



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
ACATLÁN

PUERTOS DE ALTURA:
PUNTO DE ENLACE ENTRE MÉXICO Y LA
CUENCA DEL PACÍFICO.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN ECONOMÍA
P R E S E N T A:
MARIO OLVERA HINOJOSA

ASESOR: LIC. ROGELIO SANCHEZ ARRABTIO

STA. CRUZ ACATLÁN, EDO. DE MÉXICO.

1994

**TESIS CON
FALLA DE OBTEN**





UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

PUEBLOS DE ALTURA

PUNTO DE ENLACE ENTRE MEXICO

Y

LA CUENCA DEL PACIFICO

A MIS PADRES

ELENA Y GERARDO

CON TODO MI CARINO Y
GRATITUD, POR DARME LA
VIDA Y QUIARME CON AMOR
Y SABIDURIA EN ESTE
DIFICIL CAMINO.

A ELLOS ENTREGO EL FRUTO
DE LO QUE HAN SEMBRADO
DURANTE AÑOS.

A TERESA

MI COMPANERA DE TODA LA
VIDA CON QUIEN HE
CONPARTIDO Y DISFRUTO DE
LAS ALEGRÍAS DE LA VIDA.

POR QUE ME HA REGALADO
AMOR, CARINO Y
COMPRENSION AUN EN LOS
MOMENTOS DIFICILES.

A MI BEBITO

ESE SER PEQUENITO QUE ME
HA IMPULSADO PARA
ALCANZAR MIS METAS, Y
QUE CON SU LLEGADA
ALEGRARA MAS NUESTRA
VIDA.

A MIS HERMANOS

ARTURO

MERCEDES

FRANCISCO

GERARDO

POR QUE JUNTOS HEMOS
DISFRUTADO UN HOGAR DE
PAZ Y ARMONIA. Y POR QUE
APRENDIMOS A QUERERNOS Y
A AYUDARNOS EN TODO
MOMENTO.

CON ELLOS QUIERO
COMPARTIR LA ALEGRIA DE
HABER CONCLUIDO
SATISFACTORIAMENTE ESTA
ETAPA DE MI VIDA.

A MIS AMIGOS

SRA. GLORIA Y SR. FIDEL

POR QUE ME ENSEÑARON A
APRECIAR LA AMISTAD, ME
BRINDARON CONFIANZA Y ME
ABRIERON LAS PUERTAS DE
SU CORAZON

A MIS PROFESORES

EN ESPECIAL A ROBERTO

POR PERMITIRME SER
PARTICPE DE SUS
CONOCIMIENTOS

A TODOS ELLOS ME
AGRADECIMIENTO

I N D I C E

- Introducción.
- 1. Regionalización y comercio internacional.
- 2. Visión comparativa de las economías de los países que integran la Cuenca del Pacífico.
 - 2.1. La Cuenca del Pacífico ante la economía mundial.
 - 2.2. Japón y Estados Unidos como impulsores de la región del Pacífico.
 - 2.3. Las nuevas economías industriales (Corea, Taiwán, Singapur y Hong Kong).
 - 2.4. Economías del Área de Oceanía.
 - 2.5. Países latinoamericanos con costas en el Pacífico.
 - 2.6. Marco comparativo con la economía mexicana.
- 3. Los puertos de altura y sus condicionantes internos
 - 3.1. Importancia del mar para la economía mexicana.
 - 3.2. Desarrollo de los puertos en México.
 - 3.2.1. Puertos turísticos.
 - 3.2.2. Puertos de altura.
 - 3.3. Importancia de los puertos de altura para la economía nacional.
 - 3.4. Condiciones internas que influyen en el desempeño de los puertos de altura.
- 4. Perspectivas para la economía mexicana ante su integración a la Cuenca del Pacífico.
 - 4.1. Los puertos de altura dentro de la estrategia de desarrollo del gobierno salinista.
 - 4.2. Papel de la economía mexicana en la Cuenca del Pacífico.
- 5. Conclusiones.
- Bibliografía.

~~INTRODUCCIÓN~~

La evolución de la economía mundial se realiza con tal rapidez que los acontecimientos observados recientemente en un corto tiempo van experimentando cambios de diferentes dimensiones, mismos que se ven reflejados en grandes adelantos.

Cada uno de los factores que conforman a las economías son parte importante del engranaje que las hace funcionar y su constante mantenimiento les permite llevar un ritmo continuo hacia el crecimiento y desarrollo.

En la actualidad se están presentando expectativas para la mayor parte de las naciones, mismas que deben ser aprovechadas plenamente.

La apertura comercial es un factor que se ha convertido en un eje alrededor del cual gira una infinidad de actividades económicas; de esta se desprende una mayor competencia -- que deriva en un incremento en la calidad de los productos en el mercado; en el surgimiento de mejores tecnologías y, por lo tanto, en mayor exigencia hacia la especialización del -- trabajador.

El comercio internacional se ha convertido en un pilar -- del crecimiento de la mayoría de países; la búsqueda de nuevos y mayores mercados para su producción se hace patente. El comercio con otros países va de la mano con la formación de regiones comerciales.

Se ha llegado a una etapa en la que el desempeño comercial individual va cediendo su lugar a la vinculación entre -- dos o más naciones, suscribiendo acuerdos en los que se otorgan ciertas facilidades y consideraciones que les permiten -- obtener beneficios.

Surge así la integración económica, formándose zonas o --

bloques comerciales que reúnen a un grupo de naciones que realizan actividades económicas entre ellas. Este es un fenómeno que ha tomado gran auge en las últimas décadas, y que es muestra de la evolución constante de la economía mundial.

A pesar de que las relaciones económicas entre países existen desde hace muchos años, en la actualidad estas han tomado otras dimensiones y características, en donde la violencia es menor.

La integración requiere que cada país cuente con una estructura económica fuerte y bien constituida, además de -- una infraestructura adecuada para comerciar con el exterior.

Contar con vías de comunicación aptas y un sistema de almacenamiento eficiente significa dar un paso más para beneficiarse de la integración económica. Desde esta perspectiva México posee una infraestructura en vías de comunicación que requiere modernizarse; en especial los puertos y marina mercante, factor importante en el movimiento de mercancías.

Tomando en consideración la posición geográfica de nuestra nación se torna atractiva toda vez que su cercanía con el mercado más grande del mundo (Estados Unidos) y su presencia en el Pacífico la coloca en una situación potencialmente benéfica.

La Cuenca del Pacífico se ha convertido en una zona económicamente fuerte en la que sus integrantes han alcanzado grandes niveles de crecimiento, y de la cual México no debe quedar aislado.

En el capítulo número uno presento una breve exposición de lo que es el comercio internacional y la formación de --- regiones comerciales, tratando de identificar los elementos - teóricos y conceptuales para poder establecer el nivel de -- aprovechamiento cuando se vincula al desarrollo económico relacionado con los puertos de altura.

En el capítulo dos se ofrece un panorama general del --- desarrollo económico de algunos países que integran la Cuenca del Pacífico, estableciendo un marco comparativo que permite determinar los alcances de la economía mexicana.

En el tercer capítulo se analiza el desarrollo experi-- mentado por los puertos de altura considerando los factores que han influido a través del tiempo para el actual estado de los mismos y que se reflejan en su vínculo con el crecimiento económico, considerándose el potencial existente para el ---- beneficio nacional.

El capítulo cuarto nos presenta algunas perspectivas --- para la economía mexicana ante su integración a la Cuenca del Pacífico desde el punto de vista de los puertos de altura y - de la estrategia del gobierno salinista.

Por último se conjugan los elementos vertidos a lo largo de la investigación para poder dar una visión de hacia dónde puede dirigir sus pasos la economía mexicana, presentando --- varios vértices que dependerán de los acontecimientos futu--- ros.

Las afirmaciones plasmadas en el presente trabajo toman como base información documental principalmente, presentando un factor que en algún momento dificultó la investigación --- como lo fue el hecho de la existencia de información acerca de datos numéricos que en la mayor parte no fueron los más recientes, pero que sin embargo demuestran la tendencia más o menos uniforme de los factores citados.

~~1. REGIONALIZACIÓN Y COMERCIO INTERNACIONAL.~~

La constante búsqueda del crecimiento y desarrollo por el conjunto de las economías del mundo, las ha llevado a --- asociarse, lo que deriva en la creación de regiones económi-- cas. En la actualidad es evidente observar a diversos países realizando acuerdos buscando beneficiarse de su relación con el exterior.

La integración económica y el comercio internacional se vinculan en la búsqueda del desarrollo anhelado por países atrasados y en la permanencia hegemónica de las naciones po-- derosas, lo cual se cristaliza en la formación de regiones -- comerciales.

Actualmente podemos identificar en todo el mundo la formación de bloques comerciales, destacando por su gran impor-- tancia la Comunidad Económica Europea (CEE), el Tratado de -- Libre Comercio en norteamérica (TLC) y, aunque no ha llegado a una forma específica de integración, la Cuenca del Pacífico

Para países subdesarrollados como México, integrarse a las diferentes zonas comerciales significa contar con una vía más para alcanzar su desarrollo económico; sin embargo, para lograrlo se requiere superar los obstáculos que se presentan en el camino.

Las relaciones comerciales entre pueblos están presentes mucho antes de la aparición del capitalismo; en su paso por el tiempo estas han tomado características propias: desde el uso de la violencia hasta la utilización de estrategias eco-- nómicas.

Asistimos a cambios de gran magnitud: el desarrollo tec-- nológico se convierte en un pilar de la estructura económica

mundial; la formación de bloques comerciales adquiere grandes dimensiones.

En la formación de regiones comerciales entran en contacto elementos que dan forma a las economías; entre ellos se encuentra la infraestructura convirtiéndose en factor primordial para lograr beneficios del comercio exterior: las carreteras, las vías aéreas, las vías férreas, las vías marítimas, los sistemas de almacenaje, entre otros, desempeñan la función de agilizar el movimiento de mercancías. Esto no significa que por la propia participación de la infraestructura en el movimiento económico de una nación ésta va a alcanzar de manera inmediata sus objetivos; dicho factor se debe vincular con otros más para que su conjugación rinda los frutos esperados.

De importancia especial son los puertos de altura, que realizan una tarea de gran trascendencia dentro del comercio de México con el exterior. En la actualidad la economía nacional cuenta con un número reducido de puertos de altura, contándose entre los de mayor tamaño los de Veracruz, Tampico, Salina Cruz, Lazaro Cárdenas y Manzanillo. La atención a este renglón deberá tener carácter prioritario si se busca -- integrarse a una región comercial de gran dinámica como es la Cuenca del Pacífico.

La formación de zonas comerciales encierra los elementos ya señalados y más; dentro del ámbito en el que nos movemos -- va más a fondo de la delimitación de un espacio por medio de elementos geográficos, políticos o administrativos. Tales factores tienen su importancia; pero también se deben tomar en cuenta elementos de tipo económico, ya que su influencia se refleja notablemente en las zonas comerciales.

Especificar correctamente lo que es una región comercial desemboca en encontrar los determinantes que orillan a un país a integrarse a ella; sin embargo, en un plano que rebasa

las fronteras de un país no resulta tan sencillo. En un entorno nacional suele resultar más fácil identificar una región que en un plano internacional. En lo nacional se --- puede utilizar la definición de "región homogénea" de la cual nos habla Alberto Levy Oved en su artículo "elementos teóri--cos sobre la región y las disparidades regionales como base de la planeación regional", en donde menciona que una "región homogénea consiste en una diferenciación espacial de un te---rritorio determinado a partir de una o varias características escogidas de antemano. Corresponde a un espacio continuo en cuyo seno las zonas que lo componen presentan características muy semejantes."1 En el plano internacional, específicamente en la Cuenca del Pacífico, encontramos diferencias marcadas - de todo tipo entre las economías que la conforman, por lo --- que no la podemos denominar "región homogénea".

Diferencias en muchos aspectos son fácilmente visibles entre el grupo de naciones que integran la Cuenca del Pacífico: en el plano cultural se observan costumbres propias de --- cada nación; existen países con una cultura que podríamos --- llamar "reciente", como los Estados Unidos, en donde éstas permiten un fácil acceso a una gran cantidad de mercancías; y, por el contrario, existen naciones con tradiciones milenarias que obataculizan la penetración a su interior de productos sofisticados. Por lo tanto no podemos considerar que exista una cultura homogénea en la región.

En el plano económico las diferencias son considera --- bles: comenzando por la brecha que existe entre las naciones desarrolladas, como Japón y Estados Unidos, con las naciones subdesarrolladas y entre las que luchan por alcanzar el desa---rrollo, como el caso de los "dragones asiáticos" Mientras

1.- Ortega Blake, Arturo. Compilador. Planeación, la opción al cambio. ed. Cuical. México, 1984. p.127.

en algunas economías se ha llegado de lleno a la robotización, en otras aun los procesos productivos se mueven en gran medida con fuerza humana.

En el aspecto marítimo encontramos países con una infraestructura en alto porcentaje creada para la rama turística; otras naciones cuentan con modernos puertos de altura ubicándose como los principales comerciantes que utilizan la vía naval; el número y tipo de embarcaciones se diferencia de un país a otro.

Podemos ocupar un espacio considerable hablando de las diferencias que se observan al interior de regiones económicas como la Cuenca del Pacífico; también existen diferencias políticas, geográficas, alimenticias, y más; pero de lo que se trata aquí es demostrar que desde el plano internacional no es tan sencillo definir una región homogénea.

Por las características que adquiere la formación de regiones económicas a nivel internacional, su delimitación responde a elementos específicos. Primeramente se deben identificar las relaciones que se dan entre países; esto es, lograr determinar el papel que desempeña cada una de las naciones de la región; es decir, si observamos el movimiento interno de las regiones nos damos cuenta que existe un centro alrededor del que se mueven áreas satélite. Por ejemplo, en la Cuenca del Pacífico Japón se ha convertido en el centro que determina gran parte del movimiento de la zona. Por lo tanto se toma en cuenta la interdependencia y la jerarquía de las partes que componen una región económica. Cuando las áreas satélite abandonan ese centro significa que ha surgido otra economía con más fuerza que se va convirtiendo en un nuevo núcleo, llegando a integrar una nueva región económica. A esto se le da el nombre de "región polarizada".²

2.- Ortega Blake. op. cit. p.127.

Hablamos de regiones económicas, sin embargo no hemos puesto atención en lo que mueve a un grupo de naciones a unirse para integrarse a ellas. Aquí podemos utilizar la idea que nos presenta Angel Bassols Batalla que nos dice: "las regiones económicas obedecen a leyes sociales, producto del desarrollo histórico de los grupos humanos."³ Podemos complementarla diciendo que los intereses creados, ya sean individuales o por grupo, ha dado pauta a las formaciones estudiadas.

De hecho, las regiones económicas surgen antes de que el capitalismo haga su aparición en el escenario mundial. Países poderosos se relacionaban con otras zonas, pero siempre con miras a satisfacer los intereses propios, llegando en la mayoría de las ocasiones al saqueo. Actualmente las uniones de los países atienden igualmente intereses creados. Se utiliza este medio para lograr el desarrollo, para incrementar ganancias, para comprar barato, para ganar jerarquía sobre otras economías. El interés de las naciones desarrolladas por mantener su hegemonía las lleva a luchar por convertirse en el centro de una región. Las naciones subdesarrolladas como México tratan de encontrar en la integración económica una vía más que les permita alcanzar su crecimiento y desarrollo.

El comercio internacional, que de hecho está vinculado a la formación de regiones comerciales, va a ser decisiva para que la integración económica cumpla con sus objetivos. La integración económica esta contemplada desde la etapa de los clásicos (siglos XVII-XVIII), los cuales consideraban que dos naciones se beneficiarían en mayor grado si pudieran comerciar entre ellas intercambiando artículos que les fuera

3.- Bassols Batalla, Angel. Geografía, subdesarrollo y regionalización. ed. Nuestro Tiempo. México, 1975 p.50.

más fácil fabricarlos, por otros de difícil producción interna; estamos hablando de las ventajas comparativas, y al mismo tiempo del libre comercio.

Trasladándonos a nuestros días, el concepto de las ventajas comparativas ha adquirido otras dimensiones. Los intercambios de mercancías en la mayoría de los casos suelen ser del mismo género; la innovación tecnológica se convierte en elemento fundamental para el intercambio; el libre comercio adquiere la función de vía que permitirá a muchas economías derribar grandes obstáculos para ingresar a otros mercados, para movilizar de manera más libre el capital y la mano de obra; pero al mismo tiempo se tiende a sujetarse a acuerdos con otras naciones, teniendo que abrir las puertas de su mercado para la penetración de productos extranjeros, lo que derivará en situaciones en las que se verá reflejada la preparación que para ello tengan las economías que se integren a este movimiento.

Aquellas naciones que cederán más terreno del que pudieran ganar serán las que muestren estructuras económicas débiles. Nos referimos más que nada a naciones subdesarrolladas.

El subdesarrollo se ha convertido en un obstáculo de alto grado de dificultad para la gran mayoría de los países. Esto viene a cristalizar en grandes diferencias con las naciones desarrolladas.

Las economías subdesarrolladas se caracterizan, entre otras cosas, por contar con una estructura productiva muy atrasada, en donde los procesos productivos son aún intensivos en mano de obra; la producción de mercancías es en su mayoría de bienes primarios; en el terreno de la infraestructura son obsoletos; caminos, puertos, entre otros son construcciones que datan de muchos años y ya no son funcionales

para el actual movimiento tan acelerado que vive la economía.

Los enfrentamientos desiguales con las naciones desarrolladas son constantes. La innovación tecnológica ha propiciado que la producción de materiales sintéticos vaya desplazando paulatinamente a los productos naturales, impactando de manera negativa en las economías subdesarrolladas. El comercio que se viene generando entre naciones desarrolladas puede resultar igual o con mayores beneficios para ellas que el realizado entre éstas y países atrasados, lo cual deriva en una pérdida relativa de interés por comerciar con los segundos los cuales se ven perjudicados, viéndose orillados a organizarse para crear e integrar regiones económicas para hacer frente a los embates de las economías desarrolladas y mitigar sus efectos negativos.

Lo anteriormente anotado nos permite visualizar y determinar qué perspectivas tienen los países al integrarse a una región económica, en especial los beneficios que puede lograr México con esta medida.

La integración se realiza poco a poco, y se logra de diferentes maneras: desde la cooperación económica entre países, hasta la creación de un mercado común. Cada grupo de naciones adoptará la más allegada a sus metas.

Entre estas formas de integración económica podemos citar la que actualmente se realiza entre los países del norte del continente americano (México, Estados Unidos y Canadá) conocido como el Tratado de Libre Comercio (T.L.C.), el cual, atendiendo a las definiciones que algunos autores nos ofrecen, debe funcionar eliminando por completo los aranceles recíprocos y otras restricciones al comercio solamente entre estos tres países.

Otras formas de integración económica son las que enseguida se definen:

"Mientras que la cooperación involucra desiciones encaminadas a disminuir la discriminación, el proceso de integración económica implica medidas encaminadas a suprimir algunas formas de discriminación."4

"Zona preferencial, los miembros acuerdan darse trato arancelario más favorable que el otorgado a terceros países; zona de libre comercio, elimina por completo los aranceles recíprocos y otras restricciones al comercio, pero no dispone una unificación de los aranceles frente al mundo exterior; unión aduanera, elimina los aranceles y las demás restricciones al comercio entre los países miembros, y además se aplican aranceles comunes a las importaciones provenientes de terceros países; unión económica, hace a un lado los obstáculos que existen para el movimiento libre de la mano de obra y del capital, coordina las políticas económicas, financieras y sociales de los gobiernos participantes y funciona como una entidad única en sus relaciones con terceros países; mercado común, este término se emplea con amplitud para expresar la idea de una zona en la cual no existen obstáculos artificiales al libre movimiento de bienes y servicios."5

Señalemos como ejemplo el esfuerzo realizado entre países europeos para alcanzar una forma de integración económica, como lo es el Mercado Común Europeo, pretendiendo llegar a eliminar completamente todos los obstáculos artificiales que regularmente se presentan para lograr que los bienes y servicios tengan libre movilidad.

La formación que se está llevando a cabo en la región del Pacífico conocida como la "Cuenca del Pacífico", aún no definida como zona de libre comercio, mercado común, unión aduanera, etc., hace evidentes los esfuerzos por lograr la integración económica.

Observamos, pues, que la integración económica y, por lo tanto, la formación de regiones comerciales se está convirtiendo en un factor trascendental del movimiento económico a

- 4.- Balassa Bela. Teoría de la integración. ed. UTEHA, México 1966, p.1.
- 5.- Dell Sidney. Bloques de comercio y mercados comunes. ed. Fondo de Cultura Económico. México, 1965, p.86

a nivel mundial.

Los flujos comerciales y financieros se incrementan en la región, impactando en las importaciones y exportaciones de cada país, convirtiéndose esta actividad en un factor primordial vinculado al proceso de integración a la Cuenca del Pacífico.

De manera general, el impulso que se le da a la exportación determina el papel a desempeñar de cada economía en el movimiento económico de la región.

La competencia en esta zona es cada vez más exigente; Japón se erige como uno de los principales exportadores tanto de mercancías como de capitales, presentando su balanza comercial en superávit; los países de reciente industrialización se han convertido en fuertes exportadores. Ante este panorama México debe poner mucha atención si no quiere quedarse rezagado.

Aquellas economías que no logren cambios cualitativos en unión de cambios cuantitativos serán las menos beneficiadas de todo este movimiento. Por eso la urgencia de México de llevar a cabo todo un programa de cambios cualitativos en su estructura económica que se deberán ver reflejados en un mayor bienestar de la población. Para lograrlo deberá poner un gran esfuerzo en toda la economía; particularmente en cuanto a la estructura marítima, en donde dicho esfuerzo deberá ir encaminado hacia una mayor atención a la creación de nuevos puertos de altura o de la modernización de los que ya existen; es decir, crear una infraestructura marítima acorde con las necesidades que surgen a cada momento en el movimiento mundial de mercancías, lo que permitirá dar mayor y mejor impulso a las exportaciones nacionales.

Los mares no han perdido vigencia en cuanto a su impor--

tancia para el comercio internacional. Nos encontramos en una etapa en la que aprovechar todos estos elementos deriva en avances de la economía.

En la medida en que México, entre otras actividades, modernice y explote correctamente los puertos de altura, su integración a la Cuenca del Pacífico será positiva.

~~2. VISION COMPARATIVA DE LAS ECONOMIAS QUE INTEGRAN LA CUENCA DEL PACIFICO.~~

Los cambios constantes en la economía mundial se ven reflejados en acciones que se llevan a la práctica de forma conjunta entre diversos países; entre los que podemos mencionar, está la formación de regiones comerciales. El sistema capitalista se hace cada vez más complejo y los movimientos en las economías son más veloces y con mayor precisión: el tráfico de mercancías adquiere formas más complejas involucrando a más de dos países.

La Cuenca del Pacífico ha surgido como una región económica de gran significado dada la gran importancia de los acontecimientos que en el lugar se han experimentado: repunte de las nuevas economías industrializadas (NIC's); presencia de Japón como primer economía mundial; gran movimiento comercial y financiero, entre otros.

Durante los últimos años se han observado grandes cambios cualitativos y cuantitativos que han derivado en el traslado de la dinámica económica del Atlántico hacia el Pacífico.

En esta enorme región se localiza un número considerable de naciones que por su ubicación geográfica son parte natural de la misma y que, sin embargo, desde un plano institucional no incluye al total de países con costas en el Pacífico. A pesar de esto, se hacen esfuerzos continuos por cada nación para integrarse a la región y beneficiarse de ella.

La Cuenca del Pacífico desempeña un papel relevante a nivel mundial, y para cada nación que la integra es una opción más para su crecimiento. En especial para México será un elemento significativo siempre y cuando se tome en consideración las características que se encierran en la región, lo que permitirá tener una visión más clara de sus alcances.

~~2.1. LA CUENCA DEL PACIFICO ANTE LA ECONOMIA MUNDIAL.~~

Una definición geográfica no basta para tener una visión clara de lo que es y significa la Cuenca del Pacífico para la economía mundial; dicho término va más allá de la condición que engloba a aquellos países que tienen costas en el Océano Pacífico, y de la homogeneidad que caracteriza a una región.

En principio de cuentas, la Cuenca del Pacífico está integrada por 47 naciones¹. Atendiendo a una definición puramente geográfica, se podrían encasillar en el término de "región", vinculadas entre sí por pertenecer naturalmente al Pacífico, y tal vez por encontrar entre ellas ciertas similitudes; sin embargo, el universo del Pacífico visto como región sale del ámbito en el que se define ésta,

Lo anterior se fundamenta en el hecho de que en dicha zona se concentran naciones que se diferencian en aspectos diversos; además, desde el punto de vista de la economía, no es el total de naciones del Pacífico las que están integradas a la Cuenca.

La Cuenca del Pacífico ha existido desde siempre y el papel que ha desempeñado a través de la historia ha sido trascendental para el movimiento actual del mundo económico, político, social, cultural, etc. Desde hace siglos en su interior se han presenciado movimientos comerciales, bélicos, culturales, entre otros más que han transformado continuamente el desarrollo de la región.

El Pacífico desempeña en la actualidad un papel de gran

1.- De la Pedraja, Daniel. Perspectivas de México en la Cuenca del Pacífico. Archivo Histórico Diplomático de México. S.R.E. México, 1989, p.86.

importancia a nivel mundial reflejado en su auge y en el --- avance económico que va logrando día con día sobre zonas económicamente fuertes como la del Atlántico.

Existen circunstancias internas en la región que han influido en el desarrollo económico de ésta por sobre otras y que determinan su carácter económico.

En la región se presenta una gran diversidad de elementos que diferencian a un país de otro y que hace de esta una zona importante para todo tipo de movimientos económicos. Lo que menos impera en la región es la homogeneidad entre economías. "La comunidad del Pacífico está formada por naciones de diferente condición económica, de diferente estructura política y de distinta formación cultural; priva en ella la pluralidad, característica de toda la comunidad mundial."2.

Identificamos en ella naciones capitalistas desarrolladas, países que comienzan a surgir con gran dinamismo en el mundo económico (nuevos países industrializados), así como naciones subdesarrolladas como las latinoamericanas. Tal vez encontramos similitudes entre grupos pequeños resultado de su pasado colonial: Estados Unidos, Canadá y Australia vinculados al dominio británico; los países latinoamericanos en ---- relación con el dominio español. Independientemente de estos grupos, las demás naciones no cuentan con una línea histórica que las pueda unir. De aquí que no se considere a la zona del Pacífico dentro de la definición estricta de "región". -- Dentro de ésta confluyen una gran diversidad de culturas, de idiomas, de costumbres, de elementos geopolíticos, de estructuras productivas, y de otros que tienen en común estar unidos por el Océano Pacífico.

2.- Alvarez, Alejandro. La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. Ed. UNAM. México, 1990. p.22.

Dentro de todos los elementos que interactúan en la conformación de esta zona debemos poner mayor atención a aquellos de gran peso y que determinan el camino a seguir: nos referimos a los elementos económicos. Desde esta perspectiva el Pacífico, principalmente en Asia Oriental, ha presentado en los últimos años un fabuloso crecimiento constante y una actividad económica en franco desarrollo que está logrando que la dinámica económica mundial dé un giro pasando del Atlántico al Pacífico.

En el cuadro número uno podemos apreciar el crecimiento económico de países de la Cuenca del Pacífico de la década de los 70 hasta 1985. En este cuadro observamos que el creci----

Cuadro número uno.

Cuenca del Pacífico: crecimiento económico 1970-1985.
(por ciento PNB mundial).

	1970-1980	1982	1983	1984	1985
Japón	4.6	3.3	3.0	5.8	5.0
Corea	9.5	5.3	9.3	8.4	6.5
Taiwán	9.8	3.4	7.1	9.6	5.7
Hong Kong	9.3	1.1	5.9	9.0	5.8
Singapur	8.5	6.3	7.9	9.4	6.4
Filipinas	6.5	3.0	1.4	1.9	1.3
Indonesia	7.6	2.2	3.1	3.6	3.3
Malasia	7.9	5.2	5.8	6.3	5.3
Tailandia	7.2	4.1	4.8	6.1	5.9
Australia	2.9	0.7	0.6	6.3	2.3
Nueva Zelandia	2.0	1.0	3.8	2.5	0.5
Estados Unidos	3.2	2.1	3.7	6.8	3.0
Canadá	4.0	4.4	3.3	4.3	2.8
México	5.2				

FUENTE: Saffan Burenstam Linder, "Economics and Political Consequences of Asian Pacific Dynamism", The Pacific Century, California, Stanford University Press, 1986 pag. 12, CIDE, Documentos de Trabajo, "México y la Cuenca del Pacífico", en Alejandro Alvarez, La inserción de México en la Cuenca del Pacífico.

miento económico en tales países durante dichos años ha sido positivo, y se ha presentado de manera constante, excepto el de la economía mexicana.

Cabe destacar los elementos que han hecho posible tal situación. Primero debemos entender que la estructura económica del mundo está experimentando constantes cambios que se reflejan en la exigencia hacia las economías individuales --- para enfrentar los retos que se presentan y no quedarse ----- estancadas; esto es, se han dado cambios cualitativos en los procesos productivos reflejo de la constante búsqueda de supremacía económica. Todo esto deriva de "la gran revolución tecnológica que se está dando en las postrimerías de la penúltima década de nuestro siglo, que contiene un cambio cualitativo de incalculables consecuencias, que transforma de raíz el panorama industrial del mundo."3

El impulso al desarrollo científico es una de las características fundamentales de la gran revolución tecnológica. - los esfuerzos y el apoyo están dirigidos principalmente hacia la robótica, la computación y la ingeniería biogenética, convirtiéndose en el motor que dan impulso a otras actividades.

Las economías que han dado todo su apoyo a los campos antes señalados son aquellos que actualmente están ganando terreno, y los que han experimentado durante los últimos años amplios beneficios: los índices de crecimiento más elevados; expansión constante en sus exportaciones; superávit en su balanza comercial.

Consideremos, además, que en esta región existe un mercado potencial amplio por su extensa población. Veamos el cuadro número 2 en donde se da una estimación media de la población de algunos países del Pacífico. Tomemos en cuenta que en el lugar se concentra más del 50% de los habitantes del planeta y que, además, ahí se localizan los países más poblados como China y Estados Unidos. Esto convierte a la

3.- Alvarez, Alejandro. La inserción..... op. cit. p.17.

región del Pacífico en el mercado potencial más grande del mundo, con posibilidad de penetración de una gran diversidad de artículos, haciéndolo atractivo a los ojos de los inversionistas; aun más, en la zona se localizan dos de las ciudades más pobladas: la Ciudad de México y Hong Kong.

Cuadro número 2.

Estimación media de la población de naciones con costas en el Pacífico. (1989-1991).

En millones de personas.

	1989	1990	1991
Australia	16.83	17.09	17.34
Canadá	26.24	26.60	26.99
Chile	12.96	13.17	13.39
China	1122.40	1139.10	1155.80
Colombia	32.25	32.99	33.61
Costa Rica	2.92	2.99	3.06
Ecuador	10.94	9.65	10.85
El Salvador	5.19	5.25	5.38
Guatemala	8.94	9.20	9.47
Honduras	4.95	5.11	5.26
Hong Kong	5.69	5.70	5.75
Indonesia	179.14	179.30	187.76
Japón	123.12	123.54	123.92
Korea	42.38	42.87	43.27
México	84.49	86.15	87.84
Nueva Zelanda	3.31	3.35	3.38
Nicaragua	3.74	3.87	4.00
Federación Rusa	147.72	148.29	
Singapur	2.68	2.71	2.76
Tailandia	55.21	56.08	56.92
Estados Unidos	274.34	249.92	252.69

FUENTE: Monthly Bulletin of Statistics. Statistical Division vol. XLVI. N°7 julio 1992. ONU.

A nivel territorial se localizan los países de mayor extensión: China, Canadá, Rusia y Estados Unidos.

Los elementos citados hacen de la Cuenca del Pacífico un lugar con una amplia diversidad de perspectivas económicas para cada integrante, para continuar con el repunte económico en conjunto que la ha caracterizado en los últimos años.

Señalemos, además, que la amplitud de la zona del Pacífico le da la oportunidad de autoabastecerse de los elementos

necesarios para el continuo desarrollo económico: en el lugar se localiza un mercado financiero de gran magnitud; un amplio mercado de materias primas; un mercado extenso de mano de obra calificada y no calificada.

Por todo lo anterior se puede afirmar la gran importancia que adquiere la Cuenca del Pacífico para cada nación por sus amplias variantes económicas, y la exigencia de no quedar rezagadas; esto va dirigido principalmente a las naciones subdesarrolladas, quienes deberán hacer un esfuerzo mayor para no atrasarse aún más.

Sin embargo, de la Cuenca del Pacífico no se han beneficiado todos sus integrantes naturales por el hecho de que institucionalmente está formada por un reducido número de naciones; desde esta perspectiva la Cuenca del Pacífico se enmarca en lo que es la "Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP)", integrada hasta el momento por Japón, Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda, Australia, Hong Kong, Singapur, Taiwán, Corea, las naciones del ANSEA, Chile y México.

Vista de esta forma, la Cuenca del Pacífico surge como un proceso de integración económica impulsado en primera instancia por Japón: los esfuerzos hechos por esta nación apuntaron a darle mayor presencia mundial, incrementar su auge económico creando las condiciones propicias a través de los elementos propios de la región, además de crear un contrapeso al poderío norteamericano.

En 1980 se crea la "Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico, que es de hecho la principal y primera institución globalizadora de los esfuerzos conjuntos en favor del establecimiento de la comunidad del Pacífico."4 A partir de

4.- De la Pedraja, Daniel. Perspectivas para México....
op. cit. p.83.

entonces se han realizado reuniones en diferentes países integrantes de la CCEP, encaminadas a la plena conformación de ésta y de la retroalimentación entre sus diferentes integrantes en materia económica.

Aquí no se presenta una explicación profunda sobre cómo se constituye institucionalmente la Cuenca del Pacífico, ya que requiere de un espacio amplio; sin embargo debemos mencionar que desde este punto de vista no todos los países del Pacífico se incluyen en la CCEP. De los países latinoamericanos, México y Chile son quienes ya están integrados a la conferencia; independientemente de esto las economías latinoamericanas no son consideradas para integrar la estructura de la Cuenca del Pacífico. Por su parte el proceso histórico por el cual está atravesando lo que fuera la URSS actualmente mantiene a esta gran nación al margen de la zona del Pacífico

A pesar de todo, el total de las naciones que geográficamente integran la zona del Pacífico, deben ser consideradas económicamente para su inclusión en la Conferencia de Cooperación Económica para el Pacífico (CCEP).

~~2.2. JAPÓN Y ESTADOS UNIDOS COMO IMPULSORES DE LA REGIÓN DEL PACÍFICO.~~

Agrupando a economías de diferente grado de desarrollo el Pacífico refleja una capacidad competitiva interna que nos permite observar movimientos que en un momento determinado pueden llegar al desplazamiento del lugar que ocupan en la escala económica regional y mundial.

El amplio desarrollo tecnológico, productivo, comercial y financiero experimentado en la región del Pacífico le da a esta características como una zona en donde no es una sola nación la que funciona como eje sobre el cual gira su avance económico.

Estados Unidos y Japón son dos naciones con características propias que las ha llevado al lugar que hoy ocupan: --- como impulsores de la región del Pacífico.

Las características económicas de estas dos naciones las coloca como la punta de lanza de la Cuenca del Pacífico; en su devenir histórico se han enfrentado a acontecimientos que han marcado su actual posición en el mundo.

Las condiciones económicas, políticas y sociales experimentadas en la zona del Pacífico exigen a Japón y Estados Unidos mayores acciones encaminadas a no perder su hegemonía sobre los demás países de la región.

Consideradas como dos naciones altamente desarrolladas Japón y Estados Unidos han alcanzado tal lugar aprovechando los factores que se presentaron en cada una.

La economía norteamericana se vió beneficiada por sucesos que le permitieron ser líder mundial en el terreno económico, político y militar: el declive de la economía inglesa,

la primera y segunda guerra mundial, fueron decisivos para su supremacía.

Por el contrario, la economía japonesa se vió afectada negativamente con la segunda guerra mundial, lo cual provocó que prácticamente iniciara de cero su desarrollo. Sin embargo ha sido tal su impulso que en la actualidad es la primer potencia económica del mundo.

En las condiciones actuales podemos observar que mientras Estados Unidos ha perdido dinamismo económico, Japón sigue su camino ascendente; las dos se encuentran en la cumbre, sin embargo, los acontecimientos nos pueden demostrar que uno ocupará el primer lugar.

Durante la última década Estados Unidos ha experimentado cambios y ha resentido acontecimientos externos que han repercutido para que su economía vaya perdiendo ese dinamismo que la caracteriza.

De ser una economía acreedora, en poco tiempo se convirtió en una nación altamente endeudada al pasar "de un superávit de 141 mil millones de dólares en 1981 a un déficit de 112 mil millones en 1985, y que alcanza para 1987 la cifra hace poco inimaginable de 368 mil millones".⁵

En el mundo de las manufacturas se ha retrazado competitivamente, reflejo de situaciones como el repunte comercial experimentado por Europa, Japón y los "tigres asiáticos". "La entrada de importaciones ha aumentado con rapidez, nuestra participación en el comercio mundial de manufacturas ha disminuido y las señales en un descenso en el liderazgo tecnológico de los Estados Unidos, son marcadas".⁶

5.- Alvarez, Alejandro. La inserción..... op. cit. p.45.

6.- Dornbusch, Rudiger. Enfrentando los retos del mundo. Centro Mexicano de Capacitación y Servicios Educativos. México, 1990.

Al contrario de lo que ocurre con la economía norteamericana, Japón ha experimentado un considerable repunte económico. Se ha convertido en una economía altamente competitiva con una tecnología de punta que la coloca como líder; se ha convertido en exportador neto de capitales; cuenta con un elevado superavit comercial y con una elevada tasa de ahorro interno y un sistema proteccionista mayor al de otras economías. Esto explica el porque del predominio que ha ganado en el mundo.

La supremacía industrial y tecnológica se ha convertido en Japón en un elemento fundamental de su desarrollo, vinculado a la prioridad en la investigación y la educación, así como a un especial formación mental de la fuerza de trabajo.

Como principales economías del mundo Japón y Estados Unidos dan un fuerte impulso a la región del Pacífico; la primera por su dinamismo económico y por el gran avance científico y tecnológico; la segunda por contar con un mercado potencialmente grande, ser una de las naciones más pobladas del mundo, poseer la moneda más fuerte, además de ser la economía más abierta del mundo.

Todo lo anterior es considerado por naciones como los NIC's asiáticos para su crecimiento económico. En el cuadro N°3 observamos la relación exportación-importación entre Estados Unidos y Japón con países del Pacífico, observando cómo un alto porcentaje de las ventas y compras de estos últimos se realiza en los primeros; por ejemplo, Corea exportó a Estados Unidos en 1987 53.9% de su producción, mientras que importó 30% de sus requerimientos, asimismo exportó a Japón 24.8%, lo cual significa que su comercio con estos países representó el 78.7% del total de sus exportaciones y el 76.8% de sus importaciones en ese año. Y al igual que en Corea del Sur un gran número de naciones del Pacífico realizan más del 50% de su comercio con Estados Unidos y Japón.

Cuadro número 3.
Porción del comercio intrarregional destinado a los países
hegemónicos del Pacífico, 1987.
(Porcentajes totales).

PAIS		ESTADOS UNIDOS	JAPON	SUBTOTAL
Australia	exp.	18.1	41.1	59.2
	imp.	35.1	32.1	67.3
Nueva Zelanda	exp.	26.6	28.6	55.2
	imp.	24.5	29.5	54.0
Canadá	exp.	87.7	6.6	94.3
	imp.	84.5	8.1	92.6
Corea del Sur	exp.	53.9	24.8	78.7
	imp.	30.0	46.8	75.8
Taiwán	exp.	57.7	17.0	74.7
	imp.	31.0	48.1	79.1
Hong Kong	exp.	53.4	9.8	63.2
	imp.	20.3	45.1	65.4
Singapur	exp.	35.5	13.2	48.7
	imp.	23.7	33.1	56.8
Filipinas	exp.	46.5	22.1	68.6
	imp.	35.4	26.4	61.8
Indonesia	exp.	24.1	52.3	76.4
	imp.	14.0	49.1	63.7
Tailandia	exp.	32.0	52.3	57.2
	imp.	20.0	49.1	62.9
Chile	exp.	54.2	27.4	81.6
	imp.	50.4	24.1	74.5
México	exp.	86.1	6.9	93.0
	imp.	87.3	8.4	95.7

FUENTE: F.M.I. Direction of Trade Statistics Yearbook 1989
 en Revista de Comercio Exterior, V.40, N°6, junio
 1990, p.48.

~~2.3. LAS NUEVAS ECONOMÍAS
INDUSTRIALES (COREA, TAIWÁN,
SINGAPUR Y HONG KONG)~~

Vinculados al movimiento dinámico de la Cuenca del Pacífico y como parte fundamental de esta, las "nuevas economías industrializadas", conocidas como los "cuatro dragones asiáticos", se presentan como elementos dinamizadores de la región. Tal grupo de economías formado por Hong Kong, Corea del Sur, Singapur y Taiwán han experimentado repuntes económicos de gran significado en las últimas décadas.

Durante los últimos años se ha hablado del desenvolvimiento económico de dicho grupo de países. Muchos autores han puesto gran énfasis en los factores que han propiciado su crecimiento; incluso han llegado a considerar que la estrategia utilizada pudiera ser aplicada a economías como las latinoamericanas. Para determinar si esto es factible o no, es fundamental conocer las características de cada economía, así como el camino que se siguió para el logro de sus metas; de otra forma no se pueden vertir argumentos afirmando tal situación ya que se podría caer en determinaciones con fundamentos débiles.

Así, podremos identificar el papel de cada grupo de países --los "cuatro dragones asiáticos" y los latinoamericanos, en especial México-- en el movimiento económico de la Cuenca del Pacífico.

La dinámica económica del Pacífico es resultado de la conjugación de elementos particulares de cada uno de sus participantes. Las economías asiáticas, en especial los NIC's, ocupan el segundo nivel, después de Japón y Estados Unidos, en la pirámide del movimiento económico de la región; gran parte de sus logros están vinculados al desarrollo de los mayores impulsores de la zona. Sus altos índices de crecimiento se relacionan con los acontecimientos que se

generan en Japón y Estados Unidos, además de los cambios ocurridos a nivel mundial como lo es la llamada "Revolución Tecnológica".

En su relación con la economía japonesa, los NIC's asiáticos han desempeñado el papel de proveedores de bienes intermedios y bienes finales con bajo valor agregado, obteniendo de la primera bienes de capital. Japón ha sido fundamental es este accionar derivado de su desarrollo y estructura productiva que le exige vincularse con aquellas economías que pueden satisfacer sus requerimientos.

Con Estados Unidos la relación deriva del gran mercado en el que se ha convertido para los NIC's asiáticos. La tendencia de la producción de estos países para ingresar al mercado norteamericano es notable; y lo es también por los esfuerzos por expandirse aun más.

De manera general los "dragones asiáticos" se han servido ampliamente de los avances tecnológicos; estas naciones se caracterizan por importar bienes con elevado contenido tecnológico el cual estudian y analizan para obtener su propia tecnología y producir artículos cualitativamente mejores, para convertirse de importadores a exportadores.

Aunado a lo anterior, y en contraposición, son economías que utilizan en gran medida un sistema proteccionista, lo que les permite tener índices bajos de importaciones; "dado su alto grado de actividad en el intercambio mundial, tienen mucho interés en lograr accesos más abiertos para la exportación, si bien domesticamente mantienen sistemas definidos de protección".7

La mano de obra, considerada como una de las más baratas llama la atención de los inversionistas foráneos.

7.- De la Pedraja, Daniel. Perspectivas.... op. cit. p.105

Su línea exportadora está encaminada principalmente por artículos electrónicos y textiles. Como lo muestra el cuadro N°4, el porcentaje de exportaciones de estos países en varios rubros sufrió cambios notables; por ejemplo, en el período de 1980-1987 Corea, Taiwán y Hong Kong experimentaron porcentajes de exportación de textiles del orden de 26.9% a 21.4% 22.5 a 16.7 y 34.8 a 34.8 respectivamente; las exportaciones de electrónicos en dicho período fue de 11.7 a 23.55 en Corea 17.5 a 23.1 en Taiwán, 16.2 a 34.3 en Singapur y 14.9 a 17.6% en Hong Kong. Observamos como las exportaciones se han incrementado notoriamente durante el período señalado.

Al contrario de lo que ocurre con los textiles y electrónicos la exportación de materias primas y de productos de alto contenido de materias naturales es mucho menor.

Una característica de los NIC's asiáticos es su reducida extensión territorial y su insuficiencia de recursos naturales, además de su déficit en alimentos y energía; por ejemplo, Corea del Sur "importa el 75% de la energía que consume y el 50% de sus alimentos".8

Los NIC'S han logrado un lugar de importancia en la economía mundial, y sus esfuerzos por alcanzar sus metas es algo que se tiene que considerar. Sus altos índices de crecimiento son notables; por ejemplo, Taiwán entre 1980-1987 -- logro un índice de crecimiento de 7.4% (9), Hong Kong ha experimentado un promedio de crecimiento del 6% anual.10

Lo anterior nos muestra que es difícil proponer un modelo idéntico para otras economías como las latinoamericanas.

-
- 8.- De la Pedraja, Daniel. Perspectivas..... op. cit. p.52.
 9.- Revista de Comercio Exterior. V.42. N°12.diciembre, 1992.
 p.1147-1148.
 10.- De la Pedraja, Daniel. Perspectivas..... op. cit. p.165.

Lo importante es rescatar lo que pueda aplicarse tomando en cuenta las características propias.

Veamos ahora que los efectos del desarrollo económico alcanzado por estas naciones repercute fuertemente en las relaciones sociales internas.

El factor socio-económico viene a dar un giro en las naciones que inician su crecimiento económico; los acontecimientos se generan de tal forma que se cristalizan en movimientos sociales de gran magnitud. Por ejemplo, en una nación como Corea del Sur los grandes avances económicos se ven reflejados en la lucha de los trabajadores por mejorar sus condiciones de vida, "el aumento de la democratización política a partir del año pasado (1989) ha fortalecido el poder de negociación de los trabajadores y ha llevado a un incremento salarial de 37% en dos años".11

Corea del Sur es un claro ejemplo de la lucha social; de entrada es una nación con un gobierno en manos de militares, situación que no es del todo aceptada por la población civil. "Corea del Sur no está al borde de una revolución. No obstante, cabe preguntarse si los partidarios del gobierno toman en cuenta los cambios recientes dentro de la sociedad coreana, en particular el rápido crecimiento de una clase media que no tan sólo desea estabilidad sino también mayor libertad. En efecto, parece que Corea del Sur ha alcanzado un punto de madurez en el cual la continua estabilidad política precisa un progreso visible hacia un sistema más democrático y menos represivo".12

A pesar de su constante crecimiento económico de la nación coreana los menos beneficiados de tal acontecimiento

-
- 11.- William, H. Gleysteen Jr. Corea: la paradoja asiática. Secretaría de Programación y Presupuesto. Contextos. N°82, septiembre, 1987, p.50.
- 12.- William, H. Gleysteen Jr. Corea... op.cit. p.50

es la clase baja, la que ha tenido constantes enfrentamientos con la policia, como se observó en 1988, días antes de la inauguración de las Olimpiadas en Seul; durante estos días constantemente se escucharon noticias de enfrentamientos entre estudiantes y la policia. El día tres de septiembre "alrededor de 600 estudiantes radicales que denunciaban las "olimpiadas de la guerra" chocaron con policias antimotines en esta capital".¹³ Todo esto es muestra de la existencia de una sociedad que no quiere quedar estancada y que busca mejorar sus condiciones económicas.

Así como en Corea del Sur, existen problemas sociales en naciones de reciente industrialización, producto de un desarrollo basado en una fuerza de trabajo abundante, barata y sobreexplotada.

13.- El Nacional. 4 de septiembre, 1988, p.8. Denuncian estudiantes en Seul las "Olimpiadas de la guerra".

Cuadro número 4.
Estructura de las exportaciones de los países semiindustrializados de Asia. (porcentajes) 1980-1987.

	1980	1987	1980	1987	1980	1987	1980	1987
-								
Alimentos.	7.7	4.9	9.1	6.1	5.2	5.2	2.7	3.4
Textiles y prendas de vestir	26.9	21.4	22.5	16.7	4.3	5.8	34.8	34.8
Químicos.	5.0	3.6	4.9	3.3	4.5	7.0		
Productos de cuero.	4.2	5.4	1.7	3.1				
Productos de madera.			6.0	4.2				
Productos de plástico y de hule			8.9	9.6	7.9	2.6		
Hierro y acero.	12.3	7.2	1.7	1.1	1.1	0.8		
Minerales no metálicos.					1.6	1.0	2.9	1.6
Productos metálicos.			4.4	6.0	1.1	1.0	2.7	2.0
Maquinaria.	2.1	2.7	4.1	5.2	6.3	6.8	3.0	5.2
Maquinaria eléctrica.	11.7	23.5	17.5	23.1	16.2	34.3	14.9	17.6
Equipo de transporte.	6.6	10.6	3.1	3.9	4.3	2.5	1.6	0.7
Maquinaria de precisión.	1.9	1.5	2.2	2.0	1.5	2.1	10.4	7.0
Otros.	21.5	19.3	14.7	15.8	18.6	15.7	23.3	22.5

FUENTE: M. Hanazaki, Industrial and Trade Structures and International Competitiveness of Asia's Newly Industrializing Countries, Banco de Desarrollo de Japón, Tokio, 1989. En Revista de Comercio Exterior, vol. 40, México, junio, 1990.

~~2.4. ECONOMÍAS DE ÁREA DE~~
~~OCEANÍA~~
~~AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA~~

Oceanía es parte importante en la estructura de la Cuenca del Pacífico; los países que la integran, Australia y Nueva Zelanda, han experimentado avances económicos importantes, tal vez no equiparables con los logrados por los NIC's asiáticos pero no han llegado a estancarse. En el cuadro N°5 se observa que su crecimiento económico no ha sido tan espectacular, pero es positivo; del período que va de 1960 a 1985 no presentan crecimiento negativo.

Los esfuerzos realizados por Australia y Nueva Zelanda les ha permitido ubicarse, junto con Canadá, en el bloque de países industrializados de la Cuenca del Pacífico, sin llegar a ser considerados como los principales propulsores de la región.

Ampliar su mercado interno y generar más opciones hacia el comercio exterior son para Oceanía factores que la impulsan hacia la integración económica de la Cuenca del Pacífico.

Oceanía es una zona caracterizada por ser altamente ganadera, exportadora y proveedora de alimentos y materias primas en gran escala. Nueva Zelanda, principalmente, "dispone de grandes excedentes exportables de productos ganaderos y requiere pequeñas cantidades de ciertos forrajes del exterior..."¹⁴

La intervención del Estado en la actividad alimentaria es fundamental: incentiva la producción de alimentos por medio de acciones como la limitación o producción de artículos agropecuarios.

En el campo de las finanzas también se ha dado impulso

 14.- De la Pedraja, Daniel. Perspectivas..... op. cit.
 p.126.

a estas; "cuenta con dos bancos (el Nestpac y el Australia & New Zealand) que se ubican entre los 90 mayores del mundo, y en 1985 autoriz6 la operaci6n de varios grupos bancarios extranjeros en su mercado, lo que ha elevado su competitividad".14

En la zona de Oceanía se practica una politica antinuclear, lo que ha provocado ciertas reacciones por parte de países como Estados Unidos y Francia, entre otros, quienes pretenden instalar bases militares y realizar pruebas.

Todas las economías del Pacifico son importantes, y Australia y Nueva Zelanda aportan parte del desarrollo de la zona.

Cuadro número 5.
Crecimiento económico de Australia y Nueva Zelanda 1960-1985.

	1960-70	1970-80	1992	1983	1984	1985
Australia	5.4	2.9	0.7	0.7	6.3	2.3
Nueva Zelanda	3.9	2.0	1.0	3.8	2.5	0.5

(Por ciento PNB mundial).

FUENTE: Sataffan Burenstam. Linder, "Economic and Political Consequences of Asian Pacific Dynamism", The Pacific Century, California, Stanford University Press, 1986 pag. 12, en Alvarez Alejandro, "La inserci6n de México en la Cuenca del Pacifico" V.I. UNAM, México, 1990.

14.- -----
Bancomext. Revista Comercio Exterior. V.40. N°4, México, abril, 1990. pp.322-325

~~PAISES LATINOAMERICANOS CON COSTAS EN EL PACIFICO.~~

América latina es una vasta región conformada por naciones que por sus características económicas son enmarcadas dentro del concepto de "subdesarrolladas". Del total de países que integran este continente, sin considerar a Estados Unidos y Canadá, once tienen costas en el Océano Pacífico: México, Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Honduras, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

A pesar de ser amplio el número de naciones que por naturaleza propia pertenecen al Pacífico, institucionalmente no todas estas naciones latinoamericanas son consideradas dentro de la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP).

México y Chile ya son parte de la CCEP; el resto por sus características propias no han sido consideradas plenamente para ser incluidas en la formación económica de la Cuenca del Pacífico.

Desafortunadamente las economías latinoamericanas han padecido de la herencia colonial que les provocó grandes pérdidas de recursos, así como una mala dirección de su economía. Una de las características de estas economías es su proceso mediante el cual se industrializaron, esto es, aprovechando los acontecimientos mundiales (1ª y 2ª guerra mundial, crisis de 1930) que afectaron a las principales potencias. Sin embargo dicho proceso se da de tal forma que llega a agotarse sin lograr los objetivos propuestos.

América Latina se industrializa bajo el modelo de sustitución de importaciones, generando grandes beneficios; sin embargo, el restablecimiento de las grandes potencias afectadas por la guerra deriva en la disminución de la actividad

económica de las naciones latinoamericanas; además su estructura económica no se amplía y moderniza para continuar con el mismo ritmo de crecimiento.

De las economías latinoamericanas las de mayores avances son: México, Brasil y Argentina, de las cuales solamente la primera cuenta con costas en el Pacífico; sin embargo, las otras dos tienen relaciones económicas con naciones del Pacífico asiático.

Las anteriores son tres economías a quienes más referencia hacen los autores, del avance que tienen sobre el resto del grupo; igualmente a ellas se refieren cuando para su estudio se comparan con países de otro continente. Son las tres economías más industrializadas de Latinoamérica; el resto del grupo desafortunadamente ha pasado por procesos difíciles.

La mayor parte de las naciones latinoamericanas con costas en el Pacífico han experimentado situaciones que les obstaculiza alcanzar el crecimiento anhelado. Principalmente los países centroamericanos se encuentran en constante lucha interna, con sistemas de gobierno autoritarios, y una pugna entre grupos por el control político del País. Esto deriva en desaliento para el inversionista extranjero, quien al observar el clima de inestabilidad imperante en la región se muestra excesivamente cauteloso para invertir. La misma situación de inestabilidad obstaculiza el desenvolvimiento económico de estos países.

En general las economías del Pacífico latinoamericano se han caracterizado por poseer una estructura económica basada en la producción de materias primas y productos naturales, lo que las hace vulnerables a los movimientos internacionales de los precios. El cuadro N°6 muestra lo débil de su estructura exportadora; se puede deducir que la poca diversificación exportadora ha sido un factor fundamental en su bajo

crecimiento. En el período de 1980 a 1988 la exportación de productos tradicionales ocupó el mayor porcentaje, 61.1% y 46.1% respectivamente.

Cuadro número 6.
Composición y crecimiento de las exportaciones en las economías del Pacífico de América Latina.
(Porcentajes).

	Composición.		Crecimiento
	1980	1988	medio anual. 1980-1988
Tradicionales.	67.1	46.1	-1.3
Productos agropecuarios.	1.3	2.6	13.4
Minaerales.	1.8	---	n.d.
Oro.	1.2	1.2	3.5
Cobre.	7.9	9.7	6.1
Camarón y pescado.	0.2	2.4	38.2
Cafe.	8.7	5.0	-3.5
Platano.	0.9	0.8	2.8
Petróleo.	45.1	24.4	-4.2
Manufacturas.	18.5	42.8	14.9
Otras.	14.4	11.1	0.1

FUENTE: Banco Mundial, Trends in Developing Economies, 1988
En Revista de Comercio Exterior. V.40. N°6, junio
1989. p.489.

Sin embargo podemos analizar dicha región para observar el potencial económico que pudiera ser aprovechado e integrado a la Cuenca del Pacífico. (no se incluirá a México, ya que se analizará más adelante).

Por todos los acontecimientos en los que se han visto envueltas las naciones latinoamericanas con costas en el Pacífico, aunadas a su extensión territorial y al volumen de su población, ésta región no se considera plenamente como un mercado de gran magnitud que pudiera interesar a exportadores. Desafortunadamente para estos países esta conjugación de elementos obstaculiza su crecimiento. Veamos por ejemplo el renglon poblacional.

En cuanto a habitantes ésta es una zona que en conjunto tiene una cantidad menor que Estados Unidos y Japón; apenas

se llega a 109.39 millones de personas, mientras poseen respectivamente los dos últimos hasta 1991, 252.69 y 123.92 millones. En las naciones latinoamericanas el nivel de ingreso de la población es muy bajo, además de su inadecuada distribución del mismo. Todo esto deriva en un mercado para la producción extranjera demasiado reducido.

Sin embargo puede rescatarse el hecho de que se puede participar aportando mano de obra barata.

Otro elemento que nos puede dar una visión de la brecha que existe entre los países desarrollados y los latinoamericanos es el que se refiere a las remuneraciones al empleo en las manufacturas. Veamos el cuadro número 7. Aquí podemos observar que la capacidad en relación con Japón y Estados Unidos es menor. Para 1989 Estados Unidos alcanzó los 19,442 millones de dólares, mientras que el Salvador alcanzó 47 millones de dólares; es evidente la gran disparidad existente. Esto se deriva de que en los países latinoamericanos señalados no se ha dado ese desarrollo industrial esperando, resultado del rezago en el que se encuentran.

Cuadro número 7

Remuneraciones al empleo en las manufacturas (1985-1991).
En millones de dólares.

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Chile.	495	531	607	607	746	716	753
Colombia.	82	82	85	88	88	100	
Costa Rica.	100	113	122				
México.	967	952	949	956	964	966	
Japón.	12350	12290	12150	12450	12760	13060	13580
Estados Unidos.	19260	18965	19024	19350	19442	19117	18455
Hong Kong.	844	866	868	837	792	716	629
Gerea.	2997	3164	3675				

FUENTE: Monthly Bulletin of Statistics. Statistical Division.
vol. XLVI, N°7, julio, 1992. ONU.

Por consecuencia su actividad en el comercio exterior muestra grandes dificultades. Su estructura productiva encaminada a los productos con elevado contenido de materias

naturales la hace vulnerable a los movimientos internacionales. Además, al tratar de industrializarse necesita importar grandes cantidades de capital, lo cual no se compensa con las exportaciones, resultando balanzas comerciales deficitarias.

De las economías señaladas --exceptuando a México-- Chile es la que ha presentado mayor índice de exportaciones, así como superávit comercial; en el cuadro número 8 se observa que en 1990 sus exportaciones representaron 8 580 millones de dólares, mientras sus importaciones fueron de 7 272 millones, obteniendo un superávit de 1380 millones de dólares. --- Tomando a este país como parámetro nos damos cuenta que las demás naciones latinoamericanas con costas en el Pacífico aún necesitan de fuertes impulsos para su economía.

Estos son algunos elementos que presentan a una América Latina con poco atractivo para inversionistas extranjeros. Se requieren cambios enormes en estas naciones, de otra forma seguirán estancadas en el subdesarrollo.

Cuadro Número 8.
Exportaciones e importaciones de los países latinoamericanos
con costas en el Pacífico, 1985-1990.
(en millones de dólares).

		Exportaciones FOB.					
		1985	1986	1987	1988	1989	1990
Chile.	imp.	3007	3157	4023	4924	6738	7272
	exp.	3823	4222	5102	7049	8193	8580
	bal.	-816	1065	1079	2125	1459	1380
Colombia.	imp.	4131	3852	4228	5005	5010	5590
	exp.	3552	5018	5024	5026	5739	6745
	bal.	-579	1166	796	21	729	383
Ecuador.	imp.	1767	1810	2158	1714	1855	1862
	exp.	2905	2186	1928	2193	2354	2714
	bal.	1138	376	-230	479	499	853
México.	imp.	13762	11918	12761	18954	23633	29993
	exp.	21664	16031	20656	20658	22819	26524
	bal.	7901	4113	7895	1703	-815	-3469
Perú.	imp.	1806	2596	3182	2790	2291	2885
	exp.	2978	2531	2661	2691	3488	3276
	bal.	1172	-65	-521	-91	1197	391
El Salvador.	imp.	961	935	994	1007	1161	902
	exp.	695	755	591	609	496	412
	bal.	-266	-180	-403	-398	-665	489
Guatemala.	imp.	1175	959	1447	1557	1654	1626
	exp.	1021	1062	987	1022	1108	1196
	bal.	-154	102	-460	-535	-564	-420

FUENTE: Monthly Bulletin of Statistical Division, vol. XLVI.
Nº7, julio, 1992. ONU.

~~2.6. MARCO COMPARATIVO CON LA ECONOMÍA MEXICANA.~~

La integración de México a la Cuenca del Pacífico es un factor fundamental toda vez que requiere de diversificar su economía en una infinidad de actividades; entre éstas el comercio exterior no deberá quedar encasillado en una sola zona, como pudiera ser la norteamericana. Se abre una amplia gama de posibilidades para México en el Pacífico; en esta región conviven una diversidad de economías de las cuales se pueden lograr amplios beneficios.

México es una economía encuadrada dentro del concepto de "subdesarrollada", y la forma en la que se ha desarrollado, muy singular, deberá considerar plenamente su función en el Pacífico.

La economía mexicana realiza su proceso de industrialización bajo el modelo de sustitución de importaciones; aprovecha la coyuntura que se abre con las guerras mundiales y las crisis del 29. Inicia rápidamente su despegue hacia una industrialización condicionada por los acontecimientos que se presentaban en esos momentos.

Dicho modelo inicia con la sustitución de importaciones de bienes primarios; posteriormente pasa a la etapa de la sustitución de bienes intermedios, sin llegarse a consumir totalmente esta fase, y por lo tanto, sin alcanzar la etapa de sustitución de bienes de capital.

En la medida en que los países participantes en los conflictos bélicos se van recuperando, la economía mundial nuevamente sufre cambios. La industria de tales naciones --- resurge para ocupar los lugares antes abandonados, desplazando a la industria latinoamericana. Para la década de los años sesenta el modelo de sustitución de importaciones se ha

agotado sin llegar a cumplir sus objetivos en la economía mexicana; desafortunadamente para ésta, dicho modelo se agota cuando se encuentra en una fase intermedia; no llega a la sustitución de bienes de capital, lo que la sigue manteniendo dependiente de los movimientos de las potencias económicas.

El modelo de sustitución de importaciones en México toma gran auge ante la necesidad de industrializarse, aunque para esto el sector agrario se convirtiera en el soporte. A mediados de los años sesenta se comienza a percibir un declive de la economía nacional, llegando a un punto máximo en la década de los ochenta en donde se cayó en una crisis profunda que se vió reflejada en un índice de crecimiento nulo.

De esta forma podemos observar que México posee una estructura económica que necesita de fuertes impulsos. Posee una industria polarizada; esto es, por un lado existen actividades altamente tecnificadas como la industria automotriz, la cual es un motor de la economía; y por otro lado observamos industrias familiares o de tipo artesanal en las cuales la mano de obra directa es importante; se hace evidente la falta de homogeneización de la industria para poder competir con otras economías.

La infraestructura de servicios también se encuentra rezagada; sin embargo en los últimos años de los ochenta, y - en lo que va de los noventa, se ha dado impulso a este sector invirtiendo en carreteras y puertos. A pesar de esto hace falta un mayor esfuerzo para enfrentar a las economías del Pacífico.

Ahora bien, una vez que ya hemos analizado un poco de las economías del Pacífico podemos formar un marco comparativo con la economía mexicana, lo cual nos será de gran utilidad a la hora de determinar las perspectivas que se abren para la economía nacional.

Iniciando por las economías que llevan la delantera en la zona Pacífico, Estados Unidos y Japón, debemos tener presente la gran brecha que se abre con la economía mexicana. Es muy especial esta consideración, debido a que son las naciones más fuertes, económica, política y militarmente; sobre todo la nación norteamericana en este último aspecto.

De las naciones del Pacífico es con Estados Unidos con quien México realiza la mayor parte de su comercio exterior; más del 50% de sus relaciones comerciales se llevan a cabo con este país, además de que su inversión es cuantiosa. Veamos el cuadro número 9, en donde se muestra el comercio que existe entre los países del bloque de América del Norte. México exporta más del 50% hacia norteamérica e importa un porcentaje elevado; sin embargo en la balanza comercial de Estados Unidos esto no tiene mucho impacto, ya que para dicho país significan porcentajes mínimos. Todo esto se traduce en una dependencia relativa hacia los movimientos de la economía norteamericana que afectan considerablemente a la economía nacional.

Cuadro número 9.

Bloque de comercio de América del Norte dentro de la región del Pacífico. (porcentajes del comercio intrarregional de de cada país).

	Estados Unidos		Canadá		México	
	Xs	Ms	Xs	Ms	Xs	Ms
Estados Unidos.	----	----	87.1	8.45	86.1	87.1
Canadá	38.0	29.0	----	----	4.1	2.4
México.	9.7	8.5	0.5	1.3	----	----

Xs = Exportaciones.

Ms = Importaciones.

FUENTE: F.M.I. Direction of Trade Statistics Yearbook, 1989.
En Revista de Comercio Exterior. junio, 1990, p.485.

El mercado estadounidense se ha presentado desde tiempo atrás bastante atractivo para México, sin embargo debemos tener en consideración que además de ser uno de los mayores del mundo, es a él a donde dirigen su mirada un número

considerable de economías a las que se tendría que enfrentar en este terreno la economía mexicana.

Se pueden lograr ventajas por parte de la economía nacional por la firma del Tratado de Libre Comercio que ya se logró entre ésta, Estados Unidos y Canadá; sin embargo, se presenta una situación particular. Muchos autores consideran que México debe diversificar sus mercados a los cuales hace llegar sus productos, lo que le permitirá depender menos del mercado estadounidense; de esta forma procurará tener un campo de acción más amplio, logrando que los efectos de los cambios en la economía del vecino país del norte se vean reflejados menos en nuestra economía. A pesar de esto México queda aún más encasillado en las relaciones comerciales con Estados Unidos.

Con Japón, al igual que con Estados Unidos, México tiene una brecha económica muy grande que las separa. La economía nipona se ha convertido, como ya se ha expresado, en una de las más fuertes y su influencia repercute en el accionar de la economía mundial.

A diferencia de con la economía estadounidense, México posee una relación comercial con Japón mucho menor. La mayoría de las exportaciones a dicho país de oriente están integradas por el petróleo. Durante la década de los ochenta se incrementaron las exportaciones mexicanas a ese país; sin embargo, esto fue reflejo del incremento de las compras de petróleo: para 1980 Japón realiza compras del energético por 301 395 dólares; para 1987 estas se incrementan a -----
1 013 713 dólares.15

Independientemente de lo anotado, resultará un gran reto para la economía mexicana incrementar sus relaciones comerciales con Japón; además se deben tener muy presente las características propias de dicha economía en donde predomina un sistema proteccionista aunado a una búsqueda incesante ---

de nuevos mercados para sus productos.

Otro punto a considerar es que Japón es una de las economías líder en cuanto al desarrollo tecnológico; otro punto más en el que supera a la economía mexicana.

Las características de cada nación están presentes y su vinculación comercial, principalmete para México, se verá reflejada en la economía por el impulso que se dé a todas las actividades.

El enfrentarnos a dos de las principales economías mundiales significará un gran esfuerzo. Sin embargo, en la región del Pacífico existen economías con un nivel de desarrollo un poco mayor, igual y menor a la economía mexicana.

Anteriormente se mencionó que la diversificación del mercado internacional para México acarreará consecuencias positivas; y esta situación podrá lograrse si se tiene en consideración a las economías del Pacífico como Corea, Hong Kong, Tailandia, entre otras, que pueden equipararse hasta cierto punto con el nivel de desarrollo de la economía nacional.

Podemos encontrar ciertas "similitudes" entre estas economías: la mano de obra con la que cuentan es de las más baratas y se constituye en un polo de atracción para los inversionistas extranjeros; la instalación de industrias maquiladoras en su interior; el nivel de ingresos bajo, entre otros, son acciones que los enfrenta para lograr lugares atractivos en la economía mundial. Sin embargo, se podrían obtener buenos resultados si estas economías se complementaran entre sí.

Por otro lado, no debemos descartar a las economías ubicadas dentro del concepto de industrializadas, pero que no han alcanzado el grado de desarrollo de Japón y Estados

Unidos. Este es el caso de Australia y Nueva Zelanda, que al igual que con los anteriores países señalados, México tiene una relación comercial mínima.

Por último tenemos a las economías latinoamericanas con costas en el Pacífico, en donde México como parte del grupo es líder, tal vez derivado de las condiciones económicas, políticas y sociales de dichos países; sin embargo representan un potencial económico del que México se puede beneficiar

A fin de cuentas, México tiene un amplio panorama para sus relaciones económicas con la Cuenca del Pacífico. No está completamente copado por economías de más desarrollo; tiene enfrente varios senderos que puede explotar.

~~9. LOS PUERTOS DE ALTURA Y SUS~~ ~~CONDICIONANTES INTERNOS~~

La apertura comercial desempeña un papel de gran relevancia en el movimiento mundial de la economía, toda vez que cada país se ha interesado por alcanzar más y mejores mercados externos para sus productos, enfrentando una fuerte competencia para penetrar en aquellas zonas que se muestran con las mejores condiciones económicas. Esta situación genera cambios cualitativos en la estructura económica de cada nación, cambios que deben operarse con miras a no quedar rezagado y depender de aquellos países que van a la punta, como Japón, Estados Unidos y Alemania, entre otros. Hemos presenciado grandes avances tecnológicos que se reflejan en mejoras en la productividad, en la fabricación de artículos de mayor calidad, en la creación de una infraestructura acorde con el desarrollo económico mundial; elementos todos ellos que vinculándolos correctamente derivan en el fortalecimiento de las economías nacionales.

En la economía mexicana la creación y fortalecimiento de una infraestructura acorde con las necesidades actuales y futuras permitirá dar el nivel que debe ocupar la distribución de mercancías, tanto las producidas en el país para el consumo interno, como las que se exportan e importan.

La creación de carreteras, vías ferreas, puertos, bodegas, etc., adquiere prioridad en el desarrollo económico. La economía mexicana tiene la urgente necesidad de modernizar su infraestructura que viene operando sin cambios de gran significado desde hace muchos años y que en la actualidad va dejando de ser funcional y se convierte en obstáculo para el movimiento de mercancías.

Las carreteras del país requieren modernizarse, al igual que el sistema ferroviario; la vía marítima, y todo lo que ella engloba, requiere de una atención especial para

contar con un potencial económico enorme.

La navegación de altura, la navegación de cabotaje, la navegación turística, entre otras, son actividades importantes por lo que se les tiene que dar su lugar en la economía.

Desafortunadamente para la economía nacional, a excepción de los puertos turísticos, el apoyo que se le ha brindado a las actividades en el mar no se ha reflejado plenamente como en muchas ocasiones se plasma en los planes y programas. La infraestructura portuaria del país requiere de gran apoyo para convertirse en un poderoso eslabón en la economía del país. Los problemas que viene arrastrando desde años deberán superarse gradualmente. Los puertos de altura deberán convertirse en los puntos de unión con las economías del mundo.

~~3.1. IMPORTANCIA DEL MAR PARA LA ECONOMÍA MEXICANA~~

Dentro de la gran cantidad de recursos naturales con los que cuenta México, el mar se presenta con un enorme potencial económico que hasta la fecha no se ha explotado adecuadamente. Los resultados no reflejan los beneficios reales que se pueden lograr de su plena utilización. "La importancia geoeconómica del mar es muy notable, ante todo, porque es un depósito de grandes recursos utilizables por el hombre, tanto para su alimentación, como en calidad de materia prima para la industria. Es uno de los grandes medios de comunicación, - que resulta más barato utilizar, en comparación con los terrestres".¹

A través de los años el mar se ha convertido en un recurso de indiscutible importancia para muchos pueblos. En la actualidad no ha disminuido su importancia, y los recursos marítimos son una opción potencialmente efectiva que deben ser plenamente aprovechados por México.

Del mar se desprenden una gran diversidad de actividades. México se ve privilegiado por su posición geográfica en el mundo. Es uno de los pocos países que tienen salida hacia los dos océanos, lo que representa ventajas por contar con una vía mediante la cual se puede tener contacto con países de Europa, así como con naciones de Asia, sin llegar a representar un obstáculo infranqueable el tener que rodear todo el continente o utilizar el Canal de Panamá para trasladar mercancías de un extremo a otro; esto se realiza dentro del propio territorio nacional.

La extensión de las costas mexicanas es considerable,

1.- Bassols Batalla, Angel. Geografía económica de México. ed. Trillas. México, 1977. p.63.

"...pués al oeste y al sur, bañan sus costas las aguas del Océano Pacífico en 7 147 kilómetros. Al Oriente y al sur sureste del Golfo, y al este de la Península de Yucatán el Mar de las Antillas alcanzan 2 756 kilómetros; ambos son parte del Océano Atlántico".² Por lo tanto México cuenta con una extensión aproximada de 10 000 kilómetros de litorales, lo que para una economía significa un recurso magnífico.

Sin embargo pudiera parecer que dicho recurso para México posee un carácter de tipo secundario, ya que las actividades que de él se desprenden no han recibido el impulso necesario para su correcta utilización.

La actividad pesquera, si bien para México no es una actividad cien por ciento del mar, representa para muchas comunidades costeras una enorme fuente de trabajo; significa grandes volúmenes de alimento para la población; sin embargo, existen factores de diversa índole que influyen en su bajo desarrollo. La infraestructura pesquera se encuentra aún en franco atraso, toda vez que su flota está compuesta por barcos viejos que en su mayoría necesitan reparaciones. El equipo y los implementos que utilizan para la pesca son obsoletos, lo que deriva en una técnica y en una explotación inadecuada del recurso.

La mala organización de la pesca se ve reflejada en la mínima diversificación del tipo de especie de captura, lo que hace que un alto porcentaje de la flota se dirija hacia las especies más rentables, como el atún, la sardina y el camarón sin tener en consideración que una sobreexplotación puede acabar por extinguirlas. En el cuadro número 10 se observa cómo la captura de las tres especies señaladas representan un elevado porcentaje de la captura de 1988 a 1991, así como más del 50% de la captura es dirigida al consumo humano directo.

2.- Bassols Batalla, Angel. Geografía..... op. cit. p.91.

Cuadro número 10.
Volumen de la captura en peso vivo según destino y principales especies, 1988-1991. (toneladas).

Destino y especie.	1988	1989	1990	1991
Total.	1394175	1519882	1461117	1483604
Consumo humano directo.	907776	935454	1056984	1000219
Atún	113607	116812	118928	119561
Camarón	73200	74804	62747	70580
Sardina.	107521	110335	115235	95246
Consumo humano indirecto.	456628	527697	339809	427948
Uso industrial.	30771	56731	64324	55437

Se consideran sólo las especies de mayor volumen de captura.
FUENTE: Secretaría de Pesca. En anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos. 1998. INEGI.

Otro factor de influencia sobre la actividad pesquera, son la presiones externas como el caso del embargo al atún que implantaron algunos países, principalmente Estados Unidos

La fluctuación de los precios de los productos del mar son un factor que de alguna forma determinan el adelanto o atraso de la actividad pesquera. Por ser un producto natural el efecto de los cambios en los precios internacionales provoca que los pescadores se vean afectados.

Observemos que la actividad pesquera significa mucho para la economía nacional, pero para que esta se cristalice en beneficios para el país, se requiere impulsarla lo suficiente; el potencial pesquero existe y no debe marginarse.

Otras actividades, además de la pesca, surgen del recurso marino; es una gran fuente de recursos naturales. Los avances científicos y tecnológicos han permitido obtener del mar una gran cantidad de productos que son utilizados de diversos modos: desde alimentación, hasta la búsqueda de alternativas energéticas.

La explotación del petróleo y gas desde hace ya algunas

décadas ha sido para algunos países, y entre ellos México, una actividad a la que le han brindado un fuerte impulso; en la costa del Golfo se localizan plataformas petroleras dentro del mar las cuales cuentan con una tecnología avanzada.

Del mar también se está realizando "la extracción de minerales, la explotación de compuestos químicos, la utilización de la energía del oleaje y las mareas, la obtención del agua dulce, el uso de la energía solar que absorbe".³ Como podemos observar es un grupo considerable el de los recursos que, fuera de los que pudieran llamarse tradicionales, se han convertido en punto de atención para muchas economías. Sin embargo México aún no cuenta con el potencial científico y tecnológico que le permita adentrarse en tales investigaciones.

Existe un amplio campo para la investigación científica y en México las instituciones educativas y de investigación están dentro de este ámbito.

Las actividades turísticas y recreativas en los últimos años han experimentado un gran repunte en México. Las dos últimas administraciones le han dado un fuerte impulso a este renglón derivado de que se ha experimentado un incremento en las divisas por este concepto. México cuenta con una gran cantidad de atractivos que deben ser aprovechados plenamente.

El transporte marítimo y comercial es un elemento más que nos ofrece el mar y que debe tomarse en consideración. Al igual que la mayor parte de las actividades del mar, a ésta se le ha dejado a la deriva, perdiendo de vista que su explotación correcta repercute en la economía del país. Más adelante nos adentraremos en el tema.

3.- Cifuentes Lemus, Juan Luis. El Océano y sus recursos. tomo XII. El Futuro de los Océanos. S.E.P. F.C.E. La ciencia/100 desde México. México, 1990. p. 31

En suma, el mar representa para la economía mexicana un punto estratégico para su crecimiento, existe un potencial económico de grandes magnitudes. A pesar de que durante muchos años el recurso marino se ha relacionado con el hombre, aún existen muchos factores aprovechables.

En la medida en que la economía mexicana se adentre en el mar, logrará un camino más que le ayudará a disminuir sus presiones económicas.

~~3.2. DESARROLLO DE LOS PUERTOS EN MÉXICO.~~

La importancia del comercio internacional en cada país es un factor fundamental para su desarrollo. Muchos pueblos de la antigüedad y muchas naciones han cimentado su preponderancia en actividades como la navegación. La economía británica logró gran parte de su supremacía en la época de los inicios del capitalismo, y hasta hace no mucho tiempo, gracias a que contaba con una poderosa flota naval; recordemos la etapa de la piratería en donde el mar era uno de los principales actores. Para España el mar se convirtió en la principal vía de comunicación entre la corona y la colonia. En tiempos más recientes la navegación marítima sigue siendo soporte en el movimiento económico de las naciones desarrolladas. " En los países desarrollados como Estados Unidos, Japón, Inglaterra, Francia y Alemania, el comercio es de excepcional importancia por utilizar las vías marítimas, mientras que a los países en vías de desarrollo este medio -- todavía no les proporciona beneficios".⁴

Contar con un comercio internacional de grandes magnitudes, significa poseer una marina mercante acorde con la realidad, una infraestructura portuaria de grandes proporciones y tecnológicamente avanzadas.

En México los puertos no han tenido ese impulso que se requiere para atender las necesidades de una nación. Diversos han sido los factores que han intervenido para tener una estructura portuaria obsoletan.

Existen muchas regiones de las costas que son utilizadas para el turismo y recreación, con características propias en función de sus objetivos. México cuenta también con puertos

4.- Cifuentes Lemus, Juan Luis. El Océano y sus... op. cit.
p. 33.

que se avocan más a la actividad mercantil. Encontramos los puertos de cabotaje, dedicados a la transportación y comercio entre zonas del mismo país. Los puertos de altura son de gran importancia por ser el punto de unión de dos naciones deseadas de comerciar entre sí.

Cada tipo de puerto mencionado tiene su estructura propia. Sin embargo, lo importante es analizar por qué no se ha dado ese impulso requerido a esta actividad o por qué un tipo de puertos recibe mayores incentivos económicos que otros. Debemos determinar cuál es el papel que desempeña dentro de la actividad económica del país.

~~2.2.1. PUERTOS TURÍSTICOS~~

La actividad turística en México ha adquirido grandes dimensiones en los últimos años. son fuertes las cantidades de recursos económicos que se le ha asignado para su desarrollo.

El turismo engloba una gran diversidad de actividades que se desarrollan en diferentes lugares geográficos.

En particular, el mar es un elemento natural que ofrece grandes atractivos turísticos y recreativos para toda la población. La explotación de esta actividad ha generado gran interés para invertir aprovechando las condiciones naturales de la zona, siendo México una nación favorecida por la naturaleza, ya que cuenta con gran cantidad de lugares atractivos

El gran potencial económico que se encuentra para el turismo en el mar, es una de las razones por las que se le da gran apoyo. "...y son muchos los lugares del mundo donde existe la infraestructura para realizar estas actividades, como en el puerto de Acapulco y Zihuatanejo, en Guerrero, y Cancún, en Quintana Roo, en México, o la Costa Azul en Europa".⁵

Para que un lugar específico de las costas ofrezca un servicio recreativo y turístico eficaz debe contar con la infraestructura suficiente; esto es, puertos, hoteles, embarcaciones, restaurantes, comercios, etc.

La inversión en el área turística, específicamente en su relación con el mar, se ve reflejada en el incremento de los puertos de este tipo. Por ejemplo, en la construcción de obras portuarias de atraque, para 1980 se tenían construidos

5.- Cifuentes Lemus, Juan Luis. El Océano...
op. cit. p.36

6339 metros lineales para el turismo, siendo superado por los puertos de altura con 12 775, de cabotaje 7 670, para pesca 11 245 y para Pemex 7 016 metros lineales. El apoyo que se ha dado a los puertos turísticos ha superado, a excepción de los de pesca, a los demás puertos, pues para 1991 la construcción de obras de atraque llegó a 22 015 metros lineales - en puertos turísticos, 19 134 en puertos de altura, 6850 para cabotaje, 27 747 para pesca, 13 475 en puertos de Pemex y 3 666 en puertos de la armada. (vease cuadro N°11).

Cuadro número 11.

Construcción de obras portuarias de atraque a / 1980-1991 (metros lineales).

Año	altura	cabotaje	pesca	turismo	pemex	armada
1980	12775	7670	11245	6339	7016	1919
1981	14266	7511	13734	6339	7416	1919
1982	17760	10024	23730	11248	8395	1919
1983	18845	10104	24302	11248	8395	1919
1984	18036	9164	29460	13377	10770	2003
1985	19385	7840	28736	17797	11390	2241
1986	19483	8288	28335	17869	11390	3787
1987	16936	6841	29709	22348	14341	4192
1988	17599	6749	29209	22196	12979	3617
1989	18120	6749	29209	22457	12979	3617
1990	18890	6869	29209	22567	12979	3617
1991	19134	6855	27747	22015	13475	3666

a/ las variaciones de las cifras en comparación con el informe del año anterior, se deben a las modificaciones y clasificaciones de las obras portuarias, sustentadas en las del catastro portuario.

FUENTE: Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos. 1992. INEGI. p.329

Lo anterior ha derivado de diversos factores, a saber: - la crisis por la que atravesó la economía mexicana durante los años ochenta obligó a buscar opciones de salida encontrando en el sector servicios, específicamente en el turismo, una posible vía hacia la reactivación económica; más concretamente, su vinculación con el mar recibió gran atención durante dicha década. Los atractivos naturales que ofrecen las diversas playas son un factor para la inversión en esta área, de lo cual surge la apertura de nuevos centros turísticos.

Impulsado por las condiciones naturales del mar y su entorno surge una infraestructura de gran capacidad para recibir y atender eficientemente a los visitantes. La construcción de hoteles se ha incrementado considerablemente en las bahías; igualmente los establecimientos comerciales aumentan en número; las vías de comunicación van mejorando paulatinamente, como en el caso de la conexión hacia el puerto de Acapulco mediante la construcción de una carretera más funcional.

Todo esto nos muestra un panorama general del porqué los puertos turísticos han tenido la atención que merecen. -- Podemos citar aquellos lugares que tienen contacto con el Océano Pacífico y que ya son tradicionales como lugares de recreo. El de mayor tradición en la República Mexicana es el Puerto de Acapulco en el Estado de Guerrero. Se tienen también los puertos de Cabo San Lucas, La Paz y Loreto, en Baja California; Las Hadas y Manzanillo, en Colima; Ixtapa y Zihuatanejo, en Guerrero; Puerto Vallarta, en Jalisco; Puerto Ángel, Bahías de Huatulco y Puerto Escondido, en Oaxaca; Mazatlán, en Sinaloa; Guaymas, en Sonora. Son los puertos de mayor tradición y más visitados en el Pacífico mexicano.

La actividad turística vinculada en México es enorme, y, obviamente, esto se ve reflejado en la generación de empleos y divisas de gran importancia para la economía nacional. Este es un factor que aunado a una correcta explotación de puertos mercantes aliviará en cierta medida la situación económica del país.

~~3.2.2. PUERTOS DE ALTURA.~~

La problemática económica por la que viene atravesando la economía mexicana durante las últimas décadas es el reflejo de factores externos e internos que influyen en el desenvolvimiento de la misma.

El comercio se ha convertido en un factor de doble importancia toda vez que el mercado interno requiere de ser satisfecho eficientemente, por un lado, y la búsqueda de mercados externos para dar salida a la producción nacional, por otro, intervienen considerablemente en el crecimiento económico del país.

Comerciar internamente es tan importante como hacerlo con el exterior; y para practicarlo lo más óptimo posible se requiere de elementos diversos como una infraestructura adecuada que permita captar, almacenar y distribuir los productos tanto para el consumo interno como los que se dirigen al exterior. Una infraestructura adecuada permite realizar un comercio fluido en una economía; esto viene a desglosarse en actividades como la construcción de más y mejores vías de comunicación, mejores sistemas de almacenaje, mejores terminales receptoras y distribuidoras, modernización y organización del sistema de transporte; esto viene a impactar positivamente en el comercio al disminuir considerablemente los costos.

Los puertos son parte fundamental de tal infraestructura y su importancia no ha disminuido con el correr de los años, ya que ha sido trascendental en el desarrollo de muchos países, por ejemplo, Inglaterra. "Pese a los progresos de los medios de transporte el marítimo sigue siendo, en lo que respecta al tráfico mundial de bienes, el más importante medio de transporte".⁶

6.- Fuentes Delgado, Rubén. Economía del transporte marítimo.
ed. F.C.E. México, 1977.

En cada nación el transporte por mar ha tenido un gran significado, y México no es la excepción. Rodeada por los dos Océanos más grandes que bañan sus costas, la economía nacional no ha aprovechado plenamente el recurso que ofrece el mar para crear una infraestructura portuaria acorde con las necesidades del país. Contando con un extenso litoral su estructura portuaria da mucho que hablar.

Actualmente se comienza a dar al sistema portuario poco a poco el impulso y apoyo requeridos, sin embargo falta mucho para lograr la plena modernización de éste.

Anteriormente identificamos los puertos turísticos, ---- dirigidos principalmente al recreo y esparcimiento; tenemos también dos tipos de puertos creados específicamente para las labores mercantiles: los puertos de cabotaje y los puertos de altura; cada uno de ellos realiza una actividad específica

Los puertos de cabotaje son aquellos en los que se reciben y embarcan mercancías provenientes de otras zonas del mismo país. Los que manejan mercancías que llegan o se envían a diferentes naciones se denominan puertos de altura.

Derivado de los cambios en la actividad económica mundial y de las necesidades que cada nación tiene, los puertos requieren de ciertas condiciones físicas y de organización para lograr desempeñar un buen servicio.

Un buen puerto debe ofrecer las seguridades necesarias para atracar, ubicándose en una bahía o lugar abrigado; las operaciones de carga y descarga deberán realizarse con la mayor seguridad; deberá tener la capacidad de recibir embarcaciones de grandes dimensiones, para lo cual deberá contar con una profundidad adecuada, considerándose más de 12 metros de profundidad. "En el ámbito internacional 12 M. apenas son suficientes, sobre todo comparando con el ...Europort de

Holanda, que tiene 20 M. de profundidad⁷; la posición geográfica del puerto también es muy importante, siendo los mejores situados los que se localizan cerca de las rutas marítimas más frecuentadas.

Un puerto, sea de cabotaje o de altura, debe contar con instalaciones acordes con las necesidades presentes; la infraestructura carretera y ferroviaria es fundamental para un puerto, ya que la distribución de mercancías al interior del país se realiza fundamentalmente a través de estas dos vías; las instalaciones propias del puerto para realizar actividades de carga y descarga y almacenaje hacen que un puerto sea o no funcional; igualmente se debe contar con instalaciones propias para la limpieza y reparación de las naves; la preparación del personal de los puertos es necesaria para lograr la organización y la adecuada administración de los mismos. Todo esto crea las condiciones para que el transporte marítimo cumpla la función de enlace entre economías.

Las costas mexicanas cuentan con condiciones naturales propicias para la creación de puertos de altura y de cabotaje

Tanto los puertos de cabotaje como los de altura desempeñan un papel de gran significado para la economía. El cabotaje en México ha sido importante en muchos estados, si tomamos en cuenta que en lugares de difícil acceso por otros medios, el barco tiene menor dificultad para hacerlo. Por lo tanto resulta una vía importante para la distribución de los productos. Sin embargo cuando se crea una infraestructura apropiada para la distribución, como carreteras y vías ferroviarias, el cabotaje disminuye su actividad; aunque no debería ser motivo para que sucediera esto. A pesar de todo " en nuestro país el cabotaje ha decaído especialmente en el

7.- Bustamante Ahumada, Roberto. Elementos de Operación y Administración Portuaria. Ediciones, Temas Marítimos. México, 1970. p.12.

Golfo de México, por las causas ya dichas de existencia de redes de ferrocarriles y caminos en la zona costera".⁸

Los puertos de altura no han tenido ese desarrollo que se requiere en una economía mundial tan dinámica. El desarrollo de los puertos mexicanos no posee un amplio historial como los de Inglaterra, Holanda o España. De entrada podemos mencionar que nuestros antepasados indígenas no son considerados como un pueblo navegante; es más, el mar no fue utilizado como recurso de comunicación y transporte por éstos. La presencia de México en el mar surge con la llegada de los españoles, quienes ponen en contacto a éste con la corona.

El primer puerto que se crea es el de Veracruz, de donde sale la mayor cantidad de productos hacia España durante la colonia. En el Pacífico se construye el puerto de Acapulco derivado de la necesidad de comerciar con naciones del lejano Oriente.

A partir de entonces se abre el panorama marítimo para México; comienzan a construirse más puertos, primero en el Golfo de México. Las construcciones se realizan para atender las necesidades que en esos momentos se hacen presentes. No se consideran plenamente las necesidades que a largo plazo habrían de presentarse. De ahí que surjan carencias que ---- para nuestros días vienen arrastrando los puertos.

México cuenta con grande puertos que bien explotados reflejan fuertes avances económicos. La Costa del Pacífico está teniendo gran relevancia debido al contacto que pudiera lograrse con economías asiáticas, además de las de América y Australia. Sin embargo los puertos requieren de ser modernizados.

Analícemos algunos:

8.- Fuentes delgado, Rubén. Economía del... op. cit. p226.

VERACRUZ. Este no es un puerto que se localiza en el Pacífico, sin embargo es importante mencionarlo por ser el primer puerto mexicano y por su gran importancia que aún hoy en día posee para la economía mexicana. "Veracruz fue el primero y más importante puerto del país. Sirvió a los conquistadores de puerta y comunicación con la metrópoli española. Hernán Cortés desembarcó en sus inmediaciones y durante siglos fue el punto de arribo o partida de las flotas de galeones que comunicaban a México con Cuba y España".⁹

De sus acontecimientos de mayor relevancia está el que constituyó la salida de la producción de plata más grande de la historia. Esto fue factor importante para su desarrollo, aunado al tráfico de otras mercancías y de pasaje, derivado de que en esos tiempos era la única vía para transitar hacia el exterior.

Hoy en día sigue siendo de gran importancia. Cuenta con "muelles fiscales de altura, de cabotaje, marginales, de turismo, petroleros y de mieles, más uno para la armada".¹⁰ Hacia 1989 contaba con la siguiente estructura de construcción: 5 974 metros de obras de protección, 7 023 metros de obra de atraque y 317 222 m³ en áreas de almacenamiento, lo cual lo coloca como uno de los principales puertos nacionales (vease cuadro 12). Igualmente está en los primeros planos por el manejo de carga que para 1989 fue de 4 236 672 toneladas, repartiéndose en 3 502 525 toneladas para importación y 734 047 toneladas de exportación, como se puede observar en el cuadro número 13, en donde se señala el movimiento de mercancías por la navegación de altura en puertos del Golfo de México y Mar Caribe.

9.- Ortiz, Federico. Los Puertos Mexicanos. ed. F.C.E. Colección testimonios del fondo. México, 1976. p.23.

10.- Ortiz Federico. Los Puertos Mexicanos.... op. cit. p.23.

SALINA CRUZ. Es un puerto localizado en la costa de Oaxaca, importante por su gran riqueza pesquera y por su intenso movimiento marítimo. "El puerto de Salina Cruz, punto de comunicación con todo el litoral oeste del continente y -- con el Área marítima del oriente, está formada por una bahía artificial que protegen dos rompeolas, de 330 m. y de 1020 m. de largo, los cuales forman un antepuerto de acceso a la dársena artificial de maniobras, de más de 500 mil m² con una profundidad de 10 m. en promedio".¹¹ Además de ser un puerto de altura es puerto pesquero y de cabotaje. La importancia -- del puerto estriba en la gran cantidad de productos que se envían al exterior, siendo el petróleo el de mayor cantidad. Por este puerto se manejó hacia 1989, 8 153 596 toneladas de productos, entrando al país por esta vía 119 987 toneladas número muy inferior al de otros puertos, lo que se explica -- por la gran cantidad de artículos para la exportación que para ese año fue de 8 033 609 toneladas, en su mayoría productos del petróleo. (vease cuadro N° 14).

ENSENAD, B.C. Aproximadamente a unos 100 km. de distancia de la frontera con Estados Unidos se localiza, en las costas del Pacífico, el puerto de Ensenada, Baja California. Su ubicación geográfica lo convierte en un excelente puerto, tanto de altura como de cabotaje. Sin embargo no es utilizado a toda su capacidad. Las características que presenta el puerto son óptimas para el manejo principalmente del algodón que se produce en el norte de la república. En el cuadro N°15 se observa que cuenta con un volumen de obras portuarias de gran consideración: 4 945 metros en obras de protección; ---- 3 192 metros en obras de atraque; y 74 915 m² de áreas de almacenamiento, lo que habla de excelentes condiciones para el tráfico de mercancías. Además cuenta con muelles "con una profundidad hasta de 10 m. en promedio para los barcos de

11.- Ortiz, Federico. Los Puertos Mexicanos.... op. cit. p.31

altura y de 5 para los de cabotaje".¹² En el cuadro N°14 observamos el volumen de mercancías que pasó por este puerto para 1989 que fue de 106 041 toneladas de productos de importación y 36 228 para exportación, lo que nos da un total de 141 269 toneladas en movimientos de altura, siendo mucho menor al volumen movilizado por mcabotaje, que para el mismo año fue de 894 042 toneladas, vease el cuadro N°16.

El puerto de Ensenada muestra un gran potencial de servicios portuários que requieren ser explotados adecuadamente. Aún más, su ubicación lo convierte en un punto hacia el cual pueden dirigir su mirada algunos estados del país vecino del norte, ya que además de su cercanía con la frontera estadounidense se encuentra a 142 kilómetros de San Diego y a 342 de los Angeles. Todo esto sin olvidar la importancia que puede adquirir para el norte del país.

GUAYMAS. Este es uno de los puertos más antiguos de México, fundado hacia mediados del siglo XVIII, junto con la ciudad del mismo nombre. "Se localiza a 400 kilómetros de la frontera con los Estados Unidos, frente nal Mar de Cortés".¹³

La importancia del puerto de Guaymas deriva de que se encuentra ubicado en una región agrícola de gran trascendencia para el país, en donde los grandes volúmenes de producción del campo --trigo, cítricos, tomate, entre otros-- requieren de un sistema de transporte como el naval que permita dar salida a éstos.

La actividad pesquera también ocupa un lugar importante en este puerto en donde se capturan especies como el camarón y la sardina; especies de gran demanda nacional e internacional.

En el movimiento portuario de altura se maneja un

12.- Ortiz, Federico, Los Puertos Mexicanos... op. cit. p.37

13.- Ortiz, Federico, Los Puertos Mexicanos... op. cit. p.39

considerable volumen de mercancías, dentro de las que destaca el algodón. En el cuadro N°14 podemos observar que para 1989 por este puerto salió hacia otros países una cantidad de mercancías del orden de 809 242 toneladas; mientras que ingresaron al país por esa puerta 1 947 851 toneladas; esto nos señala que se manejó como puerto de altura un total de 2 757 093 toneladas. Ahora, si se toma en cuenta el volumen de mercancías de cabotaje manejadas, 2 396 046 toneladas durante 1989, se obtiene para ese año un volumen total de 5 153 139 toneladas, demostrándonos la importancia que tiene el puerto de Guaymas para la economía mexicana; importancia sustentada, además, por sus 4 818 m. en obras de atraque y sus 202 850 m² de áreas de almacenamiento.

MAZATLAN. Es un puerto al que en los últimos años se le ha puesto gran atención por parte del gobierno federal. Se ubica en las costas del estado de Sinaloa el cual cuenta con un gran potencial agrícola y pesquero (se ubica entre los principales productores nacionales de tomate, sandía arroz y cartamo). A dicho puerto arriban barcos mercantes, petroleros y pesqueros. Su localización le permite ser un punto importante para el contacto comercial con Estados Unidos y -- los países asiáticos.

Este puerto cuenta con 4 700 metros de obras de atraque y 84 897 m² de áreas de almacenamiento. El manejo de mercancías por este puerto fue para 1989 de 2 101 987 toneladas divididas en 1 732 343 toneladas de cabotaje y 369 644 toneladas de altura, veamos los cuadros 13 y 15.

La importancia del puerto de Mazatlán radica en gran parte por su "interland", es decir, por su amplia área de influencia, ya que por medio de este se ponen en contacto con el Pacífico entidades como la Ciudad de México, Monterrey, y estados mismos con costas en el Pacífico como Chiapas, Baja California, Jalisco, entre otros.

MANZANILLO. Este puerto igualmente ha recibido gran ---- atención por parte de las autoridades. "De todos los puertos situados en ese litoral, Manzanillo es el que mayor impulso-- recibe del gobierno Federal y de organismos internacionales interesados en ese punto del país."14 Su posición geográfica le permite ser atractivo principalmente para "la región in-- dustrial y agrícola del litoral del centro,"15 Posee una am-- plia zona de influencia, principalmente por las actividades económicas de la región central del país. Se encuentra bien conectado por vías ferreas y carreteras. En su infraestructura se tiene 4602 metros de obras de atraque y 122 997 m2 de áreas de almacenamiento, veamos el cuadro N° 15. Cuenta con servicios internos propios de un puerto de altura como es un promedio de 12 metros de profundidad, apto para recibir embarcaciones de gran calado. Su amplia área de almacenaje permite concentrar una gran variedad de mercancías. En cuanto al tráfico de productos que transitan por sus muelles, se ha ubicado entre los principales puntos del litoral del Pacifico colocándose sólo debajo de los puertos de Isla Cedros, Baja California y Salina Cruz, Oaxaca, con 6 972 026 toneladas de 1989, distribuidas en 3 819 399 de cabotaje y 3 152 627 de toneladas de navegación de altura. Este puerto centra su ma-- yor atención hacia las importaciones, ya que por ahí entraron al país 2 300 289 toneladas de mercancías, mientras que sa-- lieron 852 338, como lo demuestra el cuadro N° 13 y el cuadro N° 16.

TOPOLOBAMPO. Este es un puerto que ha venido fun--- cionando como de cabotaje, sin embargo hasta hace poco tiempo el gobierno federal ha puesto atención en éste y ha observado que puede convertirse en un magnifico puerto de altura. Ubi-- cado a 20 kilómetros de los Mochis, Sinaloa, le permite

-
- 14.- Serafin Maldonado Aguirre. El comercio por Manzanillo y Mazatlán. Revista de Comercio Exterior. vol. 42, N°1. México, enero, 1992 p.14.
- 15.- Ortiz, Federico. Los Puertos Mexicanos... op. cit. p.43.

tener contacto con la región industrial del norte del país, quienes podrán utilizar esta vía para dirigir su producción hacia los países del Pacífico. "La industria maquiladora de Sinaloa es la primera beneficiada con este puerto. En el patio de 12.7 hectáreas de descarga, se podrán mover cerca de 100 000 contenedores".¹⁶

Para 1989 manejó este puerto 2 297 923 toneladas de productos; sin embargo, se espera un mayor volumen una vez que éste se convierta en puerto de altura.

LAZARO CARDENAS. Ubicado en los límites entre los estados de Michoacán y Guerrero hace pocos años se construyó el puerto de Lázaro Cárdenas-las Truchas, productora de acero.

Este puerto tiene una zona de influencia principalmente hacia el centro del país: Jalisco, Michoacán, Guerrero, Guanajuato, Estado de México, entre otros. Posee la mayor área de almacenamiento de los puertos del Pacífico. Los cuadros 14, 15 y 16 lo muestran claramente: 316 374 m² en 1989; su movimiento de mercancías fue para ese año de 5 078 279 toneladas divididas en 1 629 647 de cabotaje y 3 448 632 toneladas por tráfico de altura, siendo mayor el volumen de importaciones, 2 150 386, que de exportaciones, 1 298 246.

ACAPULCO. Situado en la costa del Estado de Guerrero el puerto de Acapulco existe como uno de los más antiguos del litoral del Pacífico. Durante muchos años este puerto ligó a México con el Oriente. Sus condiciones naturales le han permitido ser uno de los principales centros turísticos a nivel internacional.

16.- El Universal. 27 de mayo de 1991. p.1-18. Topolobampo en vías de ser "El Taiwán mexicano".

Como puerto de altura y cabotaje, el puerto de Acapulco, en relación con el tráfico de mercancías, no refleja un gran movimiento. Como lo muestran los cuadros 16 y 17, para 1989 se manejaron en el puerto 533 633 toneladas de productos, siendo 409 925 por navegación de cabotaje, y 123 711 por navegación de altura. Es obvio que no presenta un elevado volumen de infraestructura para la marina mercante, ya que su importancia estriba en el turismo.

PUERTO MADERO. Localizado en el estado de Chiapas éste es uno de los puertos más jóvenes de la República Mexicana. "Puerto Madero, viejo anhelo de los habitantes de Chiapas y obra total del régimen del Presidente Echeverría, quien lo puso en servicio el 10 de junio de 1974".¹⁷ Este puerto surge en una región rica en productos naturales decesitada de elementos de desarrollo para la misma. Principalmente los productores chiapanecos ven en este puerto una vía para distribuir sus productos hacia otras zonas.

Hasta aquí se han mencionado algunos puertos de altura tratando de señalar algunas de sus características. Podemos observar, entonces, que la navegación de altura es de importancia real para la economía mexicana.

La costa del Pacífico mexicano representa un gran potencial marítimo, y sus instalaciones así lo demuestran, toda vez que en este litoral existe un número mayor de puertos que del lado del Atlántico. Para 1991 se tienen 140 puertos marítimos, 86 en el Pacífico y 54 en el litoral del Golfo y Mar Caribe; del total de puertos 32 son de altura, 19 en el Pacífico y 13 en el golfo y Caribe; y 90 de cabotaje, 51 en el Pacífico y 39 en el Golfo y el Caribe.

A pesar de la supremacía que posee el litoral del Pacífico sobre el litoral del Golfo y del Mar Caribe en cuanto a

17.- Ortiz, Federico. Los Puertos Mexicanos... op. cit. p.48.

número de puertos, no se puede decir lo mismo en cuanto al movimiento de carga realizado en ellos. Para 1991 en tráfico de altura en México se movilizó 111 889 000 toneladas, de las cuales 29 059 642 se realizaron por el litoral del Pacífico y 82 829 358 por el litoral del Golfo y Mar Caribe. Sin embargo, en movimiento de cabotaje, el cual fue para el mismo año de 34 331 000 toneladas, por el Pacífico se movilizaron 20 705 397, y por el Golfo y Mar Caribe 13 625 603.

Existe un gran potencial portuario en el litoral del Pacífico que debe explotarse para beneficiar a la economía mexicana de su contacto con el exterior.

Cuadro número 12
 Construcción de obras en puertos de altura del Golfo y el Caribe, 1989.

Puerto.	Obras de protección (metros)	Obras de atraque (metros)	Áreas de almacenaje (m ²)
Altamira, Tamps.	2573	600	123 897
Tampico, Tamps.	2970	9185	132 458
Tuxpan, Ver.	2717	2685	278 007
Veracruz, Ver.	5974	7023	317 222
Pajaritos, Ver.	----	5781	---
Minatitlan, Ver.	310	649	6 860
Dos Bocas, Tab.	4120	2091	186 550
Frontera, Tab.	589	1266	1 500
Cayo Arcas, Camp.	----	----	---
C. del Carmen, Camp.	150	----	---
Campeche, Camp.	7589	1822	---
Progreso, Yuc.	4500	931	11 200
Cozumel, Q. Roo.	----	1089	---
Playa del Carmen, Q. Roo.	----	70	---
Puerto Morelos, Q. Roo.	400	867	---
Isla Mujeres, Q. Roo.	----	1507	---
Punta Sam, Q. Roo.	----	301	---
Coatzacoalcos, Ver.	4417	2539	135 307

FUENTE: Puertos Mexicanos. En Anuario Estadístico, 1990.
 Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cuadro número 13.
 Movimiento de mercancías por la navegación de altura en
 puertos del Golfo y Mar Caribe, 1989. (toneladas).

Puerto.	Altura.		suma.
	Importación.	Exportación	
Altamira, Tamps.	368 923	432 135	801 058
Tampico, Tamps.	2 982 079	2 455 381	5 437 460
Tuxpan, Ver.	1 545 665	144 051	1 689 716
Veracruz, Ver.	3 502 525	734 047	4 236 572
Coatezacoalcos, Ver.	1 114 131	1 523 681	2 637 812
Pajaritos, Ver.	1 044 532	15 943 023	16 987 555
Dos Bocas, Tab.	-----	16 914 881	16 914 881
Frontera, Tab.	5 713	40 162	45 875
Cayo Arcas, Camp.	-----	29 245 219	29 245 219
Progreso, Yuc.	604 364	27 021	631 385
Cozumel, Q. Roo.	134	-----	134
Puerto Morelos, Q. Roo.	8 020	3 897	11 917
Isla Mujeres, Q. Roo.	490	-----	490
Punta Tulum, Q.Roo.	-----	1 802 591	1 802 591
Total.	11 176 576	69 266 089	80 442 665

FUENTE: Dirección General de Puertos y Marina Mercante. En
 Anuario Estadístico, 1990. Secretaría de Comunicacio-
 nes y Transportes.

Cuadro número 14
Movimiento de mercancías en puertos de altura del Pacífico
(toneladas).

Puerto	Altura.		Suma
	Importación	Exportación	
Rosarito, B.C.	750 628	-----	750 628
Ensenada, B.C.	106 041	36 228	142 269
El Sauzal, B.C.	32 582	99	32 681
Isla Cedros, B.C.	-----	5 898 000	5 898 000
San Marcos, B.C.	26 778	2 416 735	2 443 513
San Carlo, B.C.S.	3 256	4 899	8 155
Punta Sta. María, B.C.S.	-----	192 753	192 753
Guaymas, Son.	1 947 851	809 242	2 757 093
Mazatlán, Sin.	306 431	63 213	369 644
Manzanillo, Col.	2 300 289	852 338	3 152 627
Lázaro Cárdenas, Mich.	2 150 386	1 298 246	3 448 632
Acapulco, Gro.	97 746	25 965	123 711
Salina Cruz, Oax.	119 987	8 033 609	8 153 596
Puerto Madero, Chis.	687	-----	687
total.	7 842 662	19 631 327	27 473 989

FUENTE: Dirección General de Puertos y Marina Mercante. En Anuario Estadístico, 1990. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cuadro número 15.
Construcción de obras en puertos de altura del Pacífico, 1989

Puerto.	Obras de protección (metros)	Obras de atraque. (metros)	Áreas de alma- cenamiento. (m ²)
Rosarito, B.C.	\$ 1190	692	-----
Ensenada, B.C.	4945	3192	74915
El Sauzal, B.C.	1064	669	-----
Isla Cedros, B.C.	754	844	112500
Guerrero Negro, B.C.	-----	361	22500
Sta. Rosalía, B.C.S.	1055	482	-----
San Marcos, B.C.S.	-----	87	-----
San Carlos, B.C.S.	-----	296	56044
La Paz, B.C.S.	3900	1693	-----
Guaymas, Son.	-----	4818	202850
Mazatlán, Sin.	3073	4700	84897
Topolobampo, Sin.	-----	1680	8220
Puerto Vallarte, Jal.	3274	1969	10374
Manzanillo, Col.	1850	4602	122997
Lázaro Cárdenas, Mich.	6471	2913	316374
Acapulco, Gro.	-----	4308	14025
Salina Cruz, Oax.	5216	2776	113774
Puerto Madero, Chis.	4662	741	25480

FUENTE: Puertos Mexicanos. En Anuario Estadístico, 1990.
 Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Cuadro número 16
Movimiento de mercancías por puertos de cabotaje en el
Pacífico, 1989. (toneladas).

Puerto	Cabotaje		Suma
	Entrada	Salida	
Rosarito, B.C.	1373021	-----	1373021
Ensenada, B.C.	890028	4014	894042
Isla Cedros, B.C.	5934845	152057	6086902
Guerrero Negro, B.C.S.	-----	5906000	5906000
Sta Rodalia, B.C.S.	78588	19941	98529
San Marcos, B.C.S.	3684	29449	33133
San Carlos, B.C.S.	18008	78616	96618
La Paz, B.C.S.	1286454	335663	1622117
Sn. J. de la Costa, B.C.S.	-----	432500	432500
Punta Sta. Maria, BCS.	-----	-----	-----
Guaymas, Son.	2156419	239627	2396046
Mazatlán, Sin.	1473035	259308	1732343
Topolobampo, Sin.	1901918	396005	2297923
Puerto Vallarta, Jal.	2215	870	3085
Manzanillo, Col.	3122249	697150	3819399
Lázaro Cárdenas, Mich.	1459679	169968	1629647
Salina Vruz, Oax.	124063	9872143	9996206
Puerto Madero, Chis.	225	88890	89115
Total.	20234342	18682209	38916551

FUENTE: Anuario Estadístico, 1990. Secretaría de comunicaciones y Transportes.

Cuadro número 17
Obras portuarias, 1989.

<u>Obras.</u>	<u>Pacífico</u>	<u>Golfo.</u>
Obras de protección (m)	47 974	63 885
Rompeolas.	15 119	12 885
Escolleras.	6 303	22 774
Espigones	8 827	9 496
Protecciones marginales	17 725	18 911
Obras de atraque (m)	49 249	56 633
Fiscales.	31 548	43 924
Privadas	17 701	15 709
Areas de almacenamiento (m ²)	1 164 924	1 202 142
Pacios.	986 861	1 007 064
Cobertizos	42828	19 113
Bodegas	135 235	175 965

FUENTE: Puertos Mexicanos. En Anuario estadístico 1990.
 Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cuadro número 18
Equipo de apoyo a la navegación marítima, 1989.

<u>Equipo.</u>	<u>Unidades.</u>
Faros	126
Balizas	610
Boyas	263
Racones	16
Total.	1015

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Anuario Estadístico 1990.

~~3.3. CONDICIONES INTERNAS QUE INFLUYEN EN EL DESEMPEÑO DE LOS PUERTOS DE ALTURA.~~

Las condiciones actuales de la economía nacional e ---- internacional exigen a México crear las condiciones favora---- bles para enfrentar acontecimientos como la apertura comer---- cial. En un comercio mundial, en donde los volúmenes de mercancías producidas y transportadas se ha incrementado considerablemente, contar con una infraestructura apropiada para un rápido y constante flujo de las mismas se traduce en disminución de costos, en menores tiempos de almacenaje y en menor tiempo de llegada al consumidor final.

Lo medios de transporte van adquiriendo dimensiones acordes con los cambios actuales: nuevas formas de organiza---- ción, nuevos y mejores vehículos, mejores instalaciones de recepción y embarque, personal más preparado y constantemente capacitado; en fin, toda una serie de factores que cualitati---- va y cuantitativamente van evolucionando.

Cada forma de transportación desempeña un papel funda---- mental dentro de la economía: los ferrocarriles y el trans---- porte carretero distribuyen básicamente la producción en el interior del país; el sistema aéreo y el naval igualmente distribuyen al interior: el primero llega a regiones de difícil acceso por ferrocarril o carretera; el segundo pone en contacto a toda la región costera; lo importante de los sistemas aéreo y naval es que van más allá de las fronteras nacionales; ponen en contacto al país con el mundo.

La transportación marítima juega un papel fundamental _ en el quehacer económico de México, a pesar de presentarse ciertos elementos que influyen en el desempeño de los puertos nacionales. Ya observamos la importancia que tienen para nuestra economía; ahora debemos conocer por qué siendo

fundamentales no han tenido el desarrollo que las condiciones imperantes en cada momento le exige.

Existen condiciones externas e internas que han influido para hacer de nuestros puertos lo que tenemos hoy en día.

El transporte en general ha experimentado una evolución cualitativa y cuantitativamente acelerada. La organización de los sistemas de transporte se integra dentro del desarrollo productivo de las empresas como un elemento que impacta en los costos, toda vez que un transporte dinámico deriva en disminución en el tiempo de entrega, de recepción, de distribución. Esto nos lleva a saber por qué muchas empresas han adoptado el llamado "método justo a tiempo". Este es un elemento que mediante su implantación se pretende lograr que los bienes requeridos para la producción lleguen en las cantidades apropiadas y en el momento en que hagan falta".¹⁸ De entrada, de lo que se trata es optimizar al máximo los procesos productivos, ante lo cual "el transporte para esta forma de producción debe funcionar sin retrasos, con una confiabilidad absoluta y una calidad irreprochable".¹⁹

Estamos ante un elemento que está condicionando el desenvolvimiento del transporte, en especial el marítimo, que presenta una evolución más lenta comparada con otros sistemas de transportación.

Los puertos nacionales durante años han arrastrado factores determinantes en su desarrollo. De entrada, el costo de un puerto marítimo es muy elevado, derivado de las características que debe poseer para crear las condiciones aptas para el manejo de mercancías: representa un costo elevado construir y mantener aquellos elementos de protección y ser--

18.- De Buen Richkarday, Oscar. Integración del transporte -- para la competitividad nacional y empresarial. Revista de Comercio Internacional. V.42, N°1, México, enero, 1992. p.4.

19.- De Buen Richkarday, Oscar. integración... op. cit. p.5

vicios para los vehículos que hacen uso de las instalaciones, ya sea transporte terrestre o naval; se requiere realizar tareas de dragado con la finalidad de "proporcionar o acondicionar las profundidades debidas para que los buques puedan entrar al puerto".²⁰ Es decir, se requiere de retirar --- grandes cantidades de arena que se acumula constantemente en el fondo del mar.

Las modificaciones que la modernización exige a los puertos nacionales son costosas y se ven condicionadas por los factores físicos del área en que se ubican. Para que esto pueda llevarse a cabo es indispensable, en primer lugar, que el flujo de mercancías que pasan por los puertos se incrementa y sea constante. Esto exige adaptaciones tanto en el mar como en tierra. Un incremento en el volumen comercial se traduce en la llegada de buques de gran calado que requieren de mayores profundidades, mejores muelles, mejores servicios en el manejo de la carga; "al haber facilidades en un puerto del cual sale carga a un ritmo elevado, empiezan a llegar unidades de mayor capacidad, que en vez de llevar 12 000 tons. cargan 25 000 tons".²¹ Las principales modificaciones, desde esta perspectiva, requieren de períodos de tiempo prolongados, lo cual si no se planea correctamente puede ser alcanzado por nuevas y mayores necesidades que exigirán inmediatamente nuevas modificaciones.

Elemento que va de la mano con el anterior es el hecho de que se requieren instalaciones especiales para determinado tipo de carga. En este sentido, podemos mencionar al puerto de Salina Cruz, que básicamente es un puerto petrolero. Sin embargo, el problema que se presenta en este tipo de instalaciones es el quedar sin utilidad cuando el volumen de cierto

20.- Bustamante Aumada, Roberto. Elementos de Operación y Administración Portuaria. Ediciones: Temas Marítimos. México, 1970, p.9

21.- Bustamante Ahumada.... op. cit. p.10

producto disminuye considerablemente. Por ejemplo, si la producción petrolera nacional cayera en un porcentaje elevado la cantidad de este producto por transportarse igualmente caería quedando el puerto subutilizado. Para modificar el puerto y rehabilitarlo para el manejo de otras mercancías, se requerirán grandes inversiones.

Lo anterior viene a aterrizar en la necesidad de lograr mayor provecho de la actividad. Claro que debe estar fundamentado en un comercio internacional sólido y amplio.

Otro factor de gran importancia que influye en el desempeño de los puertos nacionales, es la competencia con otros medios de transporte, principalmente con los ferrocarriles. Este hecho se presenta por que la mayor parte de nuestro comercio se realiza con Estados Unidos. Al incrementarse y mejorarse el número de carreteras y vías férreas, así como los vehículos, principalmente el cabotaje disminuye su actividad y los puertos pierden funcionalidad.

La industria juega un papel importante. La mayor parte del desarrollo industrial mexicano se realizó en las ciudades céntricas como la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Puebla, producto del proteccionismo y del modelo de sustitución de importaciones. Este elemento determinó también --- el desarrollo portuario. Una industria con miras al comercio exterior encuentra mayores beneficios si se ubica en zonas cercanas a los puertos.

Se han presentado de manera rápida cambios en el manejo de la carga. En un número considerable de países, principalmente desarrollados, los avances tecnológicos permiten disminuir los tiempos de carga y descarga, almacenamiento y distribución de mercancías, así como una estancia menor de las embarcaciones en los puertos.

El personal especializado desarrolla un papel fundamen--

tal en la navegación marítima; en este sentido, el personal capacitado no llega a ser un número amplio que permita cubrir los puestos para llevar hacia arriba a la marina mercante nacional. En el cuadro número 19 observamos que para 1989 mediante el Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional, se capacitó a 8 810 personas divididas en diversas vertientes: escuelas náuticas, buque escuela, cursos de capacitación y cursos de posgrado.

Cuadro número 19.

Capacitación del personal del Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional. 1989.

<u>Concepto</u>	<u>Cantidad.</u>
Alumnos en las escuelas náuticas	417
Alumnos egresados del buque escuela	205
Participantes en los cursos de capacitación	7465
Participantes en los cursos de posgrado	723

FUENTE: Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional.

El equipo de carga, descarga y traslado en tierra, en los puertos no es suficiente. Veamos el cuadro N°20. Para 1989 se contaba con cuatro grúas porta contenedores. En el actual movimiento de mercancías el uso de contenedores ha revolucionado el sistema de almacenaje disminuyendo el tiempo de estancia de los buques en los muelles. Para este mismo año se contaba con sólo dos tractores ferroviarios. Observando el cuadro N°20 nos damos cuenta que hace falta modernizar al máximo toda esa infraestructura.

Hablando de los contenedores, es un sistema que viene a abatir costos debido a la cantidad de toneladas que se manejan. En sí "se trata del empleo de recipientes de grandes dimensiones de 20 o 30 toneladas, llamados "containers", cuya utilización cada vez se generaliza más".²² Este es un

22.- De Buen Richkardy, Oscar. Integración... op. cit. p.6

elemento al que debe ponerse mucha atención por el desempeño que se observa a nivel mundial. Lo anterior significa adquirir mayor número de contenedores; y junto con esto la infraestructura para su manejo.

Cuadro número 20.

Equipo de carga, descarga y para movimientos en tierra, 1989.

<u>Equipo.</u>	<u>Unidades</u>
Almejas	44
Camiones	38
Cargadores	38
Chasis	49
Grúas/patios	15
Grúas/neumáticas	11
Grúas/portacontenedores	04
Grúas hidráulicas	97
Montacargas	634
Plataformas	41
Succionadoras	33
Tolvas	29
Tractores ferroviarios	02
Tractores de arrastre	09
Tractocamiones	336
Remolques	14
Remolcadores	17

FUENTE: Puertos Mexicanos. En Anuario Estadístico 1990
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La flota mercante nacional requiere de mayor impulso. Su número y participación en el comercio es menor en comparación con los extranjeros. Por ejemplo, durante 1990 operaron en puertos nacionales 158 buques de carga general mediante navegación de altura, operando 840 717 toneladas; mientras, arribaron 1 661 buques extranjeros de navegación de altura operando 6 430 162 toneladas. Las embarcaciones nacionales sólo representaron el 11.56%, mientras los extranjeros el 88.44%; una gran brecha. De manera similar se encuentran las operaciones con otro tipo de carga de granel agrícola, granel mineral, petróleo y sus derivados.

El movimiento de mercancías mediante la navegación marítima mexicana queda por debajo de la de otros países.

México realiza un tráfico de mercancías por vía marítima --- menor al de muchas de las naciones con las que se relacionará en la Cuenca del Pacífico; es más, su índice es menor al de naciones que se dice tienen cierta similitud en su desarrollo económico: Brasil y Argentina. Veamos el cuadro número 21: para 1985 Japón manejó el mayor volumen de productos por la vía marítima con 39 millones 940 mil toneladas; Estados Unidos manejó 19 millones 518 mil toneladas. En comparación México transportó en ese año 1 millón 467 mil toneladas; Brasil 6 millones 057 mil toneladas; y Argentina 2 millones 457 mil toneladas.

Cuadro número 21.
Transporte Marítimo: Flota Mercante.
Miles de toneladas registradas (1982-1985).

País	1982	1983	1984	1985
Total mundial	424 742	425 590	418 682	416 269
México	1 252	1 475	1 489	1 467
Estados Unidos	19 111	19 358	19 292	19 518
Canadá	3 213	3 385	3 449	3 344
Argentina	2 256	2 470	2 422	2 457
Brasil	5 670	5 808	5 722	6 057
China	8 057	8 675	5 722	10 568
Hong Kong	3 499	4 384	5 784	6 858
Corea	5 429	6 386	6 771	7 169
Japón	41 594	40 752	40 358	39 940
Singapur	7 183	7 009	6 521	6 505
Australia	1 875	2 022	2 173	2 088

FUENTE: O.N.U. Statistical Yearbook 1985/1986
New York, 1988.

~~3.4. IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS DE ALTURA PARA LA ECONOMIA NACIONAL.~~

Para todas las naciones del planeta el desarrollo de cada una de las actividades económicas se refleja en su crecimiento económico.

Cada actividad forma parte de un todo, y como tal desempeña un papel ni menor ni mayor al de las demás por ser cada una específica para conformar una economía fuerte.

De todo el universo de actividades que forman la economía mexicana, los puertos de altura se encuentran entre aquellas que no han recibido el impulso suficiente para que su explotación rinda frutos para el país.

La actividad marítima ha sido desde años un soporte importante para el desarrollo de muchas naciones. Recordemos que gran parte del poderío inglés recayó en una poderosa flota marina; España obtuvo de América grandes cantidades de productos que necesariamente tenían que ser transportados por barcos.

Actualmente la importancia de la navegación marina sigue siendo trascendental. Toda aquella nación que se diga poseer un gran comercio internacional debe contar con una flota y una infraestructura marítima con la que pueda enviar y recibir los productos de y para su economía. "En los países desarrollados como Estados Unidos, Japón, Inglaterra...., Francia y Alemania, el comercio es de excepcional importancia por utilizar las vías marítimas, mientras que los países en vías de desarrollo este medio todavía no les proporciona beneficios, debido a que siguen siendo compradores de artículos industriales caros y sólo exportan materias primas baratas y productos semimanufacturados".²²

22.- Cifuentes Lemus, Juan Luis. El Océano.... op. cit. p.32

Gran parte del movimiento mundial de mercancías se realiza por la vía marítima. Su gran potencial nos permite afirmar que esta actividad seguirá expandiéndose considerablemente. Todo es palpable si nos damos cuenta de los grandes complejos portuarios que existen alrededor del mundo y que constantemente se están modernizando. Países de gran tradición marítima como Inglaterra, Portugal, España, Francia y Holanda cuentan con puertos de gran importancia mundial y grandes dimensiones: "Rotterdam, Amberes, El Havre, Londres, Marsella-Fos y Genova".²³ Mencionemos también los importantes complejos portuarios de Estados Unidos, Japón y Canadá.

Para México la actividad marítima y el desarrollo de su complejo portuario deben adquirir prioridad. El transporte por agua cuenta con características que lo hacen ser un medio adecuado para los productores por impactar en sus costos. El transporte naval tiene la ventaja de contar con una vía natural que no necesita de la intervención del hombre. Utilizar el barco como medio de transporte resulta más económico que otros medios por su elevado volumen de carga y por utilizar una vía natural, además de ser un medio de transporte seguro.

Esto se ve complementado con la existencia de una infraestructura apta para la recepción de los cargamentos, ya sea que salgan o ingresen al país. Los puertos adquieren gran significado si se analiza su desempeño para la economía nacional.

El comercio es parte fundamental para una economía y su incremento o decremento afecta notablemente al país. Como elemento para lograr fluidez en el comercio, la transportación desempeña un rol significativo; en este sentido, la

23.- Cifuentes Lemus, Juan Luis. El Océano... op. cit. p.32

transportación marítima surge como la de mayor presencia: más del 50% del movimiento de mercancías se realiza por la vía marítima. "La repartición modal del transporte de los productos de importación se realiza en un 92.4% por vía marítima, en un 5.6% por ferrocarril y el resto 2.0% por carretera".²⁴ Lo anterior nos presenta una visión de la importancia de la navegación y de los puertos para la economía nacional. "Por vía marítima se transporta el 97% de las exportaciones totales y el 64% de las importaciones totales".²⁵ Obviamente estas cifras van cambiando en relación con las condiciones nacionales e internacionales imperantes; sin embargo, las fluctuaciones en el renglón de la importación de productos no es mayor; la vía marítima conserva un alto porcentaje.

Debemos aclarar que del total del comercio, un alto porcentaje es ocupado por el petróleo y sus derivados, vease el cuadro número 24. aquí podemos observar que la economía nacional depende en gran medida de este producto, aunque en los últimos años se ha dado especial atención a la diversificación. Para 1990 del total de toneladas que se movilizan por medio del transporte marítimo de altura, que fue de ----- 107 916 654, el petróleo y sus derivados ocuparon el primer lugar con 74 618 728 toneladas, lo que representa más del 50% del total. En cuanto a navegación de cabotaje se presenta la misma situación: de las 61 222 901 toneladas movilizadas mediante esta vía 41 058 225 corresponden al petróleo y sus derivados. Veamos el cuadro número 25 en el que se presenta la cantidad de productos de diferente tipo de carga transportados por barco durante 1990.

Del movimiento de carga realizado durante 1990, "los principales productos de importación fueron: cereales, -

- 24.- Manual Estadístico del Sector Transportes, S.C.T. Instituto Mexicano del Transporte, 1989. p.75
 25.- Manual Estadístico... op. cit. p.75

Cuadro número 24
Participación porcentual de los tipos de carga operada en
1990. (tráfico marítimo).

Producto	%
Petróleo y derivados	68.39%
Granel mineral	19.83%
Carga general	6.02%
Granel agrícola	4.00%
Otros fluidos	1.53%
Perecederos	0.23%

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Dirección General de Puertos y Marina Mercante.
Movimiento de Carga y Buques, 1990.

azúcar, artículos de acero, refacciones, combustibles petroquímicos, materias primas para fertilizantes y mercancías en contenedores. Los productos significativos de exportación fueron los siguientes: petróleo y sus derivados, sal, cemento sulfato de sodio, artículos de acero, dimetil, y ácido tereftalático".26

Continuamos siendo exportadores de materias primas e importamos productos elaborados.

El transporte marítimo sigue ocupando el primer lugar en el movimiento de mercancías. Desde la perspectiva del movimiento nacional e internacional, el sistema marítimo y portuario resultan de gran significado económico.

Desde el punto de vista de su influencia en la creación de empleos, a pesar de ser una actividad que por la dinámica de sus movimientos y capacidad de labores podría presentar un panorama amplio de empleos, la situación se presenta diferente.

La actividad portuaria es tan amplia que se podría pensar que México cuenta con un número importante de empresas

26.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Movimiento de Carga y Buques. 1990.

Cuadro número 25.

Movimiento global por tipo de carga (tons.) 1990.

Altura	Cabotaje	total	arribos
107916651	61222901	169139555	20970

ALTURA				
Tipo de carga	Importación	Exportación	total	Arribos
General	4011543	3146090	7157633	1802
Sgricola	6225470	21849	6247319	402
Mineral	3656617	13805984	17462601	648
Pet. y der.	4374724	70244004	74618728	1238
Otros	714307	1602821	2317128	229
Perecederos	36577	76668	113245	
Sumas	19019238	88897416	107916654	4319

CABOTAJE				
Tipo de carga	Entrada	Salida	Total	Arribos
General	1509174	1525620	3034794	10668
Agricola	268397	230842	499239	68
Mineral	8405918	7679672	16085590	2501
Pet. y Der.	20838450	20219775	41058225	3096
Otros	262071	-----	262071	320
Perecederos	188963	94019	282982	
Sumas	31472973	29749928	6122901	16653

Buques contabilizados en carga general.

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Marina Mercante. Movimiento de Caraga y Buques 1990.

que ofrecen servicios marítimos: veámoslo mediante las cifras que nos muestra el cuadro número 26.

Para 1988 se tenían registradas 390 empresas de las cuales sólo 9 ofrecen el servicio de transporte marítimo de altura, representando tan sólo el 2,3% del total; a pesar de su gran potencial esta actividad se ve superada ampliamente por servicios de transporte turístico con 216 empresas, representando el 55% del total. El servicio de cabotaje representa 4.6% con 18 empresas; y el transporte fluvial, lacustre y presas representa con 142 empresas el 36.3%.

Lo anterior nos muestra el peso que se da a la actividad turística en relación a la actividad mercante. Sin embargo, la cantidad de empleos celebrados no advierte la misma dife--

rencia. Para 1988 el servicio de transporte marítimo de altura empleaba a 1661 personas; el cabotaje a 3442; el turismo a 2735; y la transportación de petróleo y gas natural empleaba a 7 400 personas.

Por otro lado, el servicio de transporte marítimo de altura para el año de 1988 obtuvo ingresos mayores a los de las otras ramas de las empresas de transporte por agua: logró obtener 866 498 millones de pesos, mientras que el servicio de cabotaje obtuvo 89 027 millones de pesos; y el servicio de transporte turístico logró 34 613.9 millones de pesos; tales ingresos se obtuvieron de la misma actividad.

La actividad marítima de altura se muestra importante. En relación con otras actividades del mismo género se muestra superior y su potencial es un elemento fundamental para el desarrollo de la misma.

Cuadro número 26
 Empresas de transporte por agua, por clase de actividad
 datos referentes a 1960.

	número de empresas censadas	número de embarca- ciones	personal ocupado total al 30 de junio	remunera- ciones totales al personal ocupado	gastos			
					derivados de la actividad	de deriva- dos de lu- bridad	privados de la actividad	no deriva- dos de la actividad
Millones de pesos								
Total nacional	390	3031	16540	260948.6	1120136.6	100497.2	1049366.9	131322.0
Servicio de transporte marítimo de altura	9	75	1661	30777.7	739436.3	87926.5	866498.0	52132.7
Servicio de transporte marítimo de cabotaje	18	115	3447	43726.6	76524.1	7252.1	39027.0	78795.5
Servicio de remolque en altamar y costero	.	40	341	4412.9	64004.0	2433.6	75091.9	19.0
Servicio de transporte fluvial, lacustre y presas	142	699	981	1657.4	3961.0	62.3	7339.0	40.6
Servicio de transporte turístico, incluye alq. de embarcaciones	216	2006	2735	6619.6	19561.0	2352.4	34013.9	283.7
Transportación de petróleo y gas natural	.	96	7400	173754.4	216648.1		16816.0	

~~EL COMERCIO EXTERIOR PARA LA~~
~~ECONOMÍA MEXICANA ANTE SU~~
~~INTEGRACIÓN A LA CUENCA DEL~~
~~PACÍFICO.~~

En los tiempos actuales de grandes cambios, generando acontecimientos que afectan a más de una economía, las perspectivas que se abren específicamente para cada una de ellas deberán ser encaminadas correctamente para alcanzar las metas establecidas.

Las acciones que derivan de tales cambios involucran a todos los sectores de cada país y se ven reflejados en los avances económicos que se van logrando conforme a la marcha hacia los objetivos.

El comercio exterior, la modernización de la infraestructura portuaria y la integración a los distintos bloques comerciales, entre muchos más factores, conforman una estructura económica de las magnitudes y desarrollo suficiente para obtener importantes logros económicos, tanto nacionales como a nivel internacional.

Durante años nuestra economía ha arrastrado vicios y problemas que aún en la actualidad se siguen presentando y que han dado forma a nuestra actual estructura económica.

México cuenta con una estructura económica que requiere de grandes esfuerzos para lograr su desarrollo.

El comercio exterior mexicano y su condición actual son el reflejo de un aparato productivo de escaso nivel de desarrollo, caracterizado por contar con procesos productivos que van desde el nivel artesanal hasta el más sofisticado tecnológicamente, lo que desem en elevadas exportaciones de productos naturales y poco diversificadas, y en elevadas importaciones, principalmente de bienes de capital. La infraestructura para el transporte y almacenamiento de

productos requiere modernizarse. Etapa importante para los procesos productivos es la distribución, la cual se realiza eficientemente cuando existe la infraestructura cualitativa y cuantitativamente suficiente:

Para la distribución al interior de cada economía las carreteras y el ferrocarril son los principales medios; a nivel de comercio exterior la aviación y la navegación marítima son los medios más utilizados; y de estos el transporte marítimo es quien moviliza la mayor cantidad de productos.

En cuanto a la integración de la economía mexicana a los distintos bloques internacionales de comercio, se vienen haciendo constantes esfuerzos para lograrlo. Esto significa enfrentar a naciones que adelantan a la economía nacional, -- por lo que la atención que se le dé a todas las actividades, acciones y política económica derivará en los resultados que se logren, sean positivos o negativos, y que a fin de cuentas nos permitirá tener un panorama más amplio de las necesidades del país.

~~4.1. LOS PUERTOS DE APERTURA PRINCIPAL DE LA ECONOMÍA DE DESARROLLO DEL GOBIERNO SALINISTA~~

La economía mexicana durante la década de los años ochenta se vio inmersa en uno de sus peores momentos: inflación, la más alta experimentada, llegando a ser de tres dígitos; caída internacional del precio del petróleo; elevado índice de desempleo; crecimiento económico nulo en algunos años; deuda externa asfixiante; entre otros. Todos estos factores influyeron para que los ochentas se les haya dado el nombre de la "década perdida".

Este fue el panorama al que tuvo que enfrentarse el gobierno salinista, y para el cual adoptó medidas tendientes a disminuir paulatinamente los efectos de la crisis. Para esto se llevaron a la práctica políticas de carácter neoliberal.

Propiamente el gobierno salinista es de corte neoliberal caracterizado por tener una visión hacia el comercio internacional. Sus políticas van dejando atrás el paternalismo característico de anteriores sexenios e intentan lograr que todos los sectores de la economía se integren por sus propios esfuerzos a ella dependiendo menos del auxilio gubernamental.

La apertura comercial de México para el mundo es uno de los puntos en los que se ha puesto gran interés; esta es una actividad de la cual se busca obtener beneficios; esto se encuentra plasmado claramente en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 en donde se hace mención de "pugnar por que se respeten las reglas de un comercio exterior amplio y justo, que desaparezcan las barreras que los países desarrollados imponen a las exportaciones de los países en desarrollo, que a su vez éstos reduzcan restricciones al comercio y que la amplia apertura del comercio exterior de nuestro país sea

correspondida por los demás países; defendiendo los intereses comerciales de México y demás naciones en desarrollo en todos los foros".1

Con esto se busca lograr que México tenga contacto con naciones de diferentes continentes, permitiendo aprovechar -- las oportunidades que genera la cercanía con países, tales como tener acceso a más y mejores tecnologías, competir dentro de mercados con mayor desarrollo. Lograr un mayor número de fronteras con otras regiones viene a dar mayor fuerza al proyecto neoliberal del gobierno salinista.

El presidente Salinas de Gortari ha puesto en práctica políticas encaminadas a mejorar las relaciones con el exterior, sobresaliendo las de carácter económico, como el integrar la economía nacional a bloques comerciales como el Tratado de Libre Comercio (TLC); lograr los mayores avances en la Comunidad Europea; la Cuenca del Pacífico como región de amplio dinamismo económico, para lo cual "...se buscará aprovechar las oportunidades creciente que sus sociedades ofrecen. Las relaciones con ellos adquieren una relevancia cada vez mayor, a medida que el centro de gravedad del potencial económico del mundo se mueve hacia aquella región. Una mayor penetración de México en el Pacífico es congruente con una política de diversificación y de ampliación de mercados para las exportaciones y las importaciones de nuestro país, y propiciará el acceso a tecnologías más útiles para el desarrollo".2

Lo anterior nos deja ver claramente el carácter neoliberal de las políticas salinistas para lo que las condiciones deberán ser tales que permitan su armoniosa marcha; y para que éstas rindan los frutos esperados se propuso llevar a la práctica medidas como el desarrollo cualitativo y cuantitativo de la infraestructura como parte importante del movimiento

- 1.- Secretaría de Programación y Presupuesto. Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. En Diario Oficial de la Federación. Primera Sección, p.48-49
- 2.- Secretaría de Programación... op. cit. p.51

económico del país; como claramente se encuentra plasmado en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. "El crecimiento amplio y sostenido de la actividad económica sólo es posible con el crecimiento amplio y sostenido de la infraestructura".³ Y dentro de ella, el área de transporte, al igual que las demás actividades, cumple un papel trascendental en tanto que es un servicio que distribuye al interior y exterior los productos, y que con apoyo suficiente aporta amplios beneficios. Para esto el gobierno salinista considera que la participación de la inversión privada logrará dar mayor impulso al sector transportes.

Así, se ha pretendido vincular los diferentes sistemas de transporte para desarrollar el llamado "transporte multimodal" en donde intervienen los ferrocarriles, el autotransporte, el transporte marítimo y aéreo.

En cada uno de estos sistemas las políticas se encaminan a marchar acorde con el desarrollo esperado.

Derivado del marcado interés con el que he tratado de analizar el transporte marítimo y de la importancia para el comercio mexicano, a continuación cito lo que en el Plan Nacional de Desarrollo 89-94 se plasma respecto al sistema portuario.

"La adecuada operación de los puertos es indispensable para el desarrollo del comercio. Se mejorará la planeación, control y ejecución del desarrollo portuario y se adoptarán estrategias operativas que integren eficientemente a concesionarios y empresas que presten servicios portuarios. Se harán las reformas pertinentes para permitir el flujo libre, seguro, eficiente y rápido de las mercancías en los puertos así como incrementar la productividad en la prestación de los servicios conexos. La modernización, reconstrucción y reposición de maquinaria y equipo de maniobras y la mejor utilización de la infraestructu-

3.- Secretaría de Programación... op. cit. p.20

ra existente, elevarán el rendimiento operativo. Se terminarán las obras en proceso y se atenderá eficientemente el dragado; el señalamiento marítimo, la reconstrucción y el mantenimiento de muelles y accesos a puertos."

"Se alentará la inversión privada en la construcción y operación de terminales de carga y de pasajeros, almacenes, muelles y otros servicios conexos. Se fomentará el transporte de cabotaje con el objeto de reducir costos. Se impulsará una mayor participación de la marina mercante nacional en los tráficos de altura y cabotaje, y se aumentará su eficacia y productividad; así mismo se proseguirá con el desarrollo y capacitación del personal técnico, de marinos y especialistas que requiere la flota mercante. Este impulso se realizará con un claro sentido de eficiencia y productividad, sin redundar, por tanto, en costos mayores para los usuarios".

"Se revisarán y adecuarán los convenios bilaterales marítimos celebrados con diversos países, con la finalidad de apoyar al comercio exterior. Se buscará aprovechar la capacidad instalada de los astilleros mexicanos en función de criterios de rentabilidad, y se promoverá una mayor participación de la inversión privada en la fabricación y reparación de embarcaciones. Se impulsará el desarrollo y la consolidación de puertos industriales en concordancia con las políticas nacionales de descentralización económica y demográfica para apoyar el desarrollo del turismo náutico, incluyendo la explotación de muelles, y conccionará a particulares los servicios de transbordadores".4

Podemos observar que dentro de los planes propuestos los transportes son vitales para la economía nacional. Lo anterior será fundamental para el comercio exterior de México toda vez que las medidas económicas tomadas en este rubro por el presidente Salinas están encaminadas hacia "la apertura de la economía, a la competencia externa y su nueva orientación hacia el sector exportador..."5, de lo cual los beneficios a obtener se presentan atractivos. Estas acciones van acompañadas de otras, tales como "fortalecer la competitivi-

4.- Secretaría de Programación... op. cit. pp.22-23

5.- Secretaría de Programación... op. cit. pp.22-23

dad del país, mediante un esfuerzo de desregulación en todos los sectores, en especial los de mayor impacto en las exportaciones: autotransportes, puertos, ferrocarriles, aviación, telecomunicaciones..."6

Lo anteriormente expuesto, plasmado en el Plan Nacional de Desarrollo 89-94 se presenta con amplio margen de efectividad; pero al ser llevado a la Práctica los resultados ---- obtenidos no son totalmente los esperados. La situación real que se vive día con día, externa e internamente, va creando un panorama al cual se tienen que adaptar nuestras acciones, siendo benéfico en algunos casos, y en otros no.

Analizando datos e información más reciente podemos darnos cuenta de tal situación. Veamos el sector hasta aquí estudiado: puertos de altura. En el citado Plan Nacional de Desarrollo se hacen planteamientos que se muestran en un ---- marco con miras a un rápido desarrollo y que al paso del tiempo la realidad nos demuestra una situación no prevista dentro de los mismos.

Se pretende dar un gran impulso a la actividad marítima, sin embargo, los acontecimientos nos han demostrado otra situación.

De la gran cantidad de puertos con los que cuenta México, son pocos los que en realidad recibieron apoyo para su modernización; específicamente fueron cuatro, dos del Pacífico y dos del Golfo, a saber: Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el primero, y Altamira y Veracruz en el segundo, considerados como puertos "con capacidad para operar en niveles internacionales de productividad".7

Los males de los que adolece el sistema marítimo mexicano es de hace muchos años: deficiente infraestructura de

6.- Secretaría de Programación... op. cit. pp. 24-25

7.- Arellano Chavez, Melchor. El sistema productivo en el V. Informe Presidencial. El Financiero. 3, noviembre, 1993.

apoyo como carreteras, redes ferroviarias, sistema de telecomunicaciones; bajo desarrollo de la infraestructura interna como patios, almacenes, grúas portacontenedores, etc.

Aunado a todo lo anterior la marina mercante se ha sumergido en una profunda crisis de la que para salir de ella serán necesarios grandes esfuerzos, y los resultados podrán verse a largo plazo.

Veamos algunos antecedentes de la marina mercante mexicana:

Se dice que actualmente se están perdiendo posiciones en el ámbito internacional: "Mientras en 1982 "ocupábamos" en el mundo la posición 42, en 1992 "llegamos" al 46 y ahora "avanzamos" inexorablemente al 50, con un penoso tonelaje de registro bruto (t.r.b.), volumen de los espacios cubiertos del buque excluida la carga, de 700 mil toneladas, cuando en 1986 se llegó a superar el millón de t.r.b."⁸ Nos encontramos por debajo de países como Brasil y Argentina. Aunado a esto, de la flota mercante existente más del 80% es de bandera extranjera, la cual realiza más del 90% del transporte de mercancías de movimiento internacional.

En suma, el sector naval con todo lo que engloba (puertos, carreteras, vías ferreas, sistemas de almacenamiento, embarcaciones, etc.) es, no sólo para la economía mexicana sino para todas las naciones del mundo, un factor clave para su crecimiento; y es que por este medio se realizan un número de actividades que impactan en la economía (turística, Mercantes, pesqueras, científicas, entre otras).

8.- Arellano Chavez, Melchor. La Marina Mercante Mexicana: gritos de agonía. El Financiero. 26 de abril de 1993. p.44.

Con la apertura comercial económica efectuada por el gobierno salinista este sector adquiere mayor importancia; -- por tanto requiere más apoyo. Sin embargo, observamos que nuestra actividad naval se está rezagando y que los esfuerzos para sacarla adelante serán dobles.

~~3. EL PAPEL DE LA ECONOMÍA MEXICANA EN LA CUENCA DEL PACÍFICO.~~

Estamos presenciando grandes cambios en la economía --- mexicana que en administraciones anteriores a la de Salinas de Gortari no se habian presentado: abandono del paternalismo presidencial; arribo al modelo neoliberal. Son estos elementos, entre otros tantos, con los que se pretende dar un gran impulso a la economía nacional para sacarla de la profunda crisis en la que cayó durante la década de los ochenta.

Se pretende crear una estructura económica que permita sostener de manera continua el posible crecimiento que de tales acciones se genere.

Tomando en consideración lo anteriormente expuesto ca--- bria preguntarnos ¿que papel desempeña la economía mexicana al integrarse a la Cuenca del Pacifico?

De entrada muchos estudiosos en la materia consideran, y así lo creo personalmente, que se hacen indispensables cam--- bios con tendencia a la modernidad; quienes no logren llevar a efecto tales cambios sufriran los embates de las economías adelantadas.

El gobierno salinista tuvo entre sus objetivos lograr contactos con el mayor número de regiones en el mundo, con lo cual busca "identificar intereses coincidentes o complementarios con otros países, a fin de apoyar el desarrollo nacional y lograr la concertación interncional".⁹ Desde esta perspectiva, uno de los contactos que pudieran redituar amplios beneficios es la Cuenca del Pacifico. En este sentido se vinculan ciertos factores que pudieran determinar el papel de -- México en el Pacifico.

El Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Uni--

9.- Secretaría de Programación... op. cit. p.94.

dos y Canada se ha convertido en un punto central en el que han puesto gran atención, además de los países involucrados directamente, naciones que están esperando beneficiarse del mismo; la apertura comercial de nuestro mercado está permitiendo el acceso a industrias y productos; encontramos las puertas del mercado más grande del mundo abiertas para nuestros artículos, aún cuando la calidad y los costos de los mismos puede convertirse en un serio obstáculo en plena competencia.

Ante tal situación descrita, se presenta un fenómeno que es factible pudiera darse realmente: que México se convierta en trampolín para la producción, principalmente de naciones asiáticas (Japón, Corea, Hong Kong, Taiwán, etc.) ingrese --- con mayor libertad hacia el mercado norteamericano.

Entonces México vendría a desempeñar un papel de intermediario, y en donde se estarían vinculando dos formas de cooperación: el T.L.C. y la Cuenca del Pacífico, quedando en medio de estas dos formas la economía nacional.

Para esto tomemos en cuenta las condiciones para que --- inversiones extranjeras, principalmente la japonesa, se establezcan en territorio mexicano: mano de obra abundante y barata, aunque este elemento poco a poco va perdiendo peso derivado del gran avance tecnológico de dichos países y que tiende a desplazar a la fuerza humana; existencia de un mercado de materias primas baratas y en abundancia; estabilidad social; y, lo más importante, la cercanía al mercado de Estados Unidos, aunado al Tratado de Libre Comercio (T.L.C.).

El anterior no es el único camino que pudiera seguir la economía mexicana. También tiene la posibilidad de convertirse en receptor de tecnología moderna de otras naciones, y obtener en base a la misma la suya propia, así como lo hacen algunas naciones asiáticas. En un primer momento se dependería en grado elevado de la tecnología extranjera para que

despues dicha dependencia se reduzca paulatinamente y entonces poder competir en base a una tecnologia propia

Por otro lado, se puede continuar en las condiciones actuales, con una estructura económica donde confluyen aun sectores altamente tecnificados junto con sectores netamente artesanales. Esto nos ha llevado durante años a ser un país importador de bienes de capital y productos con alta composición tecnológica, y exportar materias primas y productos con una mínima composición tecnológica. Seguiría adoptando, entonces el papel de proveedor de materias primas y mano de obra barata teniendo que enfrentar la problemática que de --- ello deriva. No se llegaría a la modernidad requerida ---- para poder salir del subdesarrollo.

Las anteriores son tres tendencias que desde mi particular punto de vista, tomando como base la información vertida, pudiera seguir la economía mexicana ante su integración a la Cuenca del Pacifico. Tal vez no se llegue a ninguna de las tres y tomar un punto específico de cada tendencia que se vincularan para determinar una diferente. Sin embargo, las condiciones internas y externas se están conformando para estructurar el rol a jugar por parte de la economía nacional.

5. CONCLUSIONES.

Hasta aquí he destacado algunos factores económicos de gran importancia para el crecimiento nacional; factores que vinculados entre sí determinan el camino a seguir.

He tomado en cuenta tres elementos de gran trascendencia: el comercio exterior; la integración de la economía nacional a los bloques internacionales de comercio; y el papel de los puertos de altura en el movimiento económico de México. Esto no significa que sean los únicos factores que pueden determinar el rumbo de la economía mexicana, o que por el sólo hecho de contar con ellos nuestra situación cambiará definitivamente a nuestro favor; existen una infinidad de factores que participan de forma diversa.

El comercio internacional, al igual que los factores aquí mencionados, son parte importante del modelo neoliberal del gobierno salinista. Esta actividad es fundamental por siempre y más cuando una de las políticas es la apertura comercial. Como se ha mostrado, los cambios en las relaciones comerciales se han dado de forma rápida; el comercio ha dejado de ser únicamente el intercambio de "vinos por telas" para dar paso a una gran telaraña en donde en muchas ocasiones se llega a intercambiar artículos del mismo género. Base fundamental de dichos cambios lo constituyen los adelantos tecnológicos. En este sentido podemos decir que ganarán mayor terreno económico aquellas naciones que vayan a la par con los cambios; que, además, los sepan encausar para obtener el mayor beneficio.

México cuenta con amplias posibilidades para hacer de su comercio exterior herramienta importante para su crecimiento económico; se han buscado acercamientos comerciales con naciones de distintos continentes; sin embargo los esfuerzos requeridos deberán ser mayores si en verdad se quieren alcanzar los objetivos propuestos.

Como factor que va indiscutiblemente ligado al comercio internacional y que en una correcta vinculación deriva en beneficios para el país, la integración económica a bloques mundiales de comercio en la actualidad ha experimentado gran aceptación por un número considerable de naciones; entre ellas, México ha puesto gran ímpetu para acercarse e integrarse a tales bloques.

Se ha dado gran impulso para que el Tratado de Libre Comercio (T.L.C.) con Estados Unidos y Canadá sea ya una realidad; se han buscado acercamientos con la Unión Europea; con los países latinoamericanos los acercamientos comerciales han sido encausados hacia la búsqueda de integrar bloques comerciales; se ha logrado la aceptación de la economía mexicana a la Cuenca del Pacífico.

Para 1993 se aprobó la admisión de México a la Conferencia de Cooperación económica del Pacífico (C.C.E.P.), lo que significa que en adelante se deberán realizar mayores esfuerzos por lograr un papel decoroso en la posición que hemos alcanzado.

Sin embargo, queda la interrogante de saber que papel desempeñará nuestra economía dentro del esquema mundial que se va conformando día con día. No podemos afirmar categóricamente que México con estas acciones saldrá plenamente del subdesarrollo. Por el contrario, queda la incertidumbre --- de nuestro desempeño: ¿la economía nacional será utilizada como trampolín para que la producción de naciones como las asiáticas logren llegar con menores obstáculos al mercado más grande del mundo? ¿se convertirá en amplio receptor de tecnologías de otras naciones para lograr la suya propia? o ¿será un gran proveedor de materias primas y mano de obra barata a cambio de productos con alto contenido tecnológico?, aun más, ¿por fin se convertirá en un exportador de su propia producción de manera tajante?

Las interrogantes quedan; no podemos decir plenamente que va a suceder de tal o cual forma. Los factores están en movimiento, y el tiempo y las acciones nos permitirán conocer el rumbo que tome y el papel que juegue México dentro de los distintos bloques de comercio, en especial la Cuenca del Pacífico.

Se puede lograr mucho de nuestra inserción a la Cuenca del Pacífico; su heterogeneidad nos muestra más de un camino para transitar al logro de nuestras metas: existen naciones de diferente nivel de desarrollo económico, de diferente --- formación ideológica; en la región no se presenta el predominio de una sola nación que determina el camino de los inte--- grantes del grupo. Todos éstos, entre otros más factores, nos permite observar a la Cuenca del Pacífico con enorme poten--- cial económico para México. Recordemos que uno de los puntos importantes para nuestra economía es la diversificación de -- sus relaciones comerciales; esto es, no depender en alto porcentaje, como lo es actualmente con Estados Unidos, de una sola nación.

El tercer punto que he vinculado en este estudio, los puertos de altura, forma con los anteriores un triángulo que en perfecta coordinación rendirá grandes frutos. El comercio internacional, la integración a bloques comerciales y el transporte marítimo de altura son parte importante del movi--- miento de mercancías; los dos primeros por la búsqueda de mercados; y el tercero por ser el medio por el cual se mueve el mayor número de productos.

Los tres factores deben funcionar coordinadamente, sin embargo el tercero (puertos de altura) en México ha fallado notablemente. Ya hemos observado cómo se ha venido debilitando el transporte marítimo mexicano: el grueso de las mercancías es movida por naves extranjeras; la flota mercante nacional se ha deteriorado con el paso del tiempo; los

puertos son insuficientes en infraestructura para recibir un gran número de barcos, principalmente de gran calado; la red portuaria en México es amplia, sin embargo son pocos los puertos que han servido a la navegación de altura, y aun menos los que han servido como los mayores puertos nacionales y con mayor apoyo, enmarcándose en cuatro puertos: Altamira y Veracruz, en el Golfo de México; Lázaro Cárdenas y Manzanillo, en el Pacífico. Igualmente los caminos y vías ferreas que comunican al interior del país con los puertos es insuficientes.

El panorama para la actividad portuaria y naval no se presenta lo optimista que se quisiera; a pesar de las declaraciones oficiales en las que se mencionan movimientos positivos de la actividad, la realidad nos muestra que para sacarla de la profunda crisis en la que se encuentra se necesitará un esfuerzo titánico. Las características propias de tal actividad, nos hace ver que se requerirá tiempo y recursos en gran escala.

De los tres lados del triángulo, uno requiere mayor atención para funcionar en coordinación con los otros.

En suma, no podemos afirmar categóricamente hacia dónde se dirige la economía mexicana; existe infinidad de factores que influyen en ellas. Las expectativas que se abren en su inserción a la Cuenca del Pacífico son amplias. Las condiciones se están dando día con día.

Los fenómenos económicos y sociales cambian con gran rapidez y junto con ello el camino que siguen las economías. Esto viene al caso por que los acontecimientos han venido dando giros bruscos; lo que hasta hoy ha seguido una línea uniforme puede cambiar completamente el día de mañana.

En nuestro caso, algunas de las condiciones para la marcha del modelo neoliberal era la estabilidad social y

económica. Lo anterior se ha mencionado al inicio de este trabajo en donde se señala que el gobierno ha logrado en el país una estabilidad económica; además, le llamaba estabilidad relativa por que muchos de los problemas se habían frenado, más no se erradicaron por completo.

Durante 1994 en México se han presentado fenómenos que vienen a corroborar lo citado; fenómenos de carácter político principalmente. Durante los primeros días de este año surgió un movimiento social en el sureste de la República Mexicana (movimiento armado), que logró desestabilizar en su momento al país. Posteriormente se presentaron dos atentados en ---- contra de la vida de dos personajes de importancia política. Estos fenómenos han impactado de alguna forma en la vida económica, social y política de nuestra nación.

Dichos fenómenos significan un retroceso toda vez que se crea un clima de inestabilidad: los inversionistas extranjeros, principalmente, tenderán a disminuir sus activos en el país; los procesos productivos se verán en franco retraso; y para las metas establecidas todo se convertirá en un obstáculo.

Los acontecimientos se están presentando. No podemos determinar completamente hacia dónde se encaminará nuestra economía. Podemos hacer "predicciones", proyecciones, etc., pero los fenómenos que a diario se presentan pueden cambiar radicalmente el rumbo.

México requiere para el logro de sus metas grandes esfuerzos; sólo trabajando conjuntamente se cristalizarán.

BIBLIOGRAFIA

Alvarez, Alejandro. La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. V.I. Ed. U.N.A.M. México, 1990.

Alvarez, Alejandro. La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. V.II. Ed. U.N.A.M. México, 1990.

Alvarez, Alejandro. La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. V.III. Ed. U.N.A.M. México, 1990.

Arellano Chavez, Melchor. La Marina Mercante: gritos de agonía. El Financiero. Abril, 26, 1993. p.44.

Arellano Chavez, Melchor. El sistema productivo en el V Informe Presidencial. El Financiero. Noviembre, 03, 1993. -- p.30.

Balassa, Bela. Teoría de la integración. Ed. U.T.E.H.A., México, 1966.

Bassols Batalla, Angel. Geografía, Subdesarrollo y regionalización. Ed. Nuestro Tiempo. México, 1975.

Bassols Batalla, Angel. Geografía económica de México. Ed. Trillas. México, 1977.

Bustamante Ahumada, Roberto. Elementos de Operación y administración portuaria. Ediciones Temas Marítimos. México, 1970.

Bancomext. Revista de Comercio Exterior. México, abril, 1990. pp.322-325.

Bancomext. Revista de Comercio Exterior. V.40 N°6, México, junio, 1990.

Cifuentes Lemus, Juan Luis. El Océano y sus recursos. T.XII, El futuro de los océanos. S.E.P. F.C.E. La ciencia/100 desde México. México, 1990.

Bancomext. Revista Comercio Exterior. Sección Nacional. México, enero, 1989. p.19.

De la Pedraja, Daniel. Perspectivas de México en la Cuenca del Pacífico. Archivo Histórico Diplomático de México, S.R.E. México, 1989.

dell, Sidney. Bloques de Comercio y Mercados Comunes. Ed. Fondo de Cultura Económico. México, 1965.

Dornbusch, Rudiger. Enfrentando los retos del mundo. Centro Mexicano de Capacitación y Servicios Educativos. México, 1990

Fuentes Delgado, Rubén. Economía del Transporte Marítimo. Ed. Fondo de Cultura Económico. México, 1977.

I.N.E.G.I. Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1992.

I.N.E.G.I. XI Censo de Transporte y Comunicaciones. Censos Económicos, 1989.

Maldonado Aguirre Serafín. El comercio por Manzanillo y Mazatlán. Revista Comercio Exterior. V.42 N°1. México, enero, 1992. p.14.

Ortega Blake, Arturo. Compilador. Planeación, la opción al cambio. Ed. Cuical. México, 1984.

Orozco Carlos Enrique. Tecnología y recursos humanos en la industrialización de Corea del Sur. Revista Comercio Exterior V.42 N°12, diciembre, 1992. pp.1144-1148.

Ortiz, Federico. Los puertos mexicanos. Ed. Fondo de Cultura Económico. Colección Testimonios del Fondo. México, 1976.

El Nacional. 4, septiembre, 1988, p.8. Denuncian estudiantes las "Olimpiadas de la Guerra".

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Instituto Mexicano del Transporte. Manual Estadístico del Sector Transportes. México, 1989.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Anuario Estadístico, 1990.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Movimiento de Carga y Buques 1990.

Secretaría de Programación y Presupuesto. Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Diario Oficial de la Federación, 31, mayo, 1989.

OUNU Statistical Yearbook, 1985/1986. New York, 1988.

O.N.U. Monthly Bulletin of Statistics. Statistical division. Vol. XLVI, N°7. julio, 1992.

William, H. Gleysteen Jr. Corea: la paradoja asiática. Secretaría de Programación y Presupuesto. Contextos N°82. septiembre, 1987. p.50.