



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES

ARAGÓN

UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MÉXICO

“LA IMPORTANCIA DE LA MODERNIZACIÓN DEL
PUERTO DE MANZANILLO PARA EL DESARROLLO
DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO EN LA
CUENCA DEL PACÍFICO (1994-2000)”

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES
INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
VICTOR HUGO ZAMUDIO CRUZ

ASESOR: LIC. RODOLFO VILLAVICENCIO LÓPEZ



FES Aragón

MÉXICO

ABRIL DE 2005

m 343631



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

AGRADECIMIENTOS

A DIOS por haberme permitido terminar esta etapa de mi vida y haberme dado la familia que me dio.

A MI PADRE, JOAQUIN, que es un hombre al que admiro por ser un ejemplo de perseverancia y trabajo y por todas las enseñanzas que me ha dado a lo largo de toda mi vida, así como por el apoyo que me ha brindado a pesar de todo. Gracias por todas tus enseñanzas.

A MI MADRE, CONCHA, que es la persona que estuvo siempre cerca de mí en todo momento y me apoyó en todo lo que he realizado. Gracias por el apoyo que me diste.

A MI ABUELITA MARÍA, de la cual solo he recibido cariño y buenos tratos y a la cual quiero y respeto mucho. De ella he aprendido muchas cosas. Gracias por todo lo que me ha dado abuelita.

A MI HERMANO, CARLOS RENATO, por que me ha enseñado cosas de la vida que no se aprenden en la escuela, a pesar de ser menor que yo.

A MI HERMANA, MELISSA ALEJANDRA, con la que he pasado momentos muy padres y a la cual quiero mucho.

A MIS SOBRINOS, AXEL Y OSMAR, a los cuales adoro y espero que tengan éxito a lo largo de su vida, que apenas empieza.

A MI ABUELO JOAQUIN, que es una persona a la que respeto mucho.

A MIS ABUELOS, TERESA Y JESUS, descansen en paz.

A MIS PADRINOS, MANUEL Y LOLA, a los que agradezco todo lo que han hecho por mí a lo largo de toda mi vida y las enseñanzas que me han dado.

A MI PRIMO ANGEL, por ser mi amigo de siempre.

A MI ASESOR, RODOLFO VILLAVICENCIO, el cual es un profesor que me dejó muchas enseñanzas y sin el cual no hubiese sido posible la realización del presente trabajo de investigación. Uno de los mejores profesores que he tenido, en todos los sentidos.

A LA UNAM, institución a la cual le tengo un gran aprecio por todo lo que me ha dado.

A todos y cada uno de los profesores que ayudaron en mi formación a lo largo de mi estancia en la **ENEP** (ahora **FES**) **ARAGÓN**.

A todas y cada una de las personas que de una u otra forma colaboraron en el presente trabajo de investigación.

INDICE

Introducción	1
1.- EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO	7
1.1 Transformación del sistema portuario mexicano 1994-2000.....	7
1.2 Las administraciones portuarias integrales.....	14
1.3 Composición del sistema portuario.....	17
1.4 Competitividad de los puertos mexicanos.....	23
1.5 Problemática actual y retos que enfrenta el sistema portuario mexicano.....	34
1.6 La importancia del transporte marítimo en el comercio exterior mexicano.....	38
El transporte marítimo en el comercio exterior mexicano.....	39
Convenios internacionales marítimos suscritos por México.....	42
2. EL PUERTO DE MANZANILLO EN EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO	45
2.1 La administración portuaria integral de manzanillo.....	46
2.2 Infraestructura portuaria.....	51
Equipamiento portuario.....	57
2.3 La prestación de servicios.....	62
2.4 Zona de influencia.....	74
3. LA IMPORTANCIA DEL PUERTO DE MANZANILLO PARA EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO EN LA CUENCA DEL PACÍFICO ..	81
3.1 La participación del puerto de Manzanillo en el comercio exterior mexicano.....	82
3.2 Relaciones comerciales con países de la cuenca del pacifico.....	86
3.3 La importancia de la modernización del puerto de Manzanillo para el desarrollo del comercio exterior mexicano.....	95
3.4 Evaluación y perspectivas.....	113
Conclusiones	124
Anexos	130
Bibliografía	145

INTRODUCCIÓN

Desde hace algunos años atrás y hasta nuestros días se ha desarrollado un nuevo orden económico mundial en donde las principales potencias compiten por lograr, ya no tanto la hegemonía política o militar, sino por una hegemonía económica, y así obtener el mayor número de capitales, tecnologías y mercados a nivel mundial. Sin duda alguna, lo económico ha sobrepasado a lo militar y lo político, sin dejar de ser éstos importantes y en muchas ocasiones complementarios. Éste nuevo orden se basa sobre todo en dos conceptos: globalización y neoliberalismo por los cuales pugnan las principales potencias económicas mundiales. Sin embargo, en muchas de las ocasiones, no los aplican hacia sus propias naciones, sólo las quieren aplicar hacia las naciones más débiles para tener una supremacía sobre ellas.

Como parte de la globalización tenemos la conformación de grandes bloques económicos, tales como la Unión Europea, la Cuenca del Pacífico, mediante el Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC por sus siglas en Inglés), e inclusive el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Dentro de éstos dos últimos bloques está inmiscuido México directamente. Cabe destacar que tales grupos están conformados geográficamente, es decir, por zonas geográficas en los cuales se encuentran ubicados los países pertenecientes a cada bloque. Un punto importante dentro de la globalización está también la integración de los procesos económicos tales como la producción, la distribución, el consumo y la inversión, basados en el desarrollo de las comunicaciones y los transportes.

La corriente económica denominada neoliberalismo, propone un nuevo modelo industrial y financiero, dentro del cual está el apoyar las actividades productivas para el desarrollo de las exportaciones; propone también la liberalización de los mercados, eliminando cualquier tipo de trabas arancelarias y/o proteccionismo por parte del Estado, es por ello, que sugiere que el éste no se inmiscuya o lo haga mínimamente en las actividades productivas o en los servicios, y que su papel sea sólo la implantación de la denominada economía de mercado.

La tendencia hacia la globalización de las economías se hace cada día más grande e implica competir por apoderarse de los mercados, tanto nacionales como internacionales. Es la ley del más fuerte, las empresas más grandes y poderosas económicamente, se comen a las más chicas y más débiles. En este sentido, las comunicaciones y los transportes juegan un papel de suma importancia, la cual radica en disminuir los costos y los tiempos en el traslado de las mercancías, y para ello se necesita contar con comunicaciones más rápidas y eficientes.

En el caso de México, se ha dado un giro en las políticas económicas a partir de los últimos gobiernos. Esto ha convertido a México en una de las más abiertas economías del mundo y uno de los países que más tratados y acuerdos comerciales tiene firmados.

El comercio exterior es sin duda muy trascendental para el desarrollo de la economía de cualquier país. Para México lo es en su comercio exterior, puesto que éste representa más del "30% de su Producto Interno Bruto (PIB). Actualmente México ocupa el décimo lugar entre los países exportadores en todo el mundo y el primer lugar en América Latina"¹.

El transporte marítimo es muy importante para el desarrollo del comercio exterior. Por este medio se lleva a cabo más del "80% del comercio mundial"², debido a que es el medio que más fácilmente puede transportar elevados volúmenes de mercancías a largas distancias a través del mar, y es relativamente económico.

México se encuentra ubicado en una de las rutas marítimas más importantes del mundo, como lo es Asia-Norteamérica-Europa, y está ligado a los tres bloques económicos más importantes del mundo, como son la Unión Europea, la Cuenca del Pacífico y América del Norte, a través de convenios o tratados. Además está ligado también a los mercados del Caribe, Centro y Sudamérica. Cuenta con un volumen significativo en su comercio exterior y cuenta con una buena infraestructura portuaria. A pesar de ello, nuestros puertos no figuran entre los primeros 30 puertos en el mundo.

Cuando México entró en la globalización y los mercados internacionales se hicieron más evidentes las deficiencias y el rezago tecnológico con el que cuentan sus puertos en general, a pesar de que algunos de ellos están por encima de los estándares internacionales como Veracruz, Manzanillo, Altamira, Tampico, entre otros, no llegan a la altura de los principales puertos en el mundo. Esto se debe también en gran medida a la falta de coordinación entre los diversos actores que intervienen en los movimientos marítimos portuarios.

Esta fue una de las razones por las cuales se realizó una reestructuración en el Sistema Portuario Nacional. Ésta reestructuración se llevó a cabo también para modernizarlos, mediante la privatización y la promoción de la inversión privada tanto nacional como extranjera en infraestructura, así como para elevar la calidad de los servicios portuarios.

El marco teórico aplicado al presente trabajo de investigación es la teoría de los sistemas, de la cual Morton Kaplan es considerado como el hombre que consagró esta teoría a las relaciones internacionales. El considera que los sistemas tienen una serie de características comunes: "Constan de una serie de normas esenciales, comparten ciertos elementos internos (por ejemplo tipo de actores, capacidad de éstos, factores de información y reglas de transformación) y están sujetos a ciertos límites. Además el equilibrio de los sistemas obedece a tres principios: En primer lugar, las normas esenciales están en equilibrio en el sentido de que un cambio acontecido en una de ellas produce cambios por lo menos en otra. En segundo lugar, un cambio en el conjunto de dichas normas produce un cambio en otras características del sistema y viceversa. Finalmente en tercer lugar, el sistema está en equilibrio

¹ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. México: Cada Puerto una Oportunidad*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 7

² *Ibid.* p. 5

con su entorno; todo cambio en el sistema producirá un cambio en el entorno y viceversaⁱⁱⁱ. Lo mismo pasa dentro del sistema portuario de Manzanillo, el cambio en uno de los elementos produce algún tipo de cambio dentro del sistema, por mínimo que sea, y ocasiona que haya cambios también en alguna otra parte del sistema, por ejemplo, si la API decidiera ampliar el puerto, provocaría que más líneas navieras prestaran sus servicios en el mismo, esto a su vez ocasionaría que se necesitara de más estibadores y cargadores, y las dos anteriores provocaría una mayor entrada de dinero a la aduana, por concepto de impuestos. Esto se traduciría en un cambio en el entorno del puerto, ya que mejoraría el status en el que está considerado, tanto internamente, como hacia el exterior. Como éste podríamos mencionar más ejemplos.

Celestino del Arenal hace una recopilación de varios autores y nos menciona que "los autores que parten de la teoría sistémica se ocupan en general, en distinto grados en cada caso, de una serie de cuestiones y problemas que pueden cifrarse en los siguientes: 1) La organización interna y los modelos de interacción de los elementos analíticos o reales que existen en cuanto sistema. 2) La relación y las fronteras entre un sistema y su entorno. 3) Las funciones desarrolladas por los sistemas, las estructuras para la realización de tales funciones y su efecto sobre la estabilidad del sistema. 4) El mecanismo válido para el mantenimiento del statu quo o del equilibrio del sistema. 5) La clasificación de los sistemas. 6) La disposición de los niveles jerárquicos de los sistemas, la situación de los subsistemas dentro del sistema, los modelos de interacción entre los subsistemas, y entre los subsistemas y el sistema mismo"^{iv}.

De lo anterior podemos mencionar que la teoría de los sistemas trata de describir y explicar un sistema determinado, así como los diversos elementos que lo componen y los procesos que influyen en su desarrollo, y en consecuencia de sus modificaciones, ya sean éstas, positivas o negativas.

En éste sentido, podríamos definir a la teoría de los sistemas como una teoría que trata de analizar un todo, el cual es denominado sistema, que funciona de acuerdo a la interdependencia de sus componentes, así como de los procesos que éstos llevan a cabo, los cuales influyen en la modificación del sistema, ya sea de manera positiva o negativa.

En el caso del puerto de Manzanillo, podríamos considerar al puerto como un todo, como el sistema. Sin embargo, éste a su vez está compuesto por varios subsistemas, los cuales serían la Administración Portuaria Integral, la aduana, las líneas navieras que prestan sus servicios en el puerto, los estibadores, el gobierno del estado de Colima, el mismo gobierno del municipio de Manzanillo, por mencionar algunos. Estos actores o componentes del sistema, deben interactuar de manera organizada, tener una comunicación constante para que el puerto pueda tener un equilibrio y un orden, y con ello tener un desarrollo en todos sus ámbitos. Es decir, cada subsistema o componente, deberá realizar

ⁱⁱⁱ Mesa, Roberto. Teoría y Práctica de las Relaciones Internacionales. Ed. Taurus. Madrid, España. 1980. p. 102

^{iv} Del Arenal, Celestino. Introducción a las Relaciones Internacionales. Ed. Tecnos. México, 1993, p. 213

su papel lo mejor posible, de manera que exista un buen funcionamiento del sistema en su totalidad, para que dicho sistema, cumpla mejor su papel, como es el dar un servicio rápido, seguro y eficiente a los usuarios del puerto.

El principal objetivo del presente trabajo de investigación analizar la importancia de la modernización del puerto de Manzanillo, Colima para el desarrollo del comercio exterior mexicano en la zona de la Cuenca del Pacífico durante el periodo comprendido entre 1994, año en que se inició la reestructuración del sistema portuario nacional y hasta el año 2000, que es el año en que se analizan los logros realizados por el programa maestro de desarrollo del puerto de Manzanillo del periodo 1995-2000 y se elabora uno para el periodo 2000-2010.

En este sentido, la problemática en cuestión, es la necesidad de una mayor inversión para la ampliación y modernización de la infraestructura portuaria y de los servicios que se ofrecen en el puerto, así como también en la modernización de los trámites administrativos, los cuales son ineficientes en ocasiones, pero sobre todo, son demasiado lentos, lo que ocasiona retrasos en el despacho de las mercancías y esto a su vez provoca que algunas líneas navieras prefieran utilizar otros puertos alternativos que son más rápidos y eficientes.

Es por ello, que en el presente trabajo se trata de exhibir y analizar ésta problemática, así como también algunos puntos que se pueden tomar en cuenta para la modernización y el desarrollo del puerto de Manzanillo, para que éste pueda convertirse en un puerto de calidad mundial y pueda competir con los principales puertos del mundo, sobre todo con sus principales competidores, como lo son los puertos de la Costa Oeste de los Estados Unidos, a saber, Long Beach y Los Angeles, y con ello afrontar los retos que se presenten en el contexto marítimo internacional.

Es así que la hipótesis planteada para el presente trabajo es la siguiente: la inversión en la modernización, ampliación y mejoramiento en la infraestructura y servicios portuarios de Manzanillo, coadyuvará a intensificar el volumen del comercio exterior mexicano en la Cuenca del Pacífico. En base a ésta hipótesis, se planteó el objetivo general de analizar la importancia de la modernización del puerto de Manzanillo, Colima, para el desarrollo del comercio exterior mexicano en la zona de la Cuenca del Pacífico, para lo cual se estructuró el trabajo de la siguiente manera.

En el primer capítulo se da a conocer la constitución del Sistema Portuario Mexicano, la evolución que tuvo después de la reestructuración que se dio a partir de 1994, lo que fue muy importante para el desarrollo del Sistema Portuario Mexicano, con la creación del ente denominado Administración Portuaria Integral (API), el cual ha sido fundamental en el desarrollo y modernización de los puertos al administrar de manera adecuada, cada uno en su puerto y de la cual se hace un análisis de su creación, evolución y las funciones que realiza dentro del puerto, así como su importancia dentro de la nueva organización de los puertos.

Un punto fundamental para el desarrollo de los puertos ha sido la inversión privada, la que ha permitido la ampliación y mejoramiento, tanto de la infraestructura, como de los servicios, los cuales han crecido tanto en cantidad como en calidad, en algunos puertos más que en otros. La inversión de la iniciativa privada es analizada en primera instancia por la Administración Portuaria Integral y se realiza mediante concesiones hacia empresas de la iniciativa privada, no sin antes realizarse un proceso de selección, en el caso de que exista más de una empresa interesada en adquirir la concesión en la prestación de servicios, sobre todo, se escoge la mejor opción para el mejor funcionamiento del puerto.

Si bien es cierto que se han dado avances significativos en la Red Portuaria Nacional, también es cierto que existen aún problemas y retos que afrontar, por ello en éste primer capítulo se menciona dicha problemática que enfrentan los puertos en la actualidad y los retos a los que se tendrán que enfrentar para poder tener un desarrollo a futuro, siendo que el transporte marítimo es de suma importancia para el desarrollo del comercio exterior mexicano. Por ello, es importante tener puertos de jerarquía internacional, para poder afrontar los retos que se presenten a nivel internacional sobre todo, motivo por el cual se analiza la importancia del sistema portuario nacional para el comercio exterior mexicano.

En un segundo capítulo, se entra ya a lo que es nuestro tema en cuestión, es decir, el puerto de Manzanillo y su papel dentro del sistema portuario nacional, el cual ha sido muy importante, sobre todo a partir de la que la Administración Portuaria Integral de Manzanillo (APIMAN) tomó el mando de dicho puerto. La APIMAN ha sido trascendental para el desarrollo del puerto de Manzanillo, es por ello que en este apartado se habla acerca de las funciones que desarrollo dentro del puerto, la misión y visión, que están contenidas dentro su Programa Maestro de Desarrollo, el cual es de suma importancia para analizar lo que se ha hecho y lo que hace falta por hacer, para que el puerto pueda afrontar los retos que presenta el transporte marítimo internacional.

De igual manera, la APIMAN ha sido primordial para el desarrollo y la modernización de la infraestructura y los servicios portuarios, de los que se habla dentro de éste segundo capítulo, cada uno por separado; la evolución que ha sufrido en cuanto a ampliación y modernización, tanto en infraestructura, como en la prestación de servicios. Tal vez lo único que hace falta por modernizar es el sistema administrativo, el cual es, en ocasiones, deficiente y lento, lo que ocasiona retrasos en el despacho de las mercancías.

Asimismo, la APIMAN ha sido valiosa para la ampliación de la zona de influencia (también llamado *hinterland*) nacional, el cual determina la trascendencia de un puerto dentro del sistema portuario nacional e incluso a nivel internacional. Es por ello, que en éste segundo capítulo se da a conocer y se analiza para conocer la importancia que tiene el contar con una zona de influencia amplia para ser un puerto de jerarquía importante.

Otro de los actores que influye para que un puerto tenga mayor o menor importancia es el gobierno en sus tres modalidades, el municipal, el estatal y el

federal, los cuales están interrelacionados entre si. El papel del gobierno es importante para crear un entorno para el sano desarrollo de un puerto, en éste caso, el puerto de Manzanillo, asimismo, es importante que los tres niveles de gobierno estén en constante comunicación con el puerto para desarrollar un entorno en el cual puedan interrelacionar ambos para beneficio mutuo.

En el último capítulo, es decir el tercero, se entra ya de lleno al tema en cuestión, en el cual se menciona la importancia del puerto de Manzanillo para el comercio exterior mexicano, la cual es trascendental, al ser éste puerto uno de los más importantes a nivel nacional y sobre todo en el Pacífico Mexicano. Cabe destacar, que Manzanillo ocupa tal distinción gracias al desarrollo que ha tenido a partir de la reestructuración del sistema portuario nacional y la creación de la APIMAN.

Gracias a ello, México ha incrementado sus relaciones comerciales con los principales países de la Cuenca del Pacífico, especialmente con países del continente asiático, pero también con países de América Latina, sin dejar de mencionar a Estados Unidos y Canadá, con los cuales se realiza el mayor intercambio comercial, debido, sobre todo, a la cercanía que se tiene con éstos países y la histórica interdependencia que se tiene hacia ellos.

Lo anterior, es reflejo del desarrollo y la modernización que ha tenido el puerto a partir de 1994, sin embargo, hace falta tener un mayor desarrollo y modernización, tanto en infraestructura y servicios, así como en las cuestiones de administración y comunicación entre los diversos actores que intervienen en los procesos que se realizan dentro del Recinto Portuario y de lo cual se habla dentro de este tercer capítulo. Asimismo, se habla de los retos que debe de tomar en cuenta el puerto, no solo en el ámbito interno, sino además en el externo, para así poder afrontar los problemas que se puedan presentar en un futuro.

Sin duda alguna, el puerto de Manzanillo ha tenido un desarrollo constante a partir de 1994, año en que se crea la APIMAN, sin embargo, día a día se presentan nuevos retos que hay que afrontar para no quedarse rezagados. Es por ello, que es importante tomar en cuenta que cada vez los avances tecnológicos son más sofisticados y que se tiene que ir a la vanguardia, si se quiere competir en el ámbito internacional. Por tal motivo, Manzanillo deberá ser un puerto acorde con las necesidades que se presenten en el contexto internacional e incluso superior a ellos y para ello será necesario estar modernizado y crear un entorno en el cual se pueda tener un desarrollo, de manera que Manzanillo se mantenga como la puerta de entrada a México por el Pacífico.

I.- EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

El objetivo de este primer capítulo es dar un panorama general de lo que es el sistema portuario mexicano, la transformación que ha tenido a partir de 1994, así como la composición del mismo y su función dentro del comercio exterior mexicano. Además de dar a conocer los retos que tendrá que afrontar tanto a nivel interno como a nivel internacional.

El sistema portuario nacional vive actualmente una nueva etapa. Desde hace algunos años se ha establecido un nuevo modelo de organización y operación, el cual impulsa la eficiencia y competitividad, con lo que asegura el crecimiento y la modernización, para así atender las necesidades que demanda el comercio internacional.

Los puertos comerciales, industriales y turísticos cuentan ahora con propia administración, son autónomos en su gestión y financieramente autosuficientes, por lo que no sólo operan sin subsidios, sino que además generan utilidades, pagan impuestos y realizan sus propias obras de infraestructura de acuerdo con la demanda de los servicios.

1.1 Transformación del sistema portuario mexicano 1994-2000

Con el objeto de apoyar la apertura comercial y el crecimiento de la economía nacional, fue llevado a cabo un proceso de transformación y reestructuración del sistema portuario nacional, el cual ha permitido ampliar y modernizar la infraestructura; aumentar la eficiencia en la operación portuaria; estimular la participación privada; atraer más inversiones y lograr una organización que asegure el desarrollo de los puertos. Es por eso que ahora se puede contar con puertos modernos, eficientes y competitivos para fortalecer la posición competitiva de la economía mexicana en el ámbito internacional.

El proceso de transformación del sistema portuario fue realizado con el objeto de mejorar la operación de los puertos, los cuales registraban problemas que afectaban la economía nacional, así como un fuerte rezago en varias de sus áreas; además la calidad y productividad de los servicios era inferior a los estándares internacionales, ello aunado a los rezagos mostrados en el equipamiento y las instalaciones, lo que propiciaba largas estadías de los barcos en los muelles.

La capacidad instalada era baja, debido a la dispersión de las inversiones, lo que originaba una baja utilización de la misma en la mayoría de los puertos, mientras existían otros puertos cercanos al grado de la saturación, estos últimos, por supuesto, eran los de mayor importancia en el país.

Se requería de inversiones fuertes para mejorar el mal estado en el que se encontraban los puertos, además, era necesario mejorar los enlaces ferroviarios y carreteros, los cuales son muy importantes para transportar las mercancías desde y hacia el interior del país.

Otro de los problemas era que la construcción y administración de los puertos estaba a cargo exclusivo del gobierno federal, por lo que el desarrollo dependía de la disponibilidad de los recursos fiscales, además de que los servicios eran prestados por empresas gubernamentales de manera monopólica, lo que propiciaba un detrimento en la calidad de los mismos. Además, los subsidios se manejaban de manera uniforme, es decir, que se otorgaba la misma cantidad para todos los puertos sin importar las necesidades de los mismos, lo que acarrearía que ciertos puertos recibieran mayor presupuesto del que realmente utilizaban debido a la poca demanda que tenían, mientras otros recibían subsidios menores a sus necesidades, tal es el caso de puertos como Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, entre otros.

Por otro lado, existían fuertes rigideces laborales, además de un único sindicato por puerto. Los precios y tarifas de los servicios se establecían también de manera central y uniforme para todos, lo que generaba subsidios cruzados entre los puertos y aún dentro de ellos, lo que desalentaba la inversión privada, misma que era prácticamente simbólica, y cuando se llegaba a dar se limitaba sólo a terminales de uso particular.

Como consecuencia de todos estos problemas, los volúmenes de mercancías transportadas por vía marítima mostraban un bajo dinamismo y las principales líneas navieras no tocaban los puertos por las deficiencias en la prestación de servicios y los altos costos.

En el ensayo "*La Regulación del Sistema Portuario Mexicano*" escrito por Evelyn Eugenia Rodríguez Ortega, se resume muy bien lo que fue la problemática que propició la Reforma Portuaria.

"En conclusión la administración centralizada de los puertos; la falta de participación privada en los mismos; la situación monopólica de los prestadores de servicios; el tipo de contratación laboral; los excesos de regulación, su obsolescencia y la discrecionalidad de la autoridad en su aplicación; y la fragmentación de la operación portuaria, eran las causas principales que limitaban la posibilidad de dar un servicio integral, con un nivel de competitividad satisfactorio de los puertos nacionales con respecto a los del exterior y del transporte marítimo respecto de otras alternativas de transporte.

Esto llevó a que los industriales mexicanos prefirieran utilizar los puertos de Long Beach y Houston y traer su carga por ferrocarril o autotransporte, que utilizar los puertos mexicanos.¹"

Para llevar a cabo la transición portuaria y hacer que los puertos se volvieran más productivos, se llevaron a cabo una serie de estrategias dentro del sistema portuario nacional. Los objetivos básicos que se perseguían con la transición del sistema portuario nacional eran:

¹ Rodríguez Ortega, Evelyn Eugenia. *La regulación del Sistema Portuario Mexicano. Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México*, ITAM, junio de 1999.

- "Ampliar y modernizar la infraestructura portuaria para satisfacer las necesidades crecientes del transporte marítimo derivadas de la apertura comercial;
- Incrementar la eficiencia de los puertos para que sean competitivos en el ámbito internacional, en términos de calidad y precio;
- Promover el desarrollo comercial, industrial, pesquero y turístico de los puertos, propiciando mayores oportunidades de empleo;
- Alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario con mayor participación de la inversión privada y reducir al mínimo la utilización de fondos públicos.²

Para lograr estos objetivos se llevaron a cabo una serie de acciones, dentro de las cuales estuvieron: redefinir el papel del Estado en la actividad portuaria, de manera que dejara de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de los servicios y con ello su papel sería exclusivamente normativo y de supervisión; se descentralizó la administración de los puertos para que cada uno tenga su propia administración autónoma; se dio una apertura a la inversión privada; se liberaron los precios, se suprimieron los subsidios cruzados y se eliminaron los monopolios y las barreras de entrada para crear un ambiente de sana competencia entre los puertos y dentro de cada uno de ellos; se favoreció la constitución de sindicatos de empresas para que estas pudieran acordar con los trabajadores los salarios atendiendo a las condiciones de mercado y se establecieron condiciones para favorecer el incremento en la productividad y la incorporación de nuevas tecnologías; se abrieron las puertas a la inversión privada tanto nacional como extranjera en la operación de terminales e instalaciones, en la prestación de servicios e incluso en la misma administración de los puertos; asimismo se estableció un mecanismo, "La Comisión Consultiva del Puerto", para que las autoridades estatales y municipales correspondientes, así como las cámaras regionales y los usuarios puedan participar en la promoción y desarrollo del mismo y cuidar los aspectos que afecten la actividad económica y urbana, así como el equilibrio ecológico de la localidad en que se ubica; también se determinó incluir en los programas nacionales de Comunicaciones y Transportes los sistemas terrestres de transporte que comunican a los puertos con los principales centros de producción y consumo.

El nuevo modelo de organización se forma con una base conformada por el sector privado a través de operadores y prestadores de servicio en terminales e instalaciones especializadas, como servicios de maniobras, dragado, pilotaje, servicios de bascula y locomotoras, remolque, lanchaje, avituallamiento, amarre de cabos, suministro de combustible, entre otros.

En el centro de la pirámide se encuentran las "Administraciones Portuarias Integrales" (API's), las cuales se encargan de la administración, mantenimiento,

² INFOPORT. http://www.infoport.com.mx/portales/puertos/impor_trans.html p. 2 de 4

expansión y planeación estratégica del puerto, promoción de la inversión privada y del fomento de la competencia dentro de los puertos.

La parte superior está conformada por el gobierno federal que ejerce las funciones de autoridad, realiza las políticas de operación del puerto. Los bienes del Recinto Portuario son de su dominio, únicamente lo concesiona para su uso, aprovechamiento y explotación. El gobierno es el que fija el marco regulatorio.

Nuevo modelo de organización portuaria



Fuente: http://www.infoport.com.mx/portales/puertos/1_1.html

En 1995 se pusieron en práctica otras medidas importantes. A partir de enero se liberaron los precios y tarifas de los servicios portuarios para alentar la participación del capital privado, eliminar los subsidios cruzados y consolidar la capacidad de gestión y la autosuficiencia financiera de los puertos.

Por otra parte, se acordó con los trabajadores de los puertos dar por terminados los viejos contratos colectivos de trabajo y establecer un nuevo marco laboral más flexible, lo que permitió la creación de sindicatos de empresa y la fijación de salario de mercado.

En el Diario Oficial de la Federación, de fecha 23 de febrero de 1995 se publicó la convocatoria pública internacional número API-C-UM-01/95, en la cual se establecen las condiciones generales para el otorgamiento del uso, aprovechamiento y explotación de tres terminales portuarias para el manejo de contenedores en los puertos de Lázaro Cárdenas, Michoacán; Manzanillo, Colima; Veracruz, Veracruz, y de dos terminales portuarias de usos múltiples en el puerto de Altamira, Tamaulipas. Los siguientes agentes económicos notificaron su participación en la licitación:

NOTIFICACIÓN	AGENTES INVOLUCRADOS	RESOLUCIÓN
20-JUN-95	INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICES, INC E INGENIEROS CIVILES ASOCIADOS, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
20-JUN-95	SUDAMERICANA AGENCIAS AEREAS Y MARITIMAS, S.A.; PARTICIPACION ACTIVA EN EMPRESAS, S.A. DE C.V. Y GRUPO FERTINAL. S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
20-JUN-95	TRANSPORTACION MARÍTIMA MEXICANA S.A. DE C.V. Y STEVEDORING SERVICES OF AMERICA INTERNATIONAL, INC.	NO OBJETADA
20-JUN-95	CORPORACIÓN INTEGRAL DE COMERCIO EXTERIOR S.A. DE C.V.; PROMOTORA DE PROYECTOS GRUPO CICE, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
20-JUN-95	REHABILITACIÓN DE MAQUINARIA REMACONST, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
20-JUN-95	SUDAMERICANA AGENCIAS AEREAS Y MARÍTIMAS S.A. Y PARTICIPACION ACTIVA DE EMPRESAS, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
9-JUN-95	INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL SERVICES, INC.	NO OBJETADA
9-JUN-95	INGENIEROS CIVILES Y ASOCIADOS. S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
9-JUN-95	DSC. S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
9-JUN-95	PORTIA MANAGEMENT SERVICES	NO OBJETADA
9-JUN-95	GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO, S.A. DE C.V. Y COOPER T. SMITH STEVEDORING	NO OBJETADA
9-JUN-95	P&O AUSTRALIA, LTD.	NO OBJETADA
9-JUN-95	REHABILITACIÓN DE MAQUINARIA REMACONST, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
9-JUN-95	STEVEDORING SERVICES OF AMERICA, INC	NO OBJETADA
9-JUN-95	GREMIO UNIDO DE ALIJADORES, S.C. DE R.L.	NO OBJETADA
9-JUN-95	SUDAMERICANA AGENCIAS Y MARITIMAS, S.A Y PARTICIPACION ACTIVA EN EMPRESAS, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
9-JUN-95	BUFETE INDUSTRIAL CONSTRUCCIONES, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
9-JUN-95	CORPORACIÓN INTEGRAL DE COMERCIO EXTERIOR, S.A DE C.V. Y PROMOTORA DE PROYECTOS GRUPO CICE, S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
8-JUN-95	EMS DE MÉXICO, S.A DE C.V.	NO OBJETADA

8-JUN-95	TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA MEXICANA S.A. DE C.V.	NO OBJETADA
----------	--	-------------

*Todos los casos de licitaciones fueron resueltos el 6 de Julio de 1995.

Fuente: <http://www.cfc.gob.mx/cfc99e/informes9495/lic9495.htm>

Ese mismo año se transfirió a la iniciativa privada la operación de las terminales especializadas de contenedores y de las instalaciones de usos múltiples de los puertos de Veracruz, Manzanillo, Altamira y Lázaro Cárdenas.

Para garantizar que la prestación de servicios fuera la mejor, los concursos de invitación de capital privado se estructuraron en dos fases: la primera conocida como la propuesta técnica, en la que se evaluó el plan de negocios, la experiencia y capacidad de las empresas y la segunda conocida como la propuesta económica, en la que sólo participaron quienes habían aprobado la primera. Las empresas ganadoras fueron las que hicieron la mayor oferta económica, la cual tenía que ser superior al valor técnico de referencia.

Durante el periodo 1995-2000 se realizaron aproximadamente 50 concursos públicos y se otorgaron más de mil contratos de cesión parcial de derechos y permisos para la prestación de servicios y el uso de frentes de agua.

Principales concursos de terminales, instalaciones, áreas para nuevas instalaciones y de contratos de cesiones de derechos para la prestación de servicios en puertos 1995-2000

Principales concursos concluidos	Número
Terminal de Contenedores.	3
Terminales de usos múltiples.	7
Terminales y/o áreas de gráneles agrícolas.	5
Terminales y/o áreas de gráneles minerales	5
Terminales y/o áreas de fluidos (aceites, melazas y productos químicos industriales).	5
Instalaciones y/o áreas para manejo de carga general y almacenamiento.	5
Instalaciones y/o áreas para frigoríficos o instalaciones pesqueras.	10
Servicios de remolcador.	10
Servicios de pasaje	3
Terminales de cruceros	1
Capital Social de APIS (Acapulco)	1

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). *El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000*. SCT. México. 2000 p. 181.

En el cuadro que se muestra a continuación se expone más detalladamente éste proceso de apertura a la inversión privada realizado en el periodo 1995-2000, se dan a conocer las licitaciones efectuadas en el sector portuario, el nombre del proceso, el objeto por el que se realiza la venta, su fecha de formalización, la empresa ganadora del concurso publico, así como el monto de la operación.

LICITACIONES EFECTUADAS 1995-2000

Nombre del proceso	Objeto de la venta	Fecha de formalización	Ganador	Monto Operación Millones de pesos
Terminal de Usos Múltiples Altamira I	Cesión parcial de derechos	28-jul-95	Rehabilitación de maquinaria remaconst	34.6
Terminal de Contenedores de Veracruz	Cesión parcial de derechos	28-jul-95	Internacional Container terminal services e ICA (ICAIVE)	647.8
Terminal de Contenedores de Manzanillo	Cesión parcial de derechos	28-jul-95	TMM y Stevedoring Services of America	307.5
Terminal de Usos Múltiples de Manzanillo I	Cesión parcial de derechos	25-ago-95	Operadora de la Cuenca del Pacifico	18.1
Terminal de Usos Múltiples de Lázaro Cárdenas I	Cesión parcial de derechos	25-ago-95	Ispat Mexicana	18.3
Terminal de Usos Múltiples de Lázaro Cárdenas II	Cesión parcial de derechos	25-ago-95	Siderurgica Lázaro Cárdenas Las Truchas	15.3
Terminal de Usos Múltiples Altamira II	Cesión parcial de derechos	19-abr-96	Tribasa	375.7
Terminal para el manejo de material pétreo de Ensenada	Cesión parcial de derechos	10-jun-96	Amaya Curiel y Compañía	1.3
Administración Portuaria Integral de Acapulco	100% de acciones	21-jun-96	Transportación Marítima Mexicana (TMM)	60.0
Terminal para el manejo de graneles de Altamira	Cesión parcial de derechos	09-ago-96	Mexplus	43.0
Servicio de Remolque en Coatzacoalcos	Concesión servicio y venta de equipo	17-ene-97	Compañía Marítima Mexicana	34.8
Servicio de Remolque en Lázaro Cárdenas	Concesión servicio y venta de equipo	20-ene-97	Saam Remolques	36.9
Servicio de Remolque en Manzanillo	Concesión Servicio y Venta de equipo	17-ene-97	Servicios Mexicanos en Remolcadores (TMM)	38.2
Servicio de Remolque en Coatzacoalcos	Concesión servicio y venta de equipo	17-ene-97	Compañía Marítima Mexicana	34.8

Servicio de Remolque en Lázaro Cárdenas	Concesión servicio y venta de equipo	20-ene-97	Saam Remolques	36.9
Servicio de Remolque en Manzanillo	Concesión servicio y venta de equipo	17-ene-97	Servicios Mexicanos en Remolcadores (TMM)	38.2
Terminal de Usos Múltiples de Ensenada	Cesión Parcial de Derechos	28-abr-97	Internacional Container Terminal Services	32.9

FUENTE: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2000. p. 414, 415.

Como se puede apreciar en la gráfica, fueron los puertos más importantes a nivel nacional y que se dedican primordialmente a la actividad comercial, los que obtuvieron mayor monto de operación en éste proceso de licitaciones, tal es el caso de puertos como Manzanillo, Altamira, Tampico, Veracruz, siendo este último el que mayor monto obtuvo, esto de cierta manera obvio, al ser éste el puerto más importante a nivel nacional.

Es importante resaltar que fueron a su vez las cesiones parciales de derechos en cuanto a terminales de contenedores las de mayor monto, seguidas de las de usos múltiples. Es de llamar la atención, que el tercer puerto más importante a nivel nacional, como lo es Lázaro Cárdenas, haya obtenido montos de cierta manera bajos, en relación a su importancia, esto posiblemente se debió a que la actividad portuaria de éste es preponderantemente industrial y no comercial como es el caso de los puertos antes mencionados. Dentro de los que menor monto obtuvo, a excepción de Acapulco, fueron los que su actividad es meramente turística, tales como Mazatlán y Ensenada, que fue el que obtuvo el menor monto.

1.2 Las administraciones portuarias integrales

Posiblemente la más importante y significativa acción que se llevó a cabo en el proceso de transformación del sistema portuario fue la creación de la figura denominada Administración Portuaria Integral (API).

El artículo 38 de la Ley de Puertos nos marca que una API existirá cuando se encomienda a una sociedad mercantil todos los bienes y servicios de un puerto para su planeación, programación y desarrollo, así como para la explotación y aprovechamiento del mismo, esto mediante una concesión que otorgará el gobierno federal a dicha sociedad mercantil.

Es decir, que una Administración Portuaria Integral (API) es una sociedad mercantil que por medio de una licitación pública obtuvo del gobierno mexicano una concesión para encargarse de la planeación, programación, desarrollo y todo lo relacionado a los bienes y servicios de un puerto. Es la encargada

también de impulsar la inversión privada en la construcción de infraestructura y en la prestación de servicios.

La misma Ley en su artículo 39 marca que la API será autónoma, tanto operativa como financieramente, por lo que ésta se encargará de establecer sus propias normas internas tomando en cuenta las disposiciones legales y administrativas aplicables, es decir, que las API's son autónomas en su gestión operativa y financiera, por lo tanto no deberán requerir subsidios; cubrir su gasto corriente y de mantenimiento de las instalaciones; realizar nuevas obras de infraestructura con recursos propios, sin recursos fiscales; atender a la demanda de los servicios; dar una renta al gobierno federal, pagar impuestos y operar con utilidades.

Es importante destacar que la infraestructura portuaria existente, los terrenos y áreas de agua que constituyen el recinto portuario, no se desincorporan del dominio público de la federación, solo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API para la administración integral del puerto. Esta concesión puede ser otorgada, como lo marca la Ley de Puertos, hasta por un plazo no mayor a 50 años, con la posibilidad de prolongarse, al término de este período, por otro igual.

Para el otorgamiento de concesiones por parte del gobierno federal, según lo marca la misma Ley de Puertos, se propone la adjudicación por concurso, cuyo procedimiento podría iniciarse incluso a petición de las partes interesadas. Los criterios de selección consideraran principalmente las contraprestaciones a favor del gobierno por el otorgamiento de las concesiones, las ofertas de calidad y servicio y las inversiones comprometidas.

Las APIS desempeñan el papel de administradores por lo que pueden celebrar contratos de cesión parcial de derechos, derivados de su concesión, con terceros, de modo que sean éstos últimos quienes realicen directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de los servicios portuarios.

Las funciones de autoridad dentro del puerto, como las que ejerce la Capitanía de Puerto, las Aduanas, Migración, Marina, Ecología y Sanidad, permanecen bajo el control directo del gobierno y son llevadas a cabo a través de dependencias gubernamentales tales como la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Ecología, entre otras, dependiendo del área de acción.

Las APIS deberán cumplir también con un Programa Maestro en el que se establecerán compromisos sobre los usos de las distintas áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión y otras medidas para una eficiente explotación del puerto. Cada Programa Maestro será parte integral del título de concesión y podrá modificarse a iniciativa del administrador con la autorización correspondiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En cada puerto se establece un Comité de Operaciones que conocerá los asuntos relacionados con la coordinación entre autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicios y los usuarios. Éste Comité podrá emitir recomendaciones sobre diversos aspectos relacionados con el puerto, tales como las reglas de operación y horarios del mismo, el programa maestro y sus modificaciones, la asignación de posiciones de atraque, precios, tarifas y quejas de los usuarios. Es así que la API formulará las reglas de operación del puerto, las cuales serán sometidas a la aprobación del Comité. Una vez aprobadas éstas reglas, tendrán carácter de obligatorias al ser registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La ley prevé también la creación de una Comisión Consultiva del Puerto formada a iniciativa del gobierno del estado donde se localice el puerto. Ésta estará formada por representantes de los gobiernos estatal y municipal respectivos, las Cámaras Regionales de Industria y Comercio, algún representante de los usuarios, los sindicatos y por la Administración del Puerto. La Comisión será presidida por el representante de la entidad federativa correspondiente y será el encargado de participar en la promoción y desarrollo del puerto y cuidar aquellos aspectos que afecten la actividad económica y urbana o el equilibrio ecológico de la localidad en que se ubica.

En lo que respecta al capital social de las empresas, originalmente se constituyó con la aportación del gobierno federal en un 100%, pero ésta puede ser substituida por una aportación privada del 100%, siempre y cuando sea de origen nacional y en un 49%, en cuanto a la participación del capital extranjero.

En general una API se estructura con cuatro áreas:

- Comercialización y mercadotecnia
- Planeación
- Operación
- Finanzas

Adicionalmente cuenta con una contraloría y un apoyo jurídico que según el tamaño de la API, podrá formar parte de la propia administración o tener un carácter externo.

Las fuentes de ingresos de las APIS son:

- Tarifas para uso de infraestructura
- Tarifas por servicio de maniobras y almacenamiento
- Contraprestaciones a cargo de operadores de terminales e instalaciones
- Contraprestaciones a cargo de prestadores de servicios

Puertos del Golfo



FUENTE: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante *Los Puertos Mexicanos en Cifras*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 20

El sistema portuario nacional cuenta con una longitud de muelles de aproximadamente 110 kilómetros, está formado por 108 puertos y terminales habilitados como tales. De ésta longitud el 50% se localiza en el Océano Pacífico y el otro 50% en el Golfo de México y Mar Caribe.

Puertos y terminales habilitados por entidad federativa

Entidad Federativa	Número de Puertos	Número de Terminales	Total
Litoral Pacífico	47	7	54
Baja California	6	0	6
Baja California Sur	10	5	15
Sonora	6	1	7
Sinaloa	6	0	6
Nayarit	4	1	5
Jalisco	2	0	2
Colima	2	0	2
Michoacán	1	0	1
Guerrero	5	0	5
Oaxaca	4	0	4
Chiapas	1	0	1

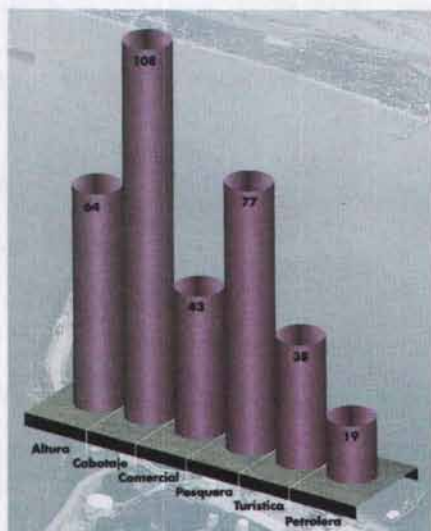
Litoral Golfo y Caribe	43	11	54
Tamaulipas	4	0	4
Veracruz	9	0	9
Tabasco	4	1	5
Campeche	6	4	10
Yucatán	9	2	11
Quintana Roo	11	4	15
Total Nacional	90	18	108

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 19.

De la longitud total de muelles, el 35% se destina al movimiento comercial; 27% a la actividad pesquera; 21% al turismo y el 17% restante al uso de la armada y astilleros.

Actividad de los puertos y terminales habilitados por litoral

Litoral	TRÁFICO			ACTIVIDAD		
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
Pacífico	35	54	22	35	26	10
Golfo y Caribe	29	54	21	42	12	9
Total	64	108	43	77	38	19



Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante *Los Puertos Mexicanos en Cifras*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 21.

Como podemos ver la presente gráfica muestra el número de puertos que existen de acuerdo a su actividad como lo son, de altura, de cabotaje, comerciales, pesqueros, turísticos y petroleros.

De acuerdo con la Ley de Puertos, en su artículo 9, éstos se clasifican:

I. Por su Navegación en:

- a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y
- b) De cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

II. Por sus instalaciones y servicios, en:

- a) Comerciales, cuando se dediquen preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;
- b) Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;
- c) Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y

d) Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas³.

En México la actividad portuaria está muy concentrada, prueba de ello es que de todos los puertos, sólo 33 son los encargados de atender al comercio exterior y a los principales centros de producción y consumo en el país. Los demás puertos son de cabotaje o pesqueros, instalaciones petroleras o minerales y marinas turísticas.

De estos 33 puertos, 4 son los que destacan por su influencia a nivel nacional. Estos 4 puertos manejan el 69% de la carga general transportada por todos los puertos comerciales (Veracruz y el complejo portuario Tampico-Altamira en el Golfo de México y Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico), esto, debido a que se encuentran ubicados cerca de los principales centros de población y actividad comercial del país, como son el Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey. Además de estar muy bien conectados por importantes vías carreteras y ferroviarias.

Zona de influencia de los principales puertos



Lázaro Cárdenas



Manzanillo



Veracruz

³ Ley de Puertos. Diario Oficial de la Federación, 19 de Julio de 1993.



Altamira



Tampico

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante *Los Puertos Mexicanos en Cifras*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 35.

La longitud de atraque del sistema portuario constaba de 179,850 metros en 1999, 103,368 en el litoral del Pacífico y 76,482 en el litoral del Golfo y Mar Caribe, siendo los puertos con vocación turística los de mayor longitud, 56,584 en el Pacífico y 22,130 en el Golfo y Caribe. Le siguen los puertos con vocación comercial en tráfico de altura con un total de 27,086 metros de longitud, 13,889 en el Pacífico y 13,197 en el Golfo y Caribe.

Longitud de atraque por litoral en 1999

Litoral	Comercial		Pesca	Turismo	Pemex	Armada	Otros	Total
	Altura	Cabotaje						
Pacífico	13,889	2,656	12,788	56,584	4,013	3,796	9,642	103,368
Golfo y Caribe	13,197	3,821	16,327	22,130	8,545	1,319	11,143	76,482
Total			29,115	78,714	12,558	5,115	20,785	179,850

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante *Los Puertos Mexicanos en Cifras*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 53.

En cuanto a las obras de protección con las que cuenta en sistema portuario, tenemos un total de 131,372 metros, de los cuales 68,808 corresponden al litoral del Pacífico y 62,564 al litoral del Golfo y Mar Caribe. Siendo los de protección marginal los de mayor longitud al contar con un total de 58,552, 31,189 para el litoral del Pacífico y 27,363 para el litoral del Golfo y Caribe.

Como ya se ha visto, México cuenta con un vasto sistema portuario. Tiene una gran importancia para el comercio exterior, la industria petrolera, la producción de sal y otros minerales, las actividades pesqueras, el turismo internacional de cruceros y el turismo de playa; es decir, para el desarrollo económico de nuestro país.

En los últimos años, el sector marítimo portuario ha pasado por profundos cambios estructurales, operacionales y normativos que obedecen a la necesidad de modernización y desarrollo de los mismos para que sirvan de apoyo a nuestra economía. Se espera que los puertos puedan responder a las exigencias de competitividad, especialización y eficiencia planteadas por la globalización de las economías.

1.4 Competitividad de los puertos mexicanos

A partir de la reestructuración realizada en el sistema portuario nacional, se han dado buenos resultados y avances dentro del mismo, haciendo posible que en la actualidad México cuente con servicios portuarios más eficientes, oportunos y seguros, además de competitivos a nivel internacional; con una estructura moderna y en franca expansión y desarrollo.

Los puertos mexicanos tienen un papel fundamental en las actividades productivas y comerciales del país y cuentan con ventajas competitivas, tales como:

- Una ubicación geográfica privilegiada respecto de los mercados de América del Norte, Centro y Sudamérica y de las Cuencas del Atlántico y del Pacífico.
- Amplia infraestructura de servicios. Hay 108 puertos habilitados, entre los que destacan 26 por la importancia de su actividad comercial, industrial o turística; el resto realiza fundamentalmente actividades pesqueras.
- Están equipados con terminales e instalaciones especializadas que ofrecen estándares internacionales de productividad en el manejo de contenedores, productos industriales, minerales y agropecuarios.
- Compiten con precios y tarifas atractivas en el ámbito internacional.
- Albergan terminales petroleras de alto rendimiento y valor agregado.
- Su administración es hoy más eficiente y con visión empresarial, orientada a los mercados y dirigida a la atención de las necesidades de sus clientes y usuarios.
- Atienden y tienen acceso a mercados que registran un elevado dinamismo en los volúmenes manejados de cargas de comercio exterior e interior, cuyo crecimiento se atiende gracias a importantes inversiones en nuevos desarrollos.

- Apoyan el crecimiento nacional, impulsan el desarrollo y son generadores de empleo debido a que:
 - Facilitan el abasto de insumos, alimentos y otros productos a las diversas zonas del país.
 - Integran la operación de las más importantes empresas comerciales e industriales de las ramas química, petroquímica, siderúrgica, de fertilizantes, de cemento y pesquera, entre otras.
 - Son la base para la exploración, extracción y distribución de petróleo a las distintas regiones del país, así como para su exportación.
 - Favorecen el desarrollo de las actividades de captura e industrialización pesquera, en las que laboran más de 435 mil personas.
 - Dan servicio a más de 144 mil embarcaciones en ambos litorales.
 - Impulsan la actividad turística, particularmente de cruceros y marinas, y facilitan el transporte de personas al atender a más de 7 millones de pasajeros anualmente, 2.6 millones en cruceros y 4.5 millones en transbordadores en Baja California Sur y Quintana Roo.
 - Contribuyen a la expansión de importantes núcleos y corredores comerciales, industriales y de servicios del país.

En suma, son la base de negocios y de actividades generadoras de importantes recursos, divisas y empleos para el país⁴. Sin embargo, son pocos los puertos que han tenido avances significativos, tal es el caso de los ya mencionados como Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Tampico y Altamira, que son los que tienen mayor influencia nacional y que están por encima del estándar internacional, pese a ello, falta mucho para que éstos estén al nivel de los principales puertos del mundo, además de que es muy marcada la concentración de operaciones en éstos, sobre todo en el de Veracruz, por el lado del Golfo de México y últimamente en el de Manzanillo en el Pacífico.

Mientras entre 1990 y 1994 los puertos recibieron transferencias fiscales por 650 millones de pesos al año en promedio, actualmente los puertos comerciales, industriales y turísticos son financieramente autosuficientes y no requieren de subsidios para su operación y crecimiento. Gracias a ello han venido aumentando año con año sus ingresos, operan con utilidades, realizan crecientes inversiones en la modernización y ampliación de la infraestructura y pagan contraprestaciones e impuestos al gobierno federal.

⁴ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. México: cada puerto una oportunidad*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1999.

**Ingresos de las APIS, 1999
(miles de pesos)**

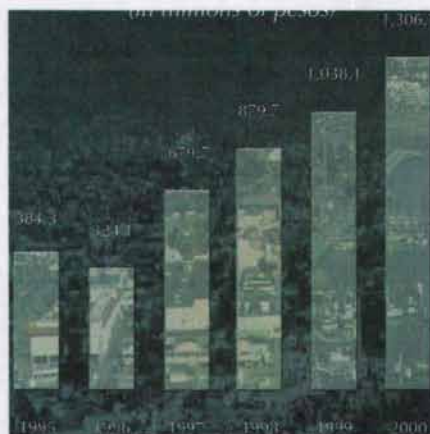


Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional: Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 21

Además los usuarios de los puertos cuentan con interlocutores comerciales especializados con los cuales pueden celebrar contratos de largo plazo para garantizar la atención eficiente en sus barcos y mercancías.

Las decisiones de inversión para el desarrollo de algún puerto se toman en el mismo puerto, con la participación de autoridades locales y de los inversionistas, es decir, que los recursos que obtienen cada API se destinan a la expansión y/o modernización del mismo.

Inversiones de las APIS (millones de pesos)



Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, p. 22

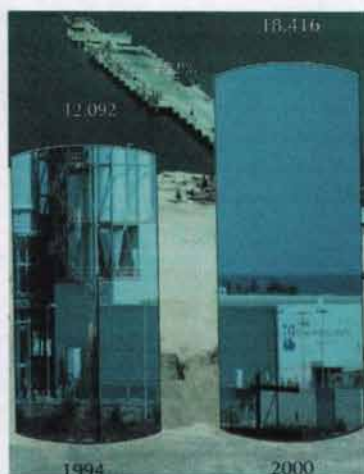
Con las acciones realizadas en el ámbito laboral se modernizaron las relaciones laborales logrando la participación activa de los trabajadores portuarios, creando un ambiente que incentiva la productividad y permite la incorporación de tecnologías y procedimientos de trabajo más avanzados. Las acciones realizadas para lograr esto fueron:

- "Se contrata con sindicatos de empresa.
- Se establecieron salarios por jornada.
- Se reconoció la productividad del trabajo.
- Se dio un gran impulso a la capacitación de los trabajadores.
- Se mejoraron las condiciones laborales.
- Se incrementó el empleo en más de 50% comparado al que existía en 1994, gracias al dinamismo observado en el volumen de carga y a la entrada de operadores y prestadores de servicios⁵.

Con ello, además de las ganancias en productividad, se ha favorecido la inversión en los puertos.

⁵ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. Proceso de Modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000, p. 23

Empleo directo



Número de empresas en operación



Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional: Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 26 y 28.

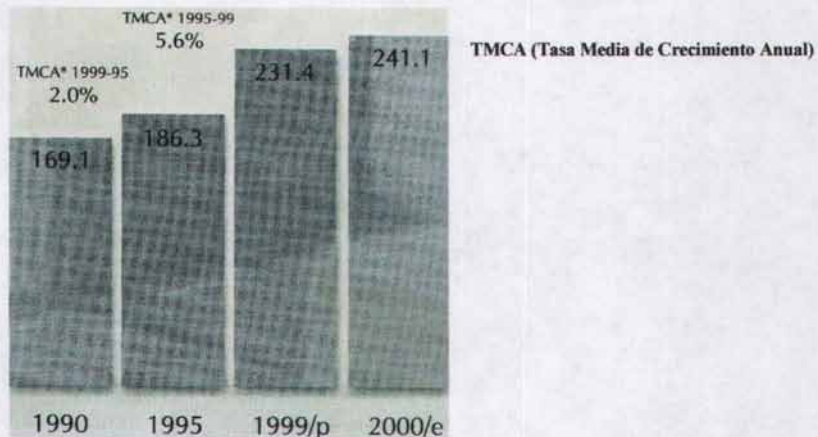
En síntesis existen condiciones favorables para el incremento de la productividad, en la calidad del servicio, la incorporación de tecnologías más avanzadas, así como nuevas inversiones en infraestructura y equipo, sin embargo, muchos no han aprovechado estas condiciones y se han rezagado. En realidad son algunos puertos comerciales y turísticos en los que se ha visto un incremento real en la productividad laboral y el crecimiento del empleo.

El dinamismo de la economía mexicana y la mayor eficiencia de los puertos han impulsado un mayor crecimiento de los volúmenes manejados por la vía marítima. Tan sólo entre 1995 y 2000, la carga total creció a un ritmo mayor a tres veces, comparado con el período 1990 y 1995. Aumentó la carga comercial no petrolera al doble comparado con el periodo anterior. En cuanto a contenedores el crecimiento fue espectacular, pues sobrepasó el millón 285 mil TEUS⁶ (contenedores de 20 pies).

La operación eficiente realizada por los puertos en estos años constituye un sólido apoyo al incremento de nuestras exportaciones y el comercio exterior y a la competitividad de México en los mercados internacionales.

⁶ *Ibid.* p. 29.

Movimiento portuario nacional de carga (millones de toneladas)

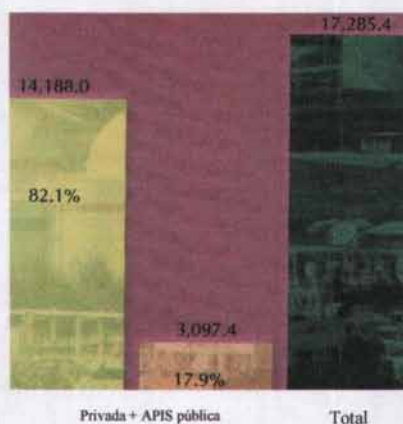


Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional: Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 30

La inversión en infraestructura, y nuevas terminales, instalaciones y equipo se han incrementado sustancialmente para alcanzar un total de 17 mil 285 millones de pesos en infraestructura, equipos y sistemas con las tecnologías más avanzadas, de los cuales 9 mil 576 millones corresponden al capital privado (85% de origen nacional y 15% de origen extranjero), 4,612 millones a recursos propios de las APIS, los 3,097.4 millones de pesos restantes corrieron a cargo del Gobierno Federal.

Debido a ello, hoy se cuenta con una infraestructura básica que permite atender barcos de mayor tamaño; cuenta además con terminales especializadas de alto rendimiento para el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales, carga general y fluidos; tiene sistemas más modernos para el manejo y comercialización de las cargas; contando con infraestructura más adecuada para promover un mayor desarrollo de los servicios multimodales de transporte y la mayor integración de las cadenas logísticas entre los puntos de origen y destino de las mercancías.

Inversión en terminales, instalaciones y equipo, 1995-2000



Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional: Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, p. 38

Las inversiones mencionadas y las mejoras en productividad, permitieron duplicar el número de terminales y la capacidad instalada para manejo de carga comercial no petrolera, la cual pasó de 59 millones de toneladas en 1994 a 120 millones de toneladas en el año 2000. La capacidad adicional permitirá atender adecuadamente el incremento de la demanda de servicios portuarios en los próximos años.

Los puertos que experimentaron el mayor crecimiento en su capacidad instalada fueron "Veracruz que pasó de 6 millones de toneladas en 1994 a 20 en el año 2000; Altamira, que pasó de 4 a 13.3; Manzanillo de 7 a 17; y Progreso, que pasó de 2.3 a 7 millones de toneladas⁷".

Es importante mencionar que el período 1995-2000, el número de kilómetros de nuevos muelles comerciales se incrementó en 34.6% con respecto a la que existía en 1994, por lo que actualmente se cuenta con 24.9 kilómetros de muelles para carga comercial no petrolera, sin incluir los destinados al manejo de petróleo, sal y yeso.

Dentro de la mayor longitud de muelles antes mencionados, sobresale el incremento en el número de posiciones de atraque en terminales especializadas de contenedores en 71.4%, al pasar de 7 en 1994 a 12 en el año 2000.

⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *El sector comunicaciones y transportes 1994-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000, p. 185.

Terminales y muelles especializados

Concepto	1994	2000	Crec. %
Terminales especializadas de gráneles agrícolas.	3	8	167.0
Terminales especializadas de gráneles minerales.	7	12	71.4
Terminales para fluidos no petroleros (se incluye petroquímicos).	5	11	120.0
Posiciones de atraque en terminales especializadas para cruceros.	6	15	150.0
Posiciones de atraque en terminales especializadas de contenedores.	7	12	71.4
Kilómetros de atraque para carga comercial en tráfico de altura (sin incluir petróleo, sal y yeso).	18.5	24.9	34.6

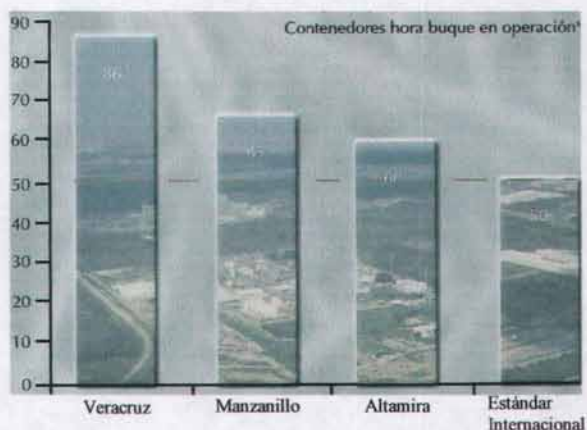
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *El sector comunicaciones y transportes 1994-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 186

En cuanto a la infraestructura para el manejo de pasajeros, ésta creció a más del doble durante estos años. Para ello se construyeron, con inversiones privadas y públicas, 9 nuevas posiciones de atraque en terminales especializadas para cruceros, pasando de 6 que había en 1994 a 15 en el año 2000. Con estas obras se aprovechan más los recursos turísticos y naturales del país y se abren nuevas posibilidades de desarrollo y de empleos para la población.

La modernización en infraestructura y equipo propició que aumentara la calidad y productividad de los servicios, con lo que se logró que éstos fueran competitivos a nivel internacional, en calidad y precio.

En puertos como Altamira, Manzanillo y Veracruz, se alcanzó una productividad importante superando el estándar internacional de 50 contenedores por hora buque en operación.

Productividad en contenedores



Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional: Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 46

En el caso de los graneles agrícolas, actualmente se cuenta con terminales de alto rendimiento, cuya productividad, en los casos de Manzanillo y Altamira, es de aproximadamente 20 mil toneladas diarias, tratándose de barcos especializados. En cuanto al manejo de fluidos, graneles minerales y carga general, también se incrementaron los índices de productividad.

En cuanto al manejo de vehículos de exportación, se pasó de 80 a 140 unidades por hora. Se ha logrado también altos índices de productividad en el manejo de fluidos no petroleros en Altamira, Manzanillo, Coatzacoalcos y Veracruz.

La estadía de los barcos en puerto para su carga y descarga se redujo sustancialmente, así por ejemplo en Veracruz un barco con 30 mil toneladas de graneles agrícolas se descarga en 3.5 días, mientras anteriormente, en 1994, se requería de 15 días. Un buque con 800 contenedores permanecía en muelles por 2 días, mientras que ahora permanece solo 17 horas. En Manzanillo en 1994, las maniobras de descarga de un buque granelero de 40 mil toneladas tardaban 12 días y actualmente requiere solo de 2.5 días.

La reducción de la estadía y de los tiempos de espera ha resultado en la disminución de los costos de operación y de los fletes. Ahora son menores los precios de los productos de consumo y de las mercancías que requiere la economía nacional, además de que el número de arribos de líneas y buques es mayor, lo que representa ingresos fiscales y creación de fuentes de empleo.

Un logro importante se registró en la reducción de las tarifas de los servicios de maniobras de graneles agrícolas, minerales, contenedores y carga general, en un 22.5% en promedio entre 1995 y 2000. Esto gracias a la política de liberación tarifaria y el establecimiento de un ambiente de sana competencia entre operadores de terminales y prestadores de servicio promovido por las APIS. Además se dio una fijación de tarifas máximas de aplicación simplificada para facilitar la actividad portuaria en aquellos servicios en los que podrían presentarse prácticas monopólicas.

La reducción de precios constituye una importante ventaja para nuestras exportaciones y además permite el abasto de mercancías de todo tipo e insumos a costos menores.

Las vialidades internas y los accesos hacia los puertos se mejoraron. Se modernizaron los enlaces, tanto terrestres como ferroviarios, sobre todo los de los puertos con mayor dinamismo y con mayor zona de influencia nacional. Por ejemplo en Manzanillo y Lázaro Cárdenas se adecuó la infraestructura ferroviaria para operar el sistema de transporte de contenedores en doble estiba y la operación de trenes unitarios.

Otra obra realizada en este sentido fue la construcción de la autopista Lázaro Cárdenas-Morelia, que enlaza de manera más eficiente al puerto con los principales centros de producción y consumo del país. Se construyeron además libramientos en los principales puertos del país, tales como Manzanillo, Altamira, Veracruz y Ensenada.

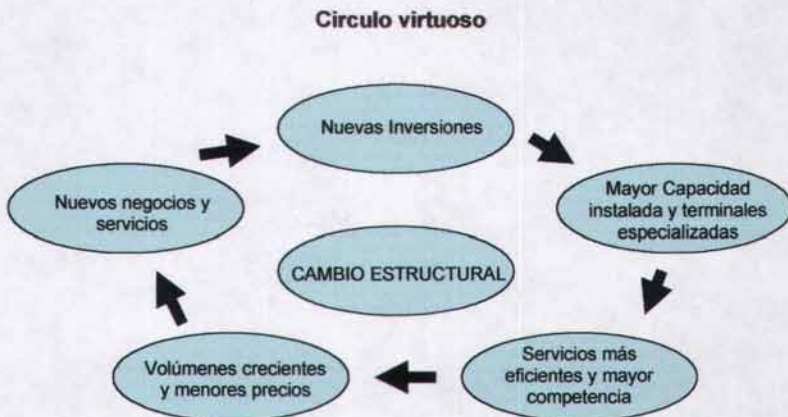
Se incrementó significativamente la eficiencia en el traslado de las mercancías, se redujeron los costos de operación y se mejoró la relación del puerto con la ciudad. Se logró una mayor vinculación entre los modos de transporte lo que favoreció el desarrollo de los servicios multimodales.

Al igual que en los puertos comerciales e industriales, en los puertos turísticos se registró un importante crecimiento de la infraestructura y de la calidad de los servicios. Las posiciones de atraque aumentaron de 6 a 15 con capacidad para recibir embarcaciones de la última generación con hasta 3,200 pasajeros. Se ha logrado atender el rápido crecimiento del movimiento de pasajeros de cruceros, el cual alcanza los 3 millones de visitantes al año. México ha consolidado su participación en ésta dinámica industrial, lo que favorece a nuevas inversiones; aprovechamiento de los vastos recursos turísticos del país; y a la creación de un número mayor de empleos.

Como consecuencia de la apertura y la competencia en el tráfico marítimo de comercio internacional, nuestra economía cuenta con una oferta suficiente y competitiva de servicios de transporte marítimo. Se cuenta con 111 líneas navieras que vinculan a nuestros puertos con más de 400 puntos de destino en más de 100 países. Hoy ofrecen servicios a Estados Unidos, Europa y Asia cada 4 días, semanales y quincenales. Anteriormente los más frecuentes eran cada 12 días.

Actualmente México cuenta con un sistema portuario más eficiente y competitivo. La nueva organización institucional ha mostrado su viabilidad, los puertos son financieramente autosuficientes, además de que se cuenta con servicios portuarios de clase mundial, tomando en cuenta que la operación de terminales y el manejo de la carga se realizan por particulares, aunado a que la productividad ha aumentado y los precios se fijan en un ámbito de competencia, siendo que el sector privado realiza inversiones crecientes y los volúmenes operados muestran incrementos importantes, sin descartar que el número de empleos ha aumentado.

Por otra parte, en los puertos se ha generado un verdadero círculo virtuoso formado por las inversiones en infraestructura y entre el dinamismo de la actividad portuaria que a su vez alimentan un mayor crecimiento de los puertos, nuevos negocios y mayores inversiones. En suma, México tiene hoy un sistema portuario competitivo, con infraestructura suficiente para atender la demanda de servicios durante los próximos años y con capacidad para su desarrollo a largo plazo. Nuestros puertos cuentan con bases sólidas para enfrentar los retos del dinamismo de la Economía Mexicana y de su comercio exterior, así como los de la competitividad que exigen las tendencias mundiales del comercio y del transporte marítimo.



Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional: Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 74

Hoy en día, el sistema portuario nacional tiene bases sólidas para su desarrollo en un ambiente de mayor productividad y competencia y la participación de la inversión privada, así como la actividad de las APIS aseguran que la demanda, fuera de servicios portuarios, será atendida de manera eficaz en beneficio de la economía, la población y los usuarios. Los puertos constituyen un espacio atractivo de servicios y de negocios que apoyan el mayor crecimiento, la competitividad y el desarrollo del país.

1.5 Problemática actual y retos que enfrenta el sistema portuario mexicano

Si bien es cierto que con la reforma portuaria se ha dado un avance significativo en materia portuaria, es mucho aún lo que hace falta por hacer. Dentro de los principales retos de los puertos de México, en términos generales están:

- "Ampliar la capacidad instalada en puertos con altos índices de ocupación.
- Dotar a los principales puertos con la infraestructura necesaria para atender las embarcaciones de gran tamaño de las nuevas generaciones (canales de navegación, dársenas, terminales y conexiones intermodales).
- Aprovechar el crecimiento del comercio y de las inversiones derivadas de los acuerdos comerciales con otros países.
- Promover los agrupamientos industriales, las actividades que añadan valor a las mercancías recibidas y la operación de maquiladoras.
- Modernizar la infraestructura y terminales para el manejo de productos petroleros.
- Promover una mayor participación de México en la industria mundial de cruceros mediante el desarrollo de los servicios turísticos en tierra y la oferta de nuevos destinos turísticos.
- Mantener a los puertos de México dentro de las principales rutas de comercio internacional⁸.

El principal reto dentro del sistema portuario mexicano, es atender de manera eficiente el crecimiento del comercio mundial y seguir impulsando la modernización de los puertos, para ello es necesario promover la participación del capital privado en la construcción de infraestructura y operación de terminales. Aunado a ello, las APIS deberán generar la suficiente inversión para ampliar la infraestructura, además de dar mayor profundidad a los canales de navegación para atender el incremento del tamaño de los barcos.

En este sentido, es un desafío, no sólo para los puertos mexicanos, sino para todos los puertos del mundo, responder a la puesta en operación de buques cada vez mayores y sofisticados como es el caso de los denominados Mega Carriers o Post Panamax⁹.

Para ello será necesario buscar atraer los grandes volúmenes de carga en contenedores mediante la conversión y habilitación de puertos en los

⁸ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. Proceso de Modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2000. p. 23.

⁹ Los buques Megacarriers o Post Panamax son buques portacontenedores, también denominados de quinta generación con capacidad para 5 mil TEUS (unidades equivalentes a contenedores de 20 pies) y velocidades de hasta 24.3 nudos.

denominados HUB's, que no son otra cosa que supersistemas portuarios o centros internacionales de concentración y distribución de mercancías, servicios y personas. En el intercambio comercial, pronto tendremos en operación barcos de séptima generación, es decir, con capacidad para 7 mil TEUS.

Es por ello que en los puertos más importantes del mundo se calcula que para atender a la entrada en operación de estos buques se deberán crear grandes centros de almacenamiento de carga y modernización de las instalaciones y equipo de las terminales. Aunado a ello, se deberá también revisar las políticas y ordenamientos portuarios para proyectarlos a las circunstancias que imperan en el sistema portuario mundial.

Podemos hablar, en este sentido, de tres categorías de puertos: "los Megapuertos, con un movimiento mínimo de 1.5 millones de TEUS y el ingreso de buques de 3 mil 500 a 7 mil TEUS a bordo; los Puertos Grandes, con un manejo de 0.4 a 1.2 millones de TEUS y la recepción de buques con mil 200 a 3 mil TEUS a bordo; y los Puertos Mixtos, con un movimiento mínimo de 50 mil a 60 mil TEUS y el ingreso de navíos con 100 mil TEUS a bordo¹⁰."

Lo anterior se refiere a los HUB's globales como Singapur, Hong Kong, Rotterdam, Kaohsiung y Busan; HUB's regionales donde se colocaría a duras penas el puerto de Veracruz, al movilizar en 1999 a 422 mil 415 TEUS; y los alimentadores o Feeders, categoría en la que entran la mayoría de los puertos mexicanos.

En México, que es rebasado por los Megacarriers, el gobierno no ha definido aún cuales son los puertos, si acaso los habrá, que asumirán la categoría HUB. Un problema es que México ha realizado grandes inversiones en obras poco viables mientras que puertos como Lázaro Cárdenas y Altamira tienen la posibilidad de ser redefinidos hacia ésta nueva era, al ser los únicos en tener la capacidad para la recepción de Megacarriers.

La firma de los tratados comerciales que México ha firmado con Europa y otros países de Sudamérica abren nuevas oportunidades para los importadores y exportadores nacionales y representan para los puertos un camino importante para el uso de la infraestructura disponible y para aumentar la inversión en los servicios portuarios. Es por ello que las API's deberán orientar a los puertos hacia los negocios y promover el desarrollo de los puertos industriales.

Los puertos deberán, ya no ser únicamente puntos de tránsito de mercancías, sino deberán jugar un papel relevante en la cadena logística del transporte y así convertirse en una plataforma para el comercio internacional mediante el desarrollo de los servicios portuarios.

En México, existen rezagos importantes en la infraestructura y en los servicios portuarios, también la economía enfrenta una oferta limitada de transporte marítimo en tráfico de altura y los servicios son poco competitivos en precio,

¹⁰ Arellano, Melchor. "El sistema portuario nacional, rebasado por HUB'S y Megacarriers". *Revista Intermodal*. (México. Octubre de 1999). p.p. 4-8.

frecuencia y rutas, así como las principales líneas internacionales de servicio regular no arriban a nuestros puertos debido a que las estadías son mayores a las requeridas por sus itinerarios y el bajo dinamismo de los volúmenes de carga operadas los hacen poco atractivos.

En materia de cabotaje existe un estancamiento en los servicios de transporte de carga comercial. Se registra un mayor dinamismo con los servicios y tráfico conocido como costa afuera, que es básicamente destinado a apoyar la operación de las plataformas de Petróleos Mexicanos (PEMEX) en la zona de Campeche. Será importante desarrollar los servicios de cabotaje para favorecer el comercio, el crecimiento regional y por ende la Marina Mercante Mexicana.

Otro de los retos importantes que deberán enfrentar las líneas navieras es el relacionado con la tecnología de la información, donde destaca el comercio electrónico y las operaciones en línea, tanto en el puerto como a nivel administrativo.

Uno de los propósitos fundamentales que enfrentará la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante es "facilitar el tránsito de mercancías en los puertos mediante información que les permita prever y asumir con oportunidad las medidas necesarias antes de enfrentar los problemas reales"¹¹. Eso lo señaló Víctor Manuel Palacios, asesor en Informática y Estadística del Organismo.

Otro punto a considerar, en el que los puertos mexicanos podrían sacar un beneficio, es el considerar la posibilidad de que éstos puedan abastecer de combustible a las embarcaciones, una especie de proveedores energéticos, lo que representaría ingresos. Esto es hecho por terminales en el ámbito internacional.

Según el Director de Puertos de Transportación Marítima Mexicana (TMM), Francisco Kassian, "en cuanto Petróleos Mexicanos vea esta posibilidad como un negocio la competitividad de los puertos se verá beneficiada.

Esto no se ha realizado por que la paraestatal no tiene la infraestructura que le permita ofrecer este tipo de servicios y de oportunidades en concesiones o en sesiones parciales de derechos a los privados."¹²

La mayoría de los barcos que vienen de Asia con destino a Sudamérica o al Canal de Panamá pasan frente a los puertos de Salina Cruz y Manzanillo, lo que les da una inmejorable oportunidad de convertirse en terminales portuarias proveedoras de combustible para estos barcos, lo que proporcionaría ingresos que podrían ser destinados al mejoramiento y ampliación de la infraestructura y servicios portuarios, además de que representaría una fuente de empleos importante.

¹¹ "La Coordinación de Puertos, avanza en su sistema informático", *Revista "Terminal Marítima. México*. Junio de 2001. p.5.

¹² Rosas, Víctor. "Aconsejan Reorientar a los puertos mexicanos", *Revista "Transporte Siglo XXI*. Año 2. Vol. 15. Diciembre, 2000. p. 38.

Uno de los grandes retos para el sistema portuario nacional es salvar a la Marina Mercante, la cual está en una severa crisis, ya que las banderas de conveniencia de países que operan como paraísos fiscales, son las que permiten a las embarcaciones no pagar impuestos, contratar personal internacional sin una previsión social, con salarios bajos, en virtud de que los gobiernos que otorgan apoyos fiscales a su Marina Mercante, reservan el servicio de cabotaje a sus flotas nacionales, por lo que tienen influencia en lo que sucede con la marina mercante nacional.

Un grave problema es que actualmente México cuenta apenas con dos barcos en el tráfico de altura y sólo uno de ellos tiene trabajo. Este es la Naviera Minera del Golfo (Navimin), de la cual es director Javier Villegas Serralta, el cual sugirió durante la Sexta Convención de la CAMEINTRAM "la creación de un registro internacional mexicano de buques; un régimen especial en materia fiscal (pago justo de impuestos por parte del armador extranjero); consolidar el tráfico de cabotaje reservado a los nacionales; y equilibrar los costos laborales con relación a otras flotas del mundo (revisión de los contratos colectivos)."¹³

Esto tendría beneficios para el país, como la disminución en la balanza de pagos. Se calcula que el pago de fletes marítimos asciende a 28 mil millones de dólares anuales, esto al contar sólo con 2 barcos en el tráfico de altura. También se ahorrarían divisas y existiría una mayor captación fiscal, además de que se crearían nuevos empleos y se daría auge al desarrollo económico de las zonas costeras.

Villegas Serralta opinó también, que en un principio se debe dar apoyo al mercado interno para lograr un fortalecimiento de éste en el desarrollo del mercado de cabotaje y en el servicio "off shore" para PEMEX y de ahí tratar de dar un salto al comercio exterior en el tráfico de altura. No se podría entrar de lleno en la competencia internacional sin antes estar fortalecidos internamente.

En este punto, se dio un paso importante con la reforma hecha a la Ley de Navegación, publicada el 27 de abril de 2000 en el Diario Oficial de la Federación. Dentro de las reformas más importantes está la realizada al segundo párrafo del artículo cuarto sobre el régimen jurídico aplicable a barcos extranjeros, el cual decía: "las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana".

Su redacción cambió a "las embarcaciones extranjeras que se encuentren en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana"¹⁴.

Esto se refiere a que anteriormente los barcos extranjeros podían navegar en aguas mexicanas por medio de permisos especiales de navegación, por lo

¹³ Cruz, Osiel. "Misión; salvar a la Marina Mercante". *Revista Transporte Siglo XXI*. Año 2. Vol. 15. Diciembre, 2000. p. 42.

¹⁴ Arellano, Melchor. "Cabotaje solo para mexicanos con la reforma a la Ley de Navegación". *Revista Intermodal*. Año 1. No. 9. México. Junio-Julio del 2000. p. 10.

tanto cabía el término "que naveguen", pero ahora al reservarse a nacionales el tráfico de aguas interiores, el barco que se encuentre en éstas, sería de manera ilegal.

El artículo 34, que es el motor de la reforma, dice: "sin perjuicio de lo previsto en los diversos tratados internacionales de los que México sea parte, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas...". Anteriormente éste artículo señalaba "la operación y explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras". El párrafo que aparece a continuación, precisa lo relativo a la excepción que permitirá la participación externa:

"en caso de no existir éstas embarcaciones disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio, o que el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales para navegación interior y de cabotaje, de conformidad con la siguiente relación:

I.- Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo; II.- Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento; y III.- Naviero extranjero con embarcación extranjera.

El párrafo reformado establecía: "cuando no existan embarcaciones mexicanas adecuadas y disponibles, o el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar a navieros mexicanos, permisos temporales de navegación para operar y explorar con embarcaciones extranjeras, o en caso de no existir navieros mexicanos interesados, podrá otorgar éstos permisos a empresas navieras extranjeras¹⁵". Por lo general, los permisos especiales o temporales de navegación para realizar cabotaje, eran otorgados a navieras externas en perjuicio de la flota nacional.

Sin duda, las reformas hechas a la Ley de Navegación, constituyen un hecho relevante para la flota mercante mexicana en lo relativo a la recuperación del cabotaje para los mexicanos.

1.6 La importancia del transporte marítimo en el comercio exterior mexicano

Uno de los principales elementos que se debe considerar en el comercio internacional es el transporte; su importancia radica principalmente en que éste es determinante para que los productos lleguen en perfecto estado, en el mínimo de tiempo y al menor costo.

¹⁵ Ibid. p. 11.

Con la globalización económica es posible que un mismo producto como un automóvil se integre con piezas provenientes de todo el mundo, como por ejemplo llantas de Estados Unidos, chasis de México, computadoras de Japón, tablero de Hong Kong, etc. Es así que el transporte ocupa un papel relevante en la producción de mercancías. Es por ello que los puertos tienen una importancia significativa para vincular varios modos de transporte, como lo es el marítimo y el terrestre.

Es necesario tener en cuenta que existen contratiempos que se pueden presentar, ocasionando aumentos en los costos o hasta la pérdida total de un mercado determinado. Por tal motivo es recomendable hacer un seguimiento a los envíos, desde su embarque hasta la llegada al destino final con la ayuda de agentes aduanales, líneas de transporte, entre otros. Por lo tanto, es preciso brindar una atención especial al tráfico de mercancías ya que éste repercute en la buena o mala imagen de la empresa exportadora en los mercados nacionales e internacionales, resultando una mayor y mejor aceptación de los productos.

El transporte marítimo es importante, ya que el planeta está formado por dos terceras partes de agua, casi el 90% del comercio mundial se realiza por éste modo de transporte. Los países de mayor dinamismo en el comercio mundial tienen los mayores volúmenes de comercio marítimo, las mejores y mayores flotas mercantes, los puertos más concurridos. Es por ello que estas delimitan las principales rutas de tráfico marítimo mundial.

El transporte marítimo es el medio más rentable para el traslado de mercancías a grandes distancias, debido a sus bajos costos, a la gran capacidad de carga. Es así que puede transportarse cualquier tipo de mercancía a grandes volúmenes, además de que las rutas se pueden trazar en diversas direcciones a través de los mares, ríos u océanos.

El transporte marítimo en el comercio exterior mexicano

México tiene una estratégica ubicación geográfica que lo vincula con los mercados de mayor importancia mundial, forma parte de una de las principales zonas comerciales del mundo, teniendo a Estados Unidos y Canadá al Norte, la Unión Europea hacia el Atlántico y a los dinámicos países asiáticos liderados por Japón en el Pacífico. Además los países latinoamericanos a últimas fechas han incrementado su participación en el comercio mundial y han intensificado sus relaciones comerciales con México. Por tal motivo, nuestro país es un vínculo natural con los mercados de América del Norte, Centro y Sudamérica, así como de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico. En la actualidad es uno de los 10 más importantes exportadores a nivel mundial y es el más importante a nivel Latinoamericano al manejar el 43% de las exportaciones totales.

Los puertos mexicanos realizan un esfuerzo por proporcionar servicios de calidad con el fin de que las mercancías, además de recibir servicios de almacenamiento y trasbordo, sean consolidadas y en algunos casos, como en las zonas industriales, sean transformadas, además de servir como centros de

distribución interior para los mismos productos.

En este sentido, los puertos han aumentado su productividad, de tal manera que en el año 2000 el total de carga que se desplaza por esta vía ascendió a más de 244 millones de toneladas, lo que significa un tercio de toda la carga movilizada por todos los medios de transporte.

El transporte terrestre es primordial para el comercio interior, pero sin los puertos sería casi imposible el comercio con el exterior. Entre los productos más importantes que se transportan por vía marítima destacan "petróleo crudo y sus derivados, sal, piedra caliza, acero, yeso, cemento, azufre, automóviles, mineral y pelet de hierro, carbón, mineral, fertilizantes, maíz, sorgo, trigo y soya, entre otros¹⁶". De 1993 a 2000 el movimiento de importaciones y exportaciones ha tenido un notable aumento, teniendo un descenso entre 1994 y 1995, años en que se da una crisis en la economía mexicana, sin embargo, a partir de esos años se da un repunte de suma importancia.

Movimiento de importaciones por tipo de carga en el puerto de Manzanillo (miles de toneladas)

Tipo de carga	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Carga general	4,447	3,589	3,137	3,873	4,797	6,486	7,180
Perecederos	**	**	**	**	**	**	**
Granel agrícola	4,712	4,796	4,544	8,576	6,152	8,841	9,737
Granel mineral	2,488	3,030	5,996	7,962	9,882	12,569	11,795
Petróleo y Derivados	7,314	9,277	4,300	4,857	10,228	12,330	12,530
Otros fluidos	1,280	1,227	1,720	2,266	2,392	2,959	3,571
Total	20,241	21,919	19,697	27,533	33,452	43,185	44,814

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 101.

¹⁶ "La importancia de los Puertos en el Transporte". Revista "Bitácora Marítima". México. Año 1. Vol. 1. Octubre del 2001. p. 8

**Movimiento de exportaciones por tipo de carga en el puerto de Manzanillo
(millones de toneladas)**

Tipo de carga	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Carga general	4,100	5,056	8,214	8,518	8,968	8,523	9,506
Perecederos	**	**	**	**	**	**	**
Granel agrícola	54	172	532	200	578	516	399
Granel mineral	16,047	15,529	20,705	24,183	22,320	20,565	17,913
Petróleo y Derivados	80,473	78,000	72,218	82,805	91,994	94,450	89,672
Otros fluidos	1,014	2,000	1,687	1,892	1,711	1,628	1,794
Total	101,688	100,756	103,355	117,598	125,571	125,682	119,284

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 103.

En este ámbito, destacan los puertos comerciales que manejan 61.6 millones de toneladas en el año 2000. Éstos son muy importantes para el transporte intermodal donde intervienen grandes líneas navieras conectadas a empresas de transporte terrestre que complementan la distribución hacia el interior del territorio nacional o prevén al transporte marítimo de productos provenientes de éstas zonas.

Para llevar a cabo la intermodalidad, es trascendental el contenedor, debido a que proporciona protección a la carga y permite velocidad y flexibilidad en el trasbordo entre los modos de transporte que intervienen. En el caso de México, los contenedores que se manejan por medio de los puertos han crecido a una tasa media anual de 17% entre 1993 y 2000, por lo que en el 2000 se registraron 1,316, mil TEUS¹⁷.

En cuanto al cabotaje, los puertos mexicanos facilitan este tipo de tráfico, sobre todo en zonas donde el transporte terrestre presenta dificultades de acceso o demoras hacia zonas lejanas del centro del país, como Baja California o Yucatán, además de las islas pertenecientes al país. El volumen de carga manejada por el tráfico de cabotaje a través de los puertos fue de 67.6 millones de toneladas en el 2000¹⁸. Los productos más significativos fueron los productos derivados del petróleo, la sal, el mineral y pellets de hierro y la roca fosfórica. En realidad el tráfico de cabotaje se ha mantenido constante a pesar de la reestructuración que se dio en el sistema portuario nacional.

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ *Ibidem*. p. 9.

Otro aspecto en el que se presenta la importancia de los puertos es en el desplazamiento de pasajeros que viajan en cruceros o en transbordadores. En el año 2000, México fue el principal destino de cruceros, atendiendo a más de 6 millones de pasajeros, siendo Cozumel el principal destino de cruceros. Este puerto representa el 45.3% del total del movimiento portuario de pasajeros.

En la industria petrolera el transporte marítimo es un elemento indispensable en las actividades de extracción petrolera y sobre todo en la distribución de los productos derivados del petróleo, aproximadamente un 63% del tonelaje total, se transporta por medio marítimo. La industria petrolera requiere de buques tanque de gran calado, los cuales deben cumplir con las normas internacionales requeridas para la seguridad humana en altamar y la prevención de la contaminación del mar.

La flota marítima perteneciente a PEMEX es la mayor flota marítima en México, y aún así ésta es insuficiente para transportar el enorme volumen de nuestro comercio petrolero, por lo que PEMEX requiere fletar barcos de empresas privadas, tanto nacionales como extranjeras. Los principales socios comerciales de México en la industria petrolera son Estados Unidos, España y Japón.

Convenios internacionales marítimos suscritos por México

A través de los años, México ha suscrito diversos acuerdos internacionales con el propósito de apoyar el desarrollo del sistema portuario nacional. Estos acuerdos han sido desde medidas de seguridad hasta normas que rigen las actividades marítimas internacionales, además de cooperación con otros países en materia portuaria.

Actualmente México tiene varios convenios internacionales relacionados con el transporte marítimo con diversas organizaciones internacionales, como lo son la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT); tiene convenios con organismos como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Unión Europea (UE); y además tiene convenios bilaterales con países como Estados Unidos, Chile, Japón, entre otros.

Dentro de estos convenios están¹⁹:

Organización Marítima Internacional (OMI)

Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966.

Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965.

Convenio Internacional Sobre la Seguridad de Contenedores, 1972.

¹⁹ Coordinación General de Marina Mercante. *Convenios Internacionales Marítimos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México. 1999.

Organización Internacional del Trabajo (OIT)

Convenio No. 19, relativo a la Igualdad de Trato entre los Trabajadores Nacionales y Extranjeros en Materia de Indemnización por Accidentes de Trabajo, 1925.

Convenio No. 53, relativo al Mínimo de Capacidad Profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, 1936.

Organización de las Naciones Unidas (ONU)

Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos y Protocolo de Firma, 1923.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, 1980.

Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, 1991.

Organización Mundial de la Salud (OMS)

Reglamento Sanitario Internacional, 1969.

Organismos de América

Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional (Convenio de Mar de Plata), 1963.

Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar), 1992.

Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), 1994.

Gobiernos (Cooperación Regional sobre Contaminación)

Convenio para la Protección del Medio Marino en la Región del Gran Caribe, 1983.

Convenios Bilaterales

México-Chile

Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile, 1991.

México-Estados Unidos de América

Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre búsqueda y Rescate Marítimo, 1989.

México-Canadá

Memorandum de Entendimiento entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos y el Departamento de Transporte de Canadá, sobre Cooperación Científica y Tecnológica en el campo del Transporte, 1995.

Tratados de Libre Comercio

Tratado de Libre Comercio entre Colombia, México y Venezuela (Grupo de los Tres), 1994.

Tratado de Libre Comercio entre Canadá, México y Estados Unidos de América (TLCAN), 1993.

Tratado de Libre Comercio de México con la Unión Europea (TLCUE),

Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)

Convención de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, 1960.

A pesar de todos éstos acuerdos suscritos, la presencia de México en organismos internacionales como la OMI, en Foros Marítimos Internacionales como la Organización Mundial de Comercio (OMC) ó la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), es poca, esto debido a lo reducido de nuestra marina mercante, lo cual merma mucho el desarrollo y modernización de la misma. Mientras otros países con mayor desarrollo portuario son visitados por más de 300 conferencias de fletes marítimos, México sólo cuenta con seis.

2. EL PUERTO DE MANZANILLO EN EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

El objetivo primordial de este segundo capítulo es dar a conocer al lector la infraestructura con la que cuenta el puerto de Manzanillo, así como el desarrollo que ha tenido en cuanto a ésta en el periodo 1994-2000. También, tiene como objetivo presentar los servicios que presta el puerto hacia los usuarios del mismo, así como las instituciones tanto gubernamentales como privadas que suministran sus servicios en el puerto.

El puerto de Manzanillo está ubicado en el estado de Colima, es considerado un puerto natural de la cuenca del pacífico. Se ubica en la porción llamada Costa de Oro de la rívera mexicana, ya que cuenta con buenas vías de comunicación ferroviarias, carreteras y navieras. Debido a dichas conexiones con el interior del país, el puerto de Manzanillo es considerado como uno de los más importantes del pacífico mexicano.

Por su extensión es el municipio más grande del estado, se localiza a 98 km de la ciudad de Colima. Limita al sureste con el municipio de Armería; al sur con el Océano Pacífico; al noreste con el municipio de Coquimatlán; al norte con el de Minatitlán, y al noroeste y oeste con el estado de Jalisco.

El puerto de Manzanillo es también sede de la marina mercante mexicana, es además una atractiva área turística con un clima tropical y extensas playas. Es sede de competencias nacionales e internacionales de pesca de pez vela, que es el símbolo del puerto, en febrero se celebra el torneo nacional y en noviembre el torneo internacional, por lo que es considerado "La capital mundial del pez Vela".

El municipio se encuentra bien comunicado por la red de carreteras, los principales ejes carreteros son: Colima-Manzanillo, Manzanillo-Puerto Vallarta, Manzanillo-Minatitlan, Ramal-Aeropuerto, Cuyutlán-Manzanillo y Libramiento-Colomos-Tapeixtles, que comunica a Manzanillo con todo el estado y país. La transportación foránea se realiza por medio de varias líneas nacionales, en el interior del municipio existe transportación rural, urbana y taxis. El aeropuerto Internacional Playa de Oro es el más importante del estado.

Las actividades económicas que más se realizan en Manzanillo son la agricultura, cultivándose principalmente plátano, limón, coco, maíz, frijol, ajonjolí y mango; la ganadería, criándose principalmente ganado bovino, porcino y caprino; la pesca, cuya actividad se desarrolla en el puerto de Manzanillo, los principales productos son tiburón, guachinango, sierra, lisa, pargo, dorado, marlín y pez vela; y la industria, destacando la Peletizadora del Consorcio minero Benito Juárez Peña Colorada, así como la Termoeléctrica Manuel Álvarez de la Comisión Federal de Electricidad.

Manzanillo es la principal zona turística del estado de Colima. Por sus condiciones naturales cuenta con lugares propios para el desarrollo turístico, el

cual constituye una actividad de vital importancia para el progreso socioeconómico del municipio y del estado.²⁰

2.1 La Administración portuaria integral de manzanillo

La apertura comercial en nuestro país ha sido acompañada de una serie de políticas de desregulación y privatización de los mercados. En el caso del sector marítimo portuario se ha dado, como ya se mencionó en el capítulo anterior, una reestructuración, cuyos principales elementos están contenidos en la Ley de Puertos de 1993.

Un elemento a señalar, posiblemente el más importante en el proceso de privatización de los puertos, es la creación de la figura denominada Administración Portuaria Integral (API), que es constituida legalmente como una sociedad mercantil que asume todas las funciones administrativas dentro de un puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la construcción de infraestructura.

Cabe mencionar que la infraestructura portuaria existente, los terrenos y áreas de agua que conforman el recinto portuario, no se desincorporan del dominio público, sólo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API para la administración del puerto, lo cual es de suma importancia, ya que las tierras y áreas de agua que lo conforman no dejan de ser de la nación, sino sólo se concesionan para que se de una mejor utilización y un mejor aprovechamiento del mismo, es decir, no se vende, sólo se presta, en éste caso a una institución, la cual le dará una mejor administración para que el puerto tenga un mejor desarrollo y esté a la vanguardia tecnológica a través de la promoción de la inversión privada, a la cual se le concesionan a su vez la prestación de servicios, para que éstos puedan ser eficientes, rápidos y seguros. Cabe destacar que el gobierno federal recibe una contraprestación por el otorgamiento de la concesión hacia la API, la cual es utilizada en otros ámbitos, no necesariamente ligados con los puertos, ya que genera sus propios recursos para su desarrollo y modernización.

En el Pacífico Mexicano, el proceso de privatización se inicia en 1993, cuando es aprobada la nueva Ley de Puertos y se dan los primeros pasos para la creación de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. (APIMAN), cuya constitución definitiva se realiza en el año de 1994, mediante un título de concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por un período de 50 años, el día 1 de febrero de 1994, el cual es publicado al día siguiente en el Diario Oficial de la Federación. Los aspectos más importantes en el título de concesión de la API son:

- La planeación del desarrollo y uso del suelo se determina en el puerto.
- Los recursos que se generan en el puerto, se destinan íntegramente al desarrollo de instalaciones comunes y nuevos proyectos.

²⁰ Datos obtenidos de las páginas de Internet del Gobierno del Estado de Colima (<http://www.colima-estado.gob.mx>) y de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

- El contar con unas Reglas de Operación del puerto de Manzanillo
- La problemática derivada de la actividad portuaria, se da a conocer a través de un Comité de Operaciones, en el cual intervienen representantes de todas aquellas figuras que de una forma u otra, intervienen en el puerto y es presidido por la API de Manzanillo.
- Se menciona sobre la posibilidad de ceder, mediante licitación pública, instalaciones, terminales o áreas para el establecimiento de nuevas instalaciones especializadas.
- También se contempla el otorgamiento de contratos para la prestación de servicios portuarios, mediante el establecimiento de reglas claras, que permiten la libre competencia.
- Se abre la posibilidad a la inversión extranjera, hasta un 100% de su capital, sujeto a que la aportación sea realizada en empresas constituidas en nuestro país.²¹

Estos aspectos, que se presentaron cuando se dio el título de concesión por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se han llevado a cabo de una buena manera, al grado de que el desarrollo del puerto de Manzanillo ha ido en aumento a partir de ello. Prueba de esto es que actualmente Manzanillo es el principal puerto comercial en el Pacífico Mexicano, sus estándares de calidad y servicio aumentaron, estando ahora por encima de los internacionales, tal vez no al grado de los principales puertos en el mundo, pero que sin embargo, han servido para que cada vez sea mayor el número de usuarios que utilizan el puerto para llevar a cabo sus operaciones.

Es importante tomar en cuenta los puntos anteriores, ya que son de suma importancia para el desarrollo del puerto, en el sentido de que, como lo marca el primero de ellos, fue trascendental elaborar un plan de desarrollo, pero que éste fuera realizado por el propio puerto, en éste caso, por el ente que lo administra (la Administración Portuaria Integral), y no un órgano externo, como por ejemplo, el gobierno federal, estatal o municipal, sin dejar de tomar en cuenta las organizaciones que estén ligadas al mismo, como el gobierno y los prestadores de servicios, entre otros. La planeación la debe hacer la API, ya que es la institución que está más ligada al puerto, es la que estará encargada de la administración y por ello ésta debe realizar planes y programas para el desarrollo del mismo, no sólo a corto plazo, sino a largo plazo, tomando en cuenta diversos aspectos, tales como el entorno que lo rodea y en sí a todo el país, en todos los sentidos: económico, político, social; además debe considerar los requerimientos portuarios en el plano internacional para estar siempre a la vanguardia en éste sentido. También deberá tomar en cuenta el ambiente que se vive a nivel internacional, ya sea política o económicamente para que éste no afecte su sano desarrollo. Es decir, deberá tener en consideración un gran número de factores, tanto internos, como externos que puedan influir, ya sea de manera positiva ó negativa en el su desarrollo del, para poder contrarrestarlos o aprovecharlos, según sea el caso.

En relación a los recursos que se generan, deberán ser reinvertidos en el desarrollo de nuevas instalaciones y proyectos para el mejoramiento del

²¹ API Manzanillo. <http://www.apimanzanillo.com.mx>

mismo, lo cual es trascendental, ya que de no ser así, se quedaría rezagado en cuanto a capacidad de recepción de buques al no darse una ampliación, así como en la calidad y cantidad de los servicios, lo que provocaría que cada vez sea menor el número de líneas navieras que arriben al puerto. Es por ello, que la reinversión de los recursos resulta trascendente para la ampliación y modernización del mismo, para que con ello pueda enfrentar la demanda que se genere a nivel internacional y tenga una mayor recepción de buques, lo que generaría mayores recursos, los cuales pueden ser utilizados para un mayor desarrollo. Se convierte en una cadena productiva para beneficio del puerto.

En lo referente al tercer punto, en donde se menciona la necesidad de contar con unas reglas de operación, podemos mencionar que ha sido notable el realizar de manera coordinada las actividades que se llevan a cabo en el puerto. Es importante el respeto al reglamento, a menos que algo extraordinario lo impida, ya sea por un error humano, un accidente ó por alguna situación ocasionada por el clima, como la lluvia o un temblor, etcétera. Las reglas de operación marcan, aunque no de manera estricta, como llevar a cabo las operaciones, así como las herramientas que se requieren para ello. En este sentido, podemos mencionar este reglamento debe estar actualizándose de acuerdo con los nuevos equipos y servicios que adquiera el puerto, para que a la par de la infraestructura y los servicios, también se modernice dicho reglamento.

Es importante analizar la problemática que enfrenta el puerto (de la cual se hablará más adelante), para poder enfrentarla. Es significativo conocer los factores que amenazan su desarrollo, para que así puedan prevenirse y/o contrarrestarse con la finalidad de que éstas no afecten al mismo, o que sea lo menos posible.

El establecimiento de nuevas instalaciones especializadas, como lo maneja otro de los puntos de la concesión, se ha dado y ha sido trascendental, sobre todo la terminal especializada en contenedores, ya que el manejo de contenedores ha tenido un desarrollo importante en el puerto de Manzanillo, al grado de que actualmente ocupa el primer lugar en el manejo de contenedores en el Pacífico Mexicano y el segundo a nivel nacional, solo después de Veracruz. Sin duda alguna, el contar en un futuro con un mayor número de terminales especializadas, será vital para el desarrollo del puerto, sobre todo en las áreas de manejo de contenedores y recepción de cruceros, debido a que estas dos áreas son las que han tenido un mayor desarrollo. Todo ello, para poder dar un buen servicio a los usuarios y sobre todo poder atender la demanda que presenta y que algunas líneas navieras no prefieran usar puertos alternos a Manzanillo.

El otorgamiento de contratos para la prestación de servicios ha sido muy importante para el desarrollo y la modernización del puerto de Manzanillo, debido a que la Administración Portuaria Integral sería incapaz de llevar a cabo toda la gama de servicios que se requieren. Ha sido trascendental realizar contratos con empresas capacitadas para ello, que cuenten con la infraestructura y las herramientas necesarias para prestar servicios de calidad, seguros, para que con ello tenga un buen desarrollo y día con día sea mayor el

número de embarcaciones que arriben, al ser considerado éste de calidad por los servicios que ahí se prestan. Es por ello, que es importante analizar por parte de la API, cual es la mejor opción para la prestación de determinado servicio.

La creación de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo ha sido un factor importante para el desarrollo del puerto, debido a que ésta se ha encargado de promover la inversión, tanto en infraestructura como en servicios, para el mejoramiento de los mismos. La API ha favorecido una mejor administración y canalización de los recursos para la modernización del mismo, a diferencia de cuando era administrada por el gobierno federal, donde existían muchas deficiencias que frenaban su sano desarrollo.

Cabe mencionar, que antes de la Ley de Puertos y de la formación de la API Manzanillo, ya existían algunas instalaciones concesionadas a particulares para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías. Tal es el caso de "la Terminal de Cementos Tolteca, de las Bodegas refrigeradas de Cofrumex y de la Terminal de Productos Líquidos de la Compañía Mexicana de Terminales"²².

En este sentido podemos mencionar que éste título de concesión otorgado a la API ha sido para el mejoramiento, desarrollo y modernización del puerto. La API es la encargada de llevarlo a cabo por medio de las concesiones que da a otros concesionarios, los cuales serán en su mayoría privados, ya sea nacionales o extranjeros.

Esto es benéfico, ya que cuando el gobierno federal era el administrador del puerto, existían demasiados rezagos en instalación y equipo para brindar adecuados servicios dentro del recinto portuario. Es por ello que la API deberá analizar cual es el mejor candidato para otorgar la concesión en los diversos campos de acción, dando preferencia a empresas nacionales, para que no la mayor parte de las ganancias pasen a manos extranjeras, sin dejar de tomar en cuenta cual sería el mejor candidato para el otorgamiento de la concesión en calidad y vanguardia y así pueda tener un desarrollo sustentable.

La API deberá poner de su parte, de manera que las ganancias obtenidas por la contraprestación de las concesiones sea invertida para el mejoramiento y modernización, no sólo del puerto en sí, sino además en las cuestiones administrativas para que éstas sean más ágiles para beneficio de los usuarios y del propio puerto. También será primordial contar con una capacitación constante del personal que labora el puerto, para que así se pueda elevar la productividad del mismo en todos los niveles.

El gobierno federal no debe dejar de lado su papel de regulador de las actividades portuarias, de manera que pueda estar siempre al tanto de las actividades y del desarrollo que éste vaya presentando, para poder así contribuir en el desarrollo del mismo, lo que se reflejaría en el desarrollo de todo el país y no solo del puerto en cuestión o la región en la cual se encuentra.

²² Instituto Mexicano del Transporte. *Integración modal y competitividad del puerto de Manzanillo, Colima*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica No. 99. Sanfandila, Querétaro. 1998.

La API Manzanillo está constituida, a grandes rasgos, por un Director General, seis Gerencias de Áreas, Subgerentes, Jefes de Departamento, Coordinadores de Área y Personal de Apoyo (anexo 1).

Siempre es elemental contar con un organigrama bien estructurado, contar con las áreas y el personal suficiente para llevar a cabo todas y cada una de las actividades que se tienen que desarrollar. Es importante tener en cuenta los asuntos jurídicos, financieros, comerciales, operacionales y en general todos aquellos que involucren el sano desarrollo del puerto.

En el caso de Manzanillo, existe una buena planeación en este sentido, ya que cuenta con una estructura orgánica muy bien planeada, la cual abarca todos los aspectos posibles, lo que permite llevar a cabo las actividades, ya sea económicas, jurídicas, financieras, etcétera, incluso previendo cualquier contratiempo.

Sin embargo, a pesar de contar con las áreas necesarias para llevar a cabo cualquier actividad relacionada con el puerto, hace falta mayor capacitación hacia el personal que las realiza. Hace falta también, una mayor coordinación y comunicación entre las diversas áreas de trabajo, ya que muchas veces esa descoordinación provoca que los trámites administrativos o incluso el despacho de las mercancías sean más tardados, lo que a su vez origina gastos innecesarios, tanto por parte del puerto, como por parte de los usuarios.

Es por ello, que resulta necesario contar con personal capacitado en cada una de las áreas en cuestión, para que dichas personas estén preparadas para realizar de la mejor manera sus labores. Es importante que dichas personas, cada una en su área, se capacite constantemente para estar actualizado y no quedarse rezagado con respecto a los cambios tecnológicos que se vayan presentando en el contexto internacional, para con ello mejorar la calidad del puerto en sus diferentes áreas, y que estas a su vez estén en constante comunicación para que las operaciones que se realicen sean eficientes, rápidas y seguras, que es lo que buscan los usuarios.

En este sentido, la Misión que persigue la API Manzanillo, como lo marca el mismo Programa Maestro de Desarrollo, es proporcionar infraestructura y servicios portuarios con oportunidad, de clase mundial, en condiciones de libre competencia, cumpliendo con requerimientos de eficiencia y cobertura de mercado para satisfacer las necesidades de los usuarios, brindando conexiones modernas con los distintos modos de transporte y fomentando la inversión de capital privado en la construcción de nuevas terminales e instalaciones con tecnología de punta para la atracción de mayores volúmenes de carga y promoviendo la incorporación y la capacitación necesaria de los recursos. La Visión que maneja es llegar a ser el principal Puerto Concentrador y Multipropósitos del Pacífico Mexicano, con un desarrollo sostenido que responde a las demandas de los usuarios, creciendo en armonía con la comunidad y el entorno ecológico.

Podemos decir que la Misión que persigue la API Manzanillo ha sido lograda, ya que a partir de que ésta tomó la administración del puerto, éste se ha desarrollado al grado de estar por encima de los estándares internacionales. Ha crecido la infraestructura, así como la prestación de servicios tanto en calidad como en cantidad. Hoy en día, es uno de los más importantes del territorio mexicano; ocupa el tercer lugar en manejo de carga general transportada, después de Veracruz y Lázaro Cárdenas y el segundo lugar en el manejo de contenedores, después de Veracruz. Sin embargo, a pesar de todo ello, hace falta mucho por hacer, ya que si bien es cierto que éste ha tenido un desarrollo notable, o superior a los demás, sobre todo en el Pacífico, también es cierto que puertos de otros países que anteriormente estaban por debajo del nivel de Manzanillo, ahora están por encima de él, sobre todo los de países asiáticos que han tenido un desarrollo importante.

Es por ello, que debe pensarse en modernizar aún más al puerto de Manzanillo, para que así alcance un mayor desarrollo, lo que se vería reflejado en un mayor arribo de embarcaciones y esto provocaría mayor entrada de capitales, los cuales podrían utilizarse para darle un mayor desarrollo al puerto, sin dejar de mencionar los empleos que ello generaría, lo cual sería en beneficio, no sólo del municipio de Manzanillo, sino de todo el país en general al poder proporcionar empleo, tanto a habitantes de las comunidades aledañas, como a los de cualquier parte de la República Mexicana, siempre y cuando estén capacitados para desarrollar las labores propias de un puerto.

Actualmente Manzanillo es el principal puerto del Pacífico Mexicano. Ha tenido un desarrollo sostenido y podría llegar a contar con una importancia mayor de la que tiene ahora. Tiene la posibilidad de llegar a representar en el Pacífico lo que Veracruz representa en el Golfo. Podría convertirse en el principal Puerto Concentrador y Multipropósitos del Pacífico Mexicano, pero esto, sólo se logrará agregando mayor tecnología en todas sus áreas, desde las operativas, hasta las administrativas, aprovechando las oportunidades de desarrollo que se presenten.

2.2 Infraestructura portuaria

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo, al otorgársele el título de concesión en 1994, recibió la infraestructura del puerto con un nivel aceptable de servicio; pero con el terremoto que se registró en octubre de 1995, ésta infraestructura fue severamente dañada, resultando afectadas "las escolleras norte y sur, los muelles de la Banda "A" y "C"; el muelle, los patios, bodegas y oficinas de la Terminal Especializada en el Manejo de Contenedores; el muelle y bodega Fiscal; las bodegas 1 y 2 de las instalaciones de Usos Múltiples I y II"²³. Los trabajos de reparación se iniciaron inmediatamente, para lo cual se canalizaron los recursos necesarios. A partir de la reparación de la infraestructura se inició también un proceso de crecimiento; se llevaron a cabo proyectos de nuevas obras, vialidades más grandes, muelles, patios, un mejor

²³ Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Manzanillo, México. p. 3

alumbrado, mejoramiento en las vías férreas y modernización en algunas estructuras ya existentes. Entre las obras y los proyectos más destacados a partir de 1995 y hasta el año 2000 están:

- "Reparación de patios Bandas "A", "B" y "C".
- Reforzamiento de la Banda "A".
- Reconstrucción de Morros y Escolleras.
- Rehabilitación de la superestructura y subestructura sumergida y sobre el nivel del agua del muelle de la Terminal Especializada de Contenedores (TEC).
- Rehabilitación de subestructura del muelle banda "A".
- Modernización y Rehabilitación del sistema ferroviario.
- Construcción y Pavimentos área común bandas A y B 1ª. etapa.
- Mantenimiento correctivo a los pavimentos del acceso al recinto portuario.
- Rehabilitación de patios en la TEC, tratamiento del subsuelo a base de vibrocompactación.
- Colocación de defensas, pintura de vitas y paramentos de atraque en los muelles.
- Rehabilitación del patio suroeste para el almacenamiento en el Puerto Interior.
- Construcción de pavimentos en área de almacenamientos Banda "C".
- Construcción de Vialidades 1ª. etapa, eje troncal de comunicación vial.
- Dragado de construcción de la dársena norte.
- Construcción de las casetas de control y revisión fiscal.
- Obras complementarias de mantenimiento en el muelle de la Banda "A":
- Construcción de vialidades 3ª. etapa.
- Construcción de una nueva posición de atraque.
- Ampliación de oficinas de la administración portuaria integral.
- Construcción de pavimentos muelle pesquero.
- Construcción de pavimentos del patio suroeste.
- Construcción del dren pluvial de la Terminal de Usos Múltiples (TUM) I.
- Mantenimiento al sistema ferroviario.
- Construcción de plataforma para el sistema aleatorio de aduana.
- Construcción de Pavimentos de la TUM I.
- Construcción de obras complementarias de la TEC.
- Construcción de caseta ferroviaria.
- Construcción de muelle para autoridades.
- Dragado de construcción a la nueva posición de atraque.
- Continuación de la construcción de drenes pluviales.
- Construcción de oficina de nombramientos.
- Construcción de paso a desnivel cruce Pez Vela.²⁴

Cabe hacer notar que después del terremoto que sacudió el puerto de Manzanillo en octubre de 1995, éste tuvo una recuperación muy rápida. Se llevaron a cabo las obras para reparar las zonas dañadas, reconstruir las que habían desaparecido o que fueron dañadas de manera que era imposible repararlas, en fin, un sin número de trabajos para la reconstrucción del puerto.

²⁴ Ibidem. p. 68.

Se produjeron, no sólo reparaciones de la infraestructura ya existente, sino que además se realizó la construcción de nuevas obras para la ampliación de la misma, incluso se realizó la construcción de infraestructura más moderna que ayudó a que Manzanillo se convirtiera en uno de los más importantes de la República Mexicana y con mayor tecnología.

Esto sin duda significó un gran avance para Manzanillo y sus aspiraciones de llegar a ser el principal puerto del Pacífico Mexicano y de estar a la altura de los principales del mundo. La construcción de más y mejor infraestructura trajo consigo la atracción de varias de las líneas navieras más importantes en el Pacífico, principalmente provenientes de Asia, lo que significó grandes beneficios para Manzanillo, tales como el ingreso de mayores divisas, la creación de empleo, la ampliación y mejoramiento en la prestación de servicios, lo que se ve reflejado en la modernización del puerto. Se convierte todo en una cadena favorable para Manzanillo, para Colima y en sí, para todo el país y el desarrollo de su comercio exterior. Al mejorar y ampliar la infraestructura, se debe mejorar la prestación de servicios y al mejorar los dos anteriores, un mayor número de líneas navieras deciden usar éste para transportar sus mercancías debido a la eficiencia y calidad en el manejo de mercancías, lo que provoca la entrada de divisas, la creación de empleos y otros beneficios, ya sea directos o indirectos, en relación al puerto.

El total de recursos aplicados en el periodo 1995-2000 fue de "401,117,000, siendo el año 2000 el año en que más cantidad se invirtió con 176,000,000."²⁵

**Inversión en obras 1995-2000
(miles de pesos)**

1995	1996	1997	1998	1999	2000
25,799	10,504	28,737	50,106	109,971	176,000

Fuente. APIMAN Datos de Cuenta Pública.

Como podemos apreciar, el puerto ha invertido considerables cantidades en la ampliación de su infraestructura a partir de su reestructuración. Antes de ello, dependía sólo de lo que hacía el gobierno federal a través de los recursos asignados para ello, que muchas veces eran desviados para otras actividades o para beneficio de quien o quienes administraban estos recursos. Sin embargo, a partir de que el puerto pudo ser autónomo en su gestión tanto operativa como financiera y pudo realizar sus propias obras de ampliación y mejoramiento de infraestructura con los recursos monetarios que ella misma generaba por medio de los ingresos que se generaron con las operaciones realizadas, se pudo tener un desarrollo sostenible y crear nueva infraestructura, además de mejorar la ya existente, sobre todo después del terremoto de 1995, que dañó gran parte de la infraestructura que tenía, la cual tuvo que ser reparada o en su caso substituida en su totalidad. Esto habla bien del

²⁵ Ibidem. p. 3.

desarrollo del puerto, ya que a pesar de haber perdido recursos al tener que invertirlos en la remodelación, no perdió la capacidad de recuperarse y llegar a ser muy importante para el sistema portuario mexicano y alcanzar estándares de infraestructura superiores a los internacionales.

"El puerto de Manzanillo cuenta con un recinto portuario con una extensión total de 437 hectáreas"²⁶. Cabe mencionar que dentro del puerto de Manzanillo se encuentra el puerto Interior de San Pedrito. Podemos decir que ambos son complementarios, hasta se podría decir que son el mismo, ya que San Pedrito se encuentra dentro de Manzanillo, por lo que la infraestructura de uno es complementario con la que cuenta el otro.

La extensión total con la que cuenta el puerto no es suficiente para atender la demanda que se le presenta. Hacen falta desarrollar áreas relacionadas a la recepción de contenedores, recepción de cruceros, entre otros aspectos. Es por ello, que será necesario ocupar las áreas que estén destinadas a la ampliación del recinto portuario, para que así, éste pueda tener un mayor y mejor desarrollo, de manera que pueda cubrir la demanda que se presente.

"El puerto de Manzanillo cuenta con una longitud de atraque de 2,001 metros, de los cuales 1,221 corresponden al ámbito comercial, a su vez 1,006 corresponden al tráfico de altura y 216 al tráfico de Cabotaje, 45 corresponden al ámbito Turístico, 516 a Petróleos Mexicanos (PEMEX), 216 a la Armada y los 2 metros restantes a muelles con actividades de reparación y construcción de embarcaciones, pasaje de transbordo, abastecedores, escuelas náuticas, abastecimientos de combustible y/o capitanías de puerto. Mientas que San Pedrito cuenta con un total de 3,430 metros, 1995 al tráfico de Altura, 655 a la Pesca, 160 al Turismo y 660 a la Armada"²⁷. Tomando en cuenta que ambos puertos son considerados como uno mismo, el total de longitud de atraque es de 3,431 metros, similar a la longitud que tiene el puerto de Lázaro Cárdenas, que es de 3,723 metros. Como podemos ver, es San Pedrito el que tiene una mayor longitud de atraque, esto es debido a que es el puerto interior de Manzanillo, es decir, que el primero es parte del segundo, sin embargo, se le nombra puerto de Manzanillo a la conjunción de ambos.

En este sentido, será necesaria la ampliación de la longitud de atraque, esto debido a que en algunos años el puerto se verá saturado y tendrá que contar con un área mayor para atender la demanda que se pueda presentar en cuanto a la recepción de buques, no sólo comerciales, sino turísticos, tales como los cruceros e incluso para atender las embarcaciones locales destinadas a la pesca.

Existen áreas destinadas a la ampliación del puerto, las cuales tendrán que ser aprovechadas para el desarrollo del mismo, para que así pueda atender la demanda que ya se está presentando y la cual no puede cubrir en un 100% al no ser suficientes las áreas que tiene, sobre todo en el ámbito de recepción de contenedores, recepción de cruceros, así como en áreas de almacenamiento.

²⁶ Anda Gutiérrez, Cuahutémoc. *Los nuevos puertos mexicanos*. Noriega editores. México. 1999. p. 220.

²⁷ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los puertos mexicanos en cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 55.

De no llevarse a cabo la ampliación, en un futuro podría saturarse al no tener la capacidad para dar servicios a todas las embarcaciones que así lo requieran, lo que originaría que muchas líneas navieras prefieran usar puertos alternativos para transportar sus mercancías hacia o desde territorio mexicano, sobre todo los americanos cercanos a éste, como Long Beach y Los Angeles, los cuales tienen la capacidad para atender un alto número de usuarios.

En cuanto a las obras de protección, el puerto de Manzanillo "cuenta con un total de 700 metros que corresponden a rompeolas, mientras que el puerto de San Pedrito cuenta con un total de 1,050 metros, 400 correspondientes a Escoleras y 650 a Protección Marginal"²⁸. Como podemos apreciar, Manzanillo cuenta con protección que no cuenta el puerto de San Pedrito. Esto se debe como ya se mencionó a que ambos son complementarios. De hecho San Pedrito es poco conocido, debido a que en la mayoría de las ocasiones sólo se menciona el puerto de Manzanillo como un todo, es decir, que se habla de Manzanillo, incluyendo a San Pedrito. A nivel internacional se maneja solo como puerto de Manzanillo.

Es importante contar con obras de protección, no solamente para proteger la infraestructura de sufrir algún daño, sino también y sobre todo para proteger a las personas que desarrollan alguna actividad dentro del puerto e incluso en los alrededores del mismo, ya que el daño de la infraestructura es reparable, pero la muerte de una persona o el daño que se le pueda causar por medio de un accidente no es reparable. Es por ello, que Manzanillo debe contar con obras que protejan al puerto de la naturaleza sobre todo, aunque es imposible prevenir algunas cosas inesperadas.

Sin embargo, la protección con la que cuenta actualmente es suficiente y de calidad para atender las necesidades de los usuarios y del propio puerto. Manzanillo, al no ser un puerto de alto riesgo y contar con un clima favorable y no ser una zona donde ocurran con frecuencia terremotos, ciclones, o algún otro factor ocasionado por la naturaleza que pueda dañarlo, es poco probable que esto suceda. Por ello, el requerimiento de obras de protección hacia el puerto es menor, lo que le es benéfico, al poder ocupar los recursos que no se utilizan en protección del mismo (al no ser necesario), en algunos otros rubros, como la ampliación, modernización de la infraestructura o en la prestación de algún servicio.

En cuanto a las áreas de almacenamiento, Manzanillo "cuenta con una longitud de 7,398 metros cuadrados, de los cuales 2,700 corresponden a Patios y 4,698 corresponde a Bodegas, mientras que el puerto de San Pedrito cuenta con un total de 307,712 de los cuales, 287,857 corresponde a Patios y el restante 19,855 a Bodegas"²⁹. En este caso, ninguno de los dos cuenta con cobertizos.

Dichas áreas de almacenamiento son insuficientes, debido al alto volumen de mercancías, tanto de importación como de exportación, que en el puerto se manejan, las cuales muchas veces necesitan ser almacenadas antes de su despacho para la importación o exportación. Es por ello, que será necesaria la

²⁸ Ibidem. p. 60.

²⁹ Ibidem. p. 65.

ampliación de estas áreas de almacenamiento o en caso dado, la creación de nuevas áreas, lo que originaría también mayor empleo, al ser requerido mayor personal para laborar en las nuevas áreas de almacenamiento, además de que se vería reflejado en la ampliación de la infraestructura, así como en mejoramiento del servicio, que en este caso sería el de almacenaje. Asimismo, se originaría una mayor entrada de capital con el almacenaje de mercancías, el cual podría ser utilizado en la ampliación y mejoramiento de estas áreas ó de otras que ayuden al desarrollo y la modernización del puerto.

El volumen de dragado que existe en de Manzanillo es de "611 mil metros cúbicos"³⁰. Este dragado es el realizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se refiere a la operación en la cual se excava bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, lagos, etc. Es importante contar con un dragado amplio y en buenas condiciones para que las embarcaciones no tengan problemas a la hora de atracar o maniobrar en el puerto o puedan sufrir algún accidente a causa de un mal dragado. Además tenerlo en mantenimiento constante, de manera que siempre esté limpio y en condiciones óptimas para las embarcaciones.

El calado existente "es de 12 metros al igual que en el puerto de San Pedrito en todas sus áreas, como lo son la Comercial en altura y cabotaje, Pesca, Turismo y Terminal de Contenedores, a excepción de el área que ocupa PEMEX en el puerto de Manzanillo que es de 15.24 metros"³¹. Actualmente, el calado con el que cuenta el puerto de Manzanillo es suficiente para atender a las embarcaciones actuales. Sin embargo, con la tendencia que se está dando en la actualidad de crear cada vez embarcaciones más grandes y que requieren de mayor calado, en un futuro será necesario ampliar éste en el puerto de Manzanillo, para poder atender a las nuevas embarcaciones, más grandes, con mayor capacidad y de mayor calado.

En éste sentido, será necesario contar con un calado de al menos 16 metros para poder atender las grandes embarcaciones que se prevé van a surgir en un futuro, ya que el existente en éste momento será insuficiente para las embarcaciones de mayor tamaño y volumen, por lo que los puertos que cuenten con un calado profundo, serán los que adquieran una ventaja competitiva, en relación a los que no cuenten con el mismo; a su vez, los que no cuenten con ello, quedaran rezagados en relación a los demás, lo que originaría que muchas líneas navieras prefieran usar los que cuenten con el calado suficiente para atender sus embarcaciones.

Como podemos apreciar, el puerto de Manzanillo es grande, lo suficiente para atender las necesidades básicas que el comercio que se realiza a través de este puerto lo requiere o lo ha ido requiriendo. Sin embargo, tiene que desarrollarse, ya que día con día las necesidades de las embarcaciones son mayores. El comercio marítimo ha ido evolucionando a un ritmo acelerado. Cada día se crean embarcaciones de mayor tamaño y por ende de mayor

³⁰ APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com.mx>

³¹ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los puertos mexicanos en cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 70.

capacidad, es por ello que Manzanillo debe de estar preparado para afrontar estos y muchos otros retos que presenta el comercio marítimo mundial.

A continuación se presenta una tabla en la cual se muestra infraestructura relacionada al puerto de Manzanillo y al puerto interior San Pedrito de manera general. En el anexo No. 2 se muestra de manera más detallada la longitud, su calado y su profundidad de terminales especializadas, como son las de contenedores, de usos múltiples, pesquero y de PEMEX, entre otros.

Muelle	Longitud (mts)
Puerto Interior (Polígono 2) Canal de Navegación	600
Banda A	450
Banda B	565
Banda C	685
Terminal de Contenedores	500
Terminal de Usos Múltiples	300
Terminal de Usos Múltiples	300
Parque Industrial Pesquero Fondeport	655
Terminal Marítima de PEMEX (polígono 1)	684
Muelle Fiscal	512

Fuente: Página en Internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

Equipamiento portuario

Las empresas que prestan los servicios en el puerto deben contar con equipo para llevar a cabo estos servicios de la mejor manera posible. Existe una reglamentación del equipo requerido para realizar las maniobras de embarque y desembarque de los diferentes tipos de carga, así como de los diferentes servicios que se prestan en el puerto, de los cuales se hablará más adelante. Es por ello que cada empresa que quiera prestar un servicio en el puerto debe contar con dicho equipamiento, esto es analizado por la API al hacer el proceso de licitación para la prestación de servicios, el cual se hace por concurso público en los términos que marca la Ley de Puertos y su Reglamento. En el anexo No. 3 se muestran algunas de las empresas que prestan sus servicios en el puerto, así como el equipamiento portuario con el que cuenta cada una de ellas.

Existe una reglamentación en cuanto al equipamiento portuario que debe tener una empresa para los diversos servicios que se prestan en el puerto. Cada empresa debe contar con el equipamiento requerido para que el servicio se preste de la mejor manera en cuanto a seguridad, rapidez y eficiencia. El contar con dicho equipamiento es revisado desde que es otorgada la concesión, de hecho, es un factor importante en la elección de la empresa que prestará determinado servicio en los casos que se realiza la concesión por concurso público. Esto es muy importante, ya que no se pueden otorgar las concesiones a empresas que no estén capacitadas para prestar el servicio ó que no cuenten con las herramientas necesarias para dar el servicio a todos los usuarios que así lo requieran.

Otro factor importante es que la manera en que estas empresas realicen las operaciones portuarias, se verá reflejado en la imagen que tiene el puerto en el ámbito, tanto nacional, como internacional, por lo que la Administración Portuaria Integral deberá poner mucho cuidado en las empresas que prestarán sus servicios mediante concesiones. Se debe elegir cuidadosamente, dejando a un lado los favoritismo o "compadrazgos", la mejor opción para beneficio del puerto, de los usuarios y aún del desarrollo que puede asumir el puerto al tener una buena imagen en cuanto a eficiencia en sus servicios, lo que se ve reflejado en un mayor arribo de embarcaciones al ser considerado seguro, rápido y eficiente.

En cuanto a la protección y los señalamientos (anexo 4), son muy importantes, ya que de ello depende en mucho la seguridad de un puerto, no sólo para las obras de infraestructura, las cuales son muy difíciles de restaurar o reconstruir y que además ocasionaría gastos de alguna manera innecesarios al poder ser previstos los accidentes y el daño hacia la infraestructura, con la adecuada protección y los señalamientos apropiados.

Sin embargo, el daño hacia la infraestructura pasa a segundo término, si tomamos en cuenta el daño que podría tener la población que vive alrededor del puerto, así como la tripulación de las embarcaciones y todas aquellas personas que trabajen dentro del mismo al ocurrir un accidente. Es por ello que es relevante contar con protección para todas aquellas personas que de alguna manera interactúan con él, ya sea directa o indirectamente. Sobre todo se debe tener señalizaciones y protección para las personas que trabajan dentro del recinto portuario, ya que son las que están más expuestas a sufrir un accidente al encontrarse más cercanas a las operaciones que en el puerto se llevan a cabo. También es importante contar con protección y señalamientos hacia las embarcaciones para evitar algún contratiempo, como es el que puedan impactarse contra un muelle o alguna parte del recinto portuario que pudiera ocasionar pérdidas materiales, pero sobre todo que pueda dañar a alguna persona. Es por ello que es elemental contar con protecciones tales como las escolleras, los rompeolas, entre otras y con señalamientos para que no se den accidentes entre las embarcaciones o que las embarcaciones puedan impactarse contra alguna obra del puerto.

Además es primordial contar con señalamientos dentro del puerto, debido a que dentro de éste se llevan a cabo demasiadas operaciones, sobre todo en el

manejo de las mercancías, y se corre el riesgo de tener accidentes si no se cuenta con los señalamientos necesarios y apropiados para una mejor interrelación entre los diversos servicios que en el puerto se ofrecen.

En este sentido, es importante capacitar a las personas que están encargadas de la seguridad dentro del puerto, ya que en sus manos está, tanto y sobre todo la prevención de los accidentes, pero también el actuar de la mejor manera cuando los accidentes ocurren, ya que es imposible evitar siempre los accidentes. La capacitación constante en el personal encargado de la seguridad es imprescindible, ya que en los puertos se llevan a cabo demasiadas operaciones, que en su mayoría implican cierto riesgo. Es por ello que deben estar preparadas tanto para prevenir cualquier tipo de accidentes mediante la coordinación de las actividades que se realizan en el recinto portuario para evitar los accidentes, como para actuar de buena manera cuando éstos ya hayan ocurrido.

El requerimiento de protección no es demasiado, al no ser Manzanillo un puerto de alto riesgo, en cuanto a problemas climáticos, no es necesario contar con grandes obras de protección, pero si las suficientes para prevenir cualquier contratiempo. En este sentido, Manzanillo cuenta con ello; las obras de protección son suficientes para los requerimientos del puerto.

En el caso de los señalamientos, al parecer son suficientes, sin embargo, existe una descoordinación en cuanto a este aspecto, sobre todo en lo que se refiere a las áreas de tierra y no tanto en las áreas de agua. Esto en el sentido de que muchas veces existe un congestionamiento por la descoordinación en cuanto a señalamientos para los autotransportes y los trenes. Es por ello que es necesario llevar a cabo un plan entre los diversos entes que intervienen en el puerto, de manera que exista una mejor planeación en el manejo de los señalamientos para que se de mayor agilidad en el manejo de la carga, tanto hacia, como desde el recinto portuario, lo cual reduciría gastos para los usuarios, en cuanto a espera, ya sea en el recinto portuario o fuera de éste, sin mencionar que se reducirían los congestionamientos que se presentan tanto dentro como fuera del recinto portuario, lo que sería benéfico tanto para el puerto, como para el municipio y sus habitantes, que son perjudicados también por estos congestionamientos.

Cabe destacar que estas señales deben de ser visibles a cualquier hora del día, es por ello que deben de ser de buen tamaño y de un color que pueda ser distinguido en cualquier momento, sobre todo por las noches que hay menor visibilidad, ya que las operaciones portuarias se realizan tanto durante el día, como durante la noche.

Manzanillo es un puerto comercial y podríamos decir que multipropósitos, ya que tiene la capacidad de manejar una gran variedad de productos. Es un puerto que compite con estándares internacionales, sin embargo, no tiene aún la importancia que debería tener a nivel internacional por su ubicación geográfica. Es un puerto que tiene la capacidad para estar a la altura de los mejores del mundo, pero la inversión que ha tenido éste es todavía insuficiente para ello. Está equipado en infraestructura de una manera importante, lo que le

falta es el mejoramiento y ampliación de ésta para poder tener la capacidad de atender a embarcaciones mayores y con mayor rapidez.

Sin duda alguna Manzanillo tiene las condiciones necesarias para llegar a ser un puerto muy importante a nivel internacional. Sin embargo, hace falta que tenga un mayor desarrollo, mediante la inversión en mayor y mejor infraestructura, que pueda atender los requerimientos de los usuarios en tiempo y calidad, ya que lo que los usuarios buscan es eficiencia, rapidez y seguridad, por lo que Manzanillo debe buscar eso, crear las condiciones para ser rápido eficiente y seguro de manera que pueda tener un desarrollo que a la postre se refleje en tener una imagen buena a nivel internacional y ubicarse entre los mejores puertos, no sólo del Pacífico, sino del mundo y así pueda competir en el plano internacional, sobre todo con sus principales competidores, los puertos norteamericanos.

2.3 La prestación de servicios

La operación portuaria está constituida por la utilización de la infraestructura y la prestación de los servicios portuarios que se efectúan dentro del recinto portuario mediante la celebración de un contrato por parte de los prestadores de servicios y la Administración Portuaria Integral. Esta última es la encargada de analizar si es conveniente que alguna empresa determinada preste sus servicios en el recinto portuario o, en algunas ocasiones, cuando se realiza por concurso público, cual de las empresas participantes es la mejor opción para que el servicio que se vaya a prestar, sea la más adecuada en calidad y también en precio, ya que es primordial que los servicios que se prestan en un puerto sean de calidad y en precio se encuentren dentro de un rango aceptable, tomando en cuenta estándares internacionales y precios de otros puertos, sobre todo los más cercanos, en este caso al puerto de Manzanillo.

Es relevante que un puerto cuente con una gran variedad en la prestación de los servicios (anexo 5), por lo menos los necesarios para poder atender a cualquier embarcación que arribe a éste. En el caso de Manzanillo, son variados los servicios con los que cuenta, tanto para proporcionarlos a los buques, como para el manejo de mercancías e incluso a las personas, lo cual es muy importante, ya que de ello dependerá en gran medida que las líneas navieras decidan transportar sus mercancías a través de este puerto. Es elemental contar no sólo con una variedad en los servicios, sino que estos sean de calidad, es decir, eficientes, rápidos y seguros, que es lo que busca un usuario al utilizar determinado servicio. Esto es lo que determina, en gran medida, la importancia de un puerto tanto a nivel nacional, pero sobre todo a nivel internacional, la calidad en la prestación de los servicios, lo que se ve reflejado en el arribo de embarcaciones y que a su vez provoca muchos beneficios para el mismo, tales como la creación de empleos, la entrada de divisas, la modernización y desarrollo por medio de la reinversión de las utilidades, entre otras cosas.

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo cuenta con un directorio de servicios, en el cual se encuentran enunciados todos los servicios con los que cuenta el puerto y las empresas o instituciones, ya sean públicas o privadas que los proporcionan. Dicho directorio es muy importante para que los usuarios estén enterados de los servicios con los que cuenta el puerto.

El aeropuerto internacional Playa de Oro es el más importante, tanto de Manzanillo, como todo el estado de Colima. En este aeropuerto operan líneas aéreas tales como Aerocalifornia, Aeromar y Mexicana. Para que un puerto se pueda jactar de ser importante, debe tener accesibilidad no sólo por vía marítima, sino también por otros modos de transporte como es el caso del aéreo. En este caso Manzanillo cuenta con un aeropuerto internacional, lo cual es trascendental debido a que en un puerto de la magnitud de Manzanillo es importante que puedan acceder las personas encargadas de realizar las operaciones portuarias, que no radiquen en la ciudad de Manzanillo, no solo dentro del territorio nacional, sino de otras partes del mundo, o que de cierta manera estén relacionadas con las operaciones que se realizan en el puerto y tengan que acceder a éste de una manera rápida.

Es significativo para Manzanillo contar con este aeropuerto, debido a que éste es también un puerto turístico y debe tener acceso vía aérea para los turistas que realicen sus vacaciones en dicho puerto. También es importante, ya que en éste confluyen diversos actores comerciales de varias partes del mundo, es decir que el puerto es un centro de negocios, donde se llevan a cabo reuniones comerciales tanto a nivel privado, como gubernamental e institucional.

En el directorio están contenidas 45 agencias aduanales (anexo 6), que son las que prestan los servicios a los importadores y exportadores que operan en el puerto de Manzanillo. En todos los lugares donde se realice la entrada y salida de mercancías es indispensable contar con agencias aduanales. Manzanillo, siendo un importante puerto de entrada y salida de mercancías, cuenta con un número importante de agencias, las cuales son las encargadas, mediante sus agentes aduanales, de llevar a cabo los trámites administrativos en cuanto a importaciones, exportaciones, almacenamiento e incluso trámite de seguros, permisos para mercancías que así lo requieran, entre otras cosas. Esto lo llevan a cabo ante las autoridades correspondientes, como es el caso de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), que es la encargada de llevar a cabo los trámites de importación y exportación, con ayuda de otras instituciones gubernamentales.

Es importante contar con una cantidad numerosa de agencias aduanales, ya que los movimientos que se realizan a través del puerto son numerosos también y sería imposible que pocas agencias lleven a cabo la cantidad de trámites que requieran los usuarios, a menos que cada una de ellas contara con el personal suficiente para hacerlo. Sin duda alguna a nivel administrativo éstas son las entidades más importantes ya que realizan los trámites necesarios para llevar a cabo las importaciones y exportaciones de mercancías, así como tramitar los permisos necesarios en caso de que las mercancías lo requieran, así como negociar los servicios de transportes terrestres para trasladar las mercancías hacia su destino final, cuando el usuario así lo requiera. Son también las encargadas de tratar con las autoridades pertinentes en caso de algún problema con las mercancías o el manejo de estas, entre un sin número de actividades que realizan. Es por ello que son muy importantes para el manejo de las mercancías y es importante que cuenten con personal capacitado para llevar a cabo las actividades que le competen.

En el directorio se encuentran contenidas también las agencias navieras que prestan servicios en el puerto (anexo 7), tanto en tráfico de altura como en el tráfico de cabotaje. Estas agencias son intermediarias o en dado caso representantes de las líneas navieras que prestan servicios en el puerto donde se encuentran contenidos líneas de varias partes del mundo como Estados Unidos, Chile, Colombia, Japón, China, Taiwan, entre otros países que están dentro de la Cuenca del Pacífico, además por supuesto de líneas mexicanas, la más fuerte es Transportación Marítima Mexicana (TMM). De hecho es la única que es 100% mexicana, en cuanto a tráfico de altura se refiere.

Con la reforma hecha en la Ley de Navegación, solo empresas mexicanas pueden prestar el servicio de cabotaje en la república mexicana. Cabe señalar que las agencias navieras que prestan servicio en México deben de estar registradas como empresas nacionales, aunque su capital sea extranjero. TMM cuenta también con participación en algunas líneas extranjeras, es decir, que está asociada con líneas navieras extranjeras.

Podemos decir que la principal función de estas agencias navieras es fungir como intermediarios entre las líneas navieras y los usuarios. Son las que se encargan de dar toda la información necesaria a los usuarios acerca de las tarifas, rutas y todo lo referente a los servicios que prestan las líneas, así como llevar a cabo todos aquellos trámites que se deban realizar ante las dependencias mexicanas por parte de las mismas para poder prestar sus servicios. Así como también promocionar sus servicios para que los usuarios las conozcan y con ello puedan contratar sus servicios.

Asimismo, son importantes debido a que simplifican el trabajo tanto para las líneas navieras, como para los usuarios, ya que es más fácil, tanto para unos como para otros, tratar con las agencias que con la contraparte. Así por ejemplo, es más fácil para un usuario tratar con la agencia para transportar sus productos, que tratar con la línea y para esta última es más fácil tratar los asuntos con la agencia que directamente con los usuarios, ambos se evitan muchos problemas y sobre todo la realización de ciertos trámites con los cuales las agencias están más familiarizados.

Cabe mencionar que estas líneas navieras hacen recorridos desde y hacia todos los países ubicados en la Cuenca del Pacífico o por lo menos desde y hacia los más importantes países asiáticos y del mismo continente americano. Cabe mencionar también que Manzanillo está ubicado en la ruta de las principales líneas navieras que navegan hacia Centro y Sudamérica lo que le da una ventaja competitiva con relación a otros puertos, tanto mexicanos como extranjeros. Por lo que podemos decir que el número de líneas navieras que arriban al puerto tanto para el embarque, como para el desembarque de mercancía es suficiente, al arribar desde y hacia los principales países socios comerciales de México en la Cuenca del Pacífico y ser más bien el puerto el que necesite una mayor ampliación para atender a la gran cantidad de embarcaciones que arriban al puerto y no que el puerto tenga la necesidad de que un mayor número de líneas navieras arriben a él.

Las líneas navieras, las rutas que navegan, la frecuencia con la que lo hacen, se enuncian en el anexo 8.

Cabe mencionar que la importancia de un puerto está determinada en gran medida por la frecuencia con la que líneas navieras arriben a este, así como desde y hacia los lugares donde éstas se trasladen. Es así, que si un puerto cuenta con el arribo frecuente de un número considerable de las mismas, dicho puerto tiene una importancia considerable en el ámbito internacional, lo mismo ocurre si este arribo es desde y hacia un número considerable de países, en este caso, tanto del continente americano, como del asiático.

Son 7 las agencias de viajes que prestan sus servicios en el puerto de Manzanillo. En realidad, en este puerto no tienen un papel tan relevante, ya que no son los habitantes de Manzanillo los que acostumbren realizar viajes, sino Manzanillo es el destino de habitantes de otros lugares. Sin embargo, éstas muchas veces son las encargadas de llevar a cabo promociones turísticas hacia agencias de viajes ubicadas en otros lugares. Se puede decir que fungen como intermediarias entre agencias de viajes ubicadas en otras partes del mundo y los prestadores de servicios turísticos ubicados en el puerto.

La principal función de las agencias de viajes que se encuentran en Manzanillo es promocionar el puerto por medio de otras agencias. Fungir como intermediarios entre agencias de otras partes de México y el mundo hacia con los prestadores de servicios turísticos. Sin dejar de proporcionar los servicios que procura cualquier agencia de viajes, como es el ofrecer diversos paquetes de otros destinos turísticos.

Es importante contar con agencias de viajes en cualquier lugar, ya que son muy útiles. En el caso del puerto de Manzanillo es substancial contar con éstas, ya que en ocasiones gente de negocios que se encuentra en el puerto requiere de estos servicios para hacer viajes hacia otros lugares para realizar dichos negocios, por lo que estas se encargan de realizar los trámites para la transportación, el hospedaje e incluso la alimentación, dependiendo de las necesidades de cada persona.

También en ocasiones, las agencias son las encargadas de organizar congresos, seminarios o reuniones de negocios que se llevan a cabo en el puerto de Manzanillo, otorgando paquetes donde incluyen transportación, hospedaje, alimentación, recorridos turísticos y culturales o la combinación de cualquiera de estas. Incluso, otorgan sus servicios a cualquier turista que los requiera, sobre todo a los que arriban en cruceros para organizarles paseos culturales, ofrecerles servicios de recreación, hospedaje, alimentación y todos aquellos servicios turísticos que en el puerto se presten.

En el caso de Manzanillo y en si de todos los puertos, son pocas las asociaciones que operan, esto se debe a que la mayor parte de los servicios son prestados por empresas de la iniciativa privada independientes, que no necesitan estar incorporadas a ninguna asociación. Son pocos los prestadores de servicios los que necesitan estar incorporados a asociaciones, pero que sin embargo son de suma importancia en un puerto. Tal es el caso de la "Asociación Ganadera Local de Manzanillo, la Asociación de Agentes Aduanales, la Asociación de Agentes Navieros y la Asociación de Hoteles y Moteles"³².

Son pocas, pero de suma importancia las asociaciones que prestan sus servicios en el puerto de Manzanillo; sobre todo la Asociación de Agentes Aduanales, la de Agentes Navieros y la de Hoteles y Moteles, ya que éstas son las encargadas de llevar a cabo los trámites necesarios para registrar a cada

³² Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Directorio de Servicios en el Puerto de Manzanillo*. Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. Manzanillo, México. p. 10.

una de las agencias aduanales, navieras o a los hoteles, según sea el caso, con las autoridades correspondientes; también, son las que en muchas ocasiones, en caso de alguna anomalía, fungen como representantes de estas para que la entidad que presta sus servicios no se vea afectada de manera directa en el desarrollo de sus funciones.

Son 11 los bancos que prestan sus servicios en el puerto, de los cuales la mayoría tienen influencia a nivel nacional y sucursales casi en toda la república o al menos en los principales centros de consumo y distribución, que es a donde llegan la mayor parte de mercancías importadas y desde donde provienen la mayor parte de mercancías de exportación, y por ende donde se realizan las operaciones bancarias.

Es de vital importancia que existan bancos que presten sus servicios en los puertos, y aún más importante que entre estos se encuentren los de mayor importancia no sólo a nivel nacional, sino a nivel internacional, es decir, que tengan sucursales en otros países o en su defecto que tengan convenios con los principales bancos de otros países, sobre todo con los que se tiene mayor intercambio comercial.

En el caso de Manzanillo, cuenta con bancos con cierta influencia en los de Estados Unidos, Canadá, Chile y en general todo Centro y Sudamérica, así como los principales países de Asia, como lo son China, Japón, Corea, entre otros. Su importancia radica en que éstos serán los encargados de realizar las transferencias monetarias y todas aquellas operaciones bancarias que sería prácticamente imposible realizarlas en efectivo, como lo son el pago de mercancías, de carga, descarga o almacenamiento de mercancías y en general todos aquellos servicios que se prestan en el puerto, no sólo en el aspecto comercial, sino además en el plano turístico.

Son 19 las entidades de gobierno que prestan sus servicios en el puerto de Manzanillo (anexo 9), las cuales básicamente son entidades que, de una u otra forma, tienen que ver en la importación y exportación de mercancías, o son las que están inmiscuidas en toda empresa constituida bajo las normas mexicanas. Las entidades gubernamentales podríamos decir que fungen como abastecedoras de servicios necesarios para el puerto, como lo son agua, luz, incluso el transporte ferroviario, entre otras, servicios por los cuales reciben una contraprestación monetaria. Algunas otras organizaciones además fungen como supervisoras, como es el caso de la Policía Federal de Caminos y Puertos, la Secretaría de Economía, la Secretaría de Agricultura Ganadería y Desarrollo Rural, las cuales también se encargan de otorgar permisos en la entrada y salida de ciertas mercancías.

La mayor parte de las entidades son de carácter federal, a excepción de la presidencia municipal de Manzanillo, que de alguna manera está ligada al gobierno federal. Todas son importantes para el desarrollo del puerto. Sin embargo, la mayor parte de ellas no presta servicios de manera directa hacia las embarcaciones o mercancías, sino más bien a los que prestan los servicios directamente al puerto, como es el caso del ISSSTE, IMSS, SECOM, entre otros, o incluso al mismo Recinto Portuario en sí, como es la Comisión Federal

de Electricidad o la Comisión de Agua Potable, Drenaje y Alcantarillado, entre otras.

Se puede mencionar que estas entidades federales son las que prestan sus servicios al puerto, tanto para el mantenimiento de infraestructura, como para la seguridad, incluso para la transportación de mercancías hacia el interior de la república, como es el caso de Ferrocarriles Nacionales de México. Son importantes para el mantenimiento del puerto, incluso para poder llevar a cabo obras de ampliación o modernización de la infraestructura. Así también, para la salud y el sano desempeño en sus actividades de las personas que trabajan en y alrededor del recinto portuario.

De estas entidades de gobierno podemos decir que prestan sus servicios al puerto de una calidad aceptable, aunque algunas ocasiones son deficientes. La mayoría de ellas necesita una modernización, ya que el equipo que utilizan para dar el suministro de agua o luz (por ejemplo) es ya muy viejo, lo que hace que sea deficiente en ocasiones. Un punto, que podría ser el más importante es la manera que estas instituciones llevan a cabo sus trámites, ya que son demasiado lentos, lo que le resta agilidad al puerto. En este sentido debería darse una modificación en la manera en que se realizan los trámites por parte del gobierno, los cuales son muy burocráticos (no solo en los puertos, sino en todos los sectores).

La aduana marítima es una de las instituciones más importantes del puerto, debido a que a través de ella pasan todas y cada una de las mercancías de cualquier índole que entran o salen del puerto. Así también, ésta entidad es la encargada de revisar la documentación para la importación y exportación de mercancías. Es por ello que es muy importante por que en sus manos está el permitir la importación o exportación de las mercancías. Además de que ante ésta se registran todas las entradas y salidas de las embarcaciones y las mercancías o en su caso turistas que entran o salen del puerto.

Un problema que presenta la aduana marítima es lo relacionado al tiempo que se tarda para el despacho de las mercancías, es decir, que los trámites que realiza para el despacho de mercancías no son ágiles, lo que ocasiona que sea más tardado y que el tiempo de espera de las embarcaciones sea mayor, además de que en ocasiones las mercancías son manejadas demasiado, cuando son revisadas, estas a su vez son lentas al no tener la infraestructura necesaria para llevarlas a cabo rápidamente y con ello las mercancías se exponen a sufrir algún accidente. Es por ello que se debería adquirir tecnología apropiada para llevar a cabo las revisiones sin tener que bajar las mercancías de los contenedores ó sin que éstas se expongan en demasía al manejo innecesario. Asimismo, deberían mejorar la manera en que se realizan los trámites administrativos, de forma que estos sean más rápidos y oportunos, sin tanto papeleo, para beneficio, tanto de los usuarios, como del propio puerto, el cual mejoraría su imagen en este aspecto.

La capitania del puerto es en sí la que lleva a cabo la administración del mismo, es la encargada de regular todas las actividades que se realizan dentro del recinto portuario. Es la máxima autoridad dentro del puerto y por ende la

que otorga las concesiones a los prestadores de servicios, los permisos pertinentes para la prestación de los mismos. En pocas palabras, es la que lleva a cabo la Administración Integral del puerto.

Podemos decir que el papel de la capitania del puerto ha sido trascendental para el desarrollo del puerto. Ésta ha sabido administrarlo de una manera muy buena, lo que se ve reflejado en el desarrollo que ha tenido a partir de que ésta lo administra, asimismo, la importancia que tiene el puerto para el sistema portuario nacional, en la cual está entre los 3 primeros, ocupando el primer lugar en el Pacífico. A nivel internacional también ha adquirido un prestigio relevante, prueba de ello es que actualmente es mayor el número de líneas navieras que utilizan este puerto para el manejo de sus mercancías.

En el puerto de Manzanillo son hospitales, tanto privados como públicos, los que prestan sus servicios a los habitantes de Manzanillo y a todo aquel que requiera de atención médica. Es importante que en todo lugar de trabajo se cuente con instituciones médicas y más en un puerto en el cual se llevan a cabo un gran número de actividades de diversa índole y que por ende está más expuesto o es mayor el riesgo de que ocurran accidentes.

Debido a la diversidad de actividades que se realizan en Manzanillo, como lo son comerciales, turísticas, pesqueras, entre otras. En este puerto confluyen un sin número de entes de diversa índole. Es por ello que es imprescindible contar con servicios médicos que puedan atender cualquier contratiempo en cuestión de accidentes o enfermedades.

Es importante que los trabajadores que prestan sus servicios se encuentren en buen estado de salud para así poder llevar a cabo su trabajo de la mejor manera posible y no se vea disminuido por alguna enfermedad, sin dejar de tomar en cuenta algún accidente que se pueda suscitar en la realización de su trabajo, sobre todo los que están más en contacto con el manejo de mercancías y maquinaria pesada.

También es primordial que todas las personas puedan acceder a estos servicios, para que en caso de sufrir algún accidente o alguna enfermedad, puedan recuperarse y poder realizar su trabajo de la mejor manera. De igual manera es importante que los turistas, sin importar su status social, puedan acceder a servicios médicos en caso de algún contratiempo, sobre todo que existan centros de asistencia social de salud para los turistas que no cuentan con la capacidad monetaria suficiente para pagar un hospital privado, donde la atención significa un elevado costo que muchas veces no pueden pagar.

Se sabe de las deficiencias que tiene algunas veces el seguro que ofrece el gobierno hacia los trabajadores, a pesar de ello, en general el servicio médico que se ofrece es bueno y suficiente para todas las personas que laboran en el puerto. Es bien sabido también, que el servicio que ofrecen los hospitales privados es en teoría mejor, debido a que tienen mayor equipó médico para atender alguna emergencia, y no tanto por la capacidad de los médicos, la cual es similar. En este sentido, podemos decir que la atención médica que se

ofrece en las instituciones en Manzanillo es buena y que las instituciones tienen la capacidad de prestar sus servicios a toda persona que así lo requiera.

Son muchos los hoteles que prestan sus servicios en el puerto de Manzanillo y alrededores. Es lógico si vemos que, además de tener una vocación comercial, cuenta con vocación turística. Es uno de los principales sitios turísticos en la costa del Pacífico Mexicano. Existen hoteles desde 2 o 3 estrellas, hasta 5 estrellas, bungaloes, entre otros.

El contar con varios hoteles es importante en cualquier lugar por pequeño que parezca. En el caso de Manzanillo es de suma importancia contar con una diversidad de hoteles numerosa, ya que este puerto tiene una vocación comercial la cual va en aumento.

En este sentido, el puerto de Manzanillo cuenta con esa diversidad de hoteles, para diversos tipos y clases de turistas. Los hay desde los más lujosos y acondicionados y por ende más caros, hasta los no tan lujosos, pero que sin embargo cuentan con los servicios necesarios para cualquier turista. Es importante siempre que un centro turístico como lo es Manzanillo cuente con Hoteles para todo tipo de turistas. Desde los de pocos recursos económicos, hasta los de altos recursos, desde los que buscan recreación, como los que buscan descanso y relajación, en fin para todo tipo de turistas.

En un centro turístico y de negocios como lo es Manzanillo es trascendental contar con Hoteles de diversa categoría, así como contar con Hoteles para toda clase de turistas como lo son nacionales, norteamericanos, europeos, asiáticos, en fin, para toda clase de turistas que sin duda tienen diversos gustos y costumbres. También, se debe contar con hoteles para las personas de negocios, acondicionados con salas de conferencias, salones de reunión, entre otras cosas.

En este sentido, Manzanillo cuenta con hoteles para diversas clases de turistas y hombres de negocios, lo que origina que en él confluyan cada vez más hombres de negocios, que prefieren hacer sus reuniones en este puerto por las características del mismo, no sólo en la diversidad y calidad en los servicios, sino por el entorno que lo rodea, al ser Manzanillo un lugar seguro, tranquilo y con uno de los mejores climas. Así también, que cada vez sea mayor el número de turistas que lo visita, por la diversidad en los servicios portuarios, la calidad en los mismos, el buen trato que se les da, tanto en los hoteles o centros culturales, como de la gente en general, la cual es amigable y no problemática, además del ya mencionado clima muy favorable que existe en el puerto.

Manzanillo ha tenido un desarrollo en este ámbito a partir de la privatización del mismo. Sin duda, ya antes era un centro turístico importante, pero a partir de 1994 ha tenido un despegue impresionante, al grado de competir actualmente con los principales centros turísticos de las costas del Pacífico, reflejo de ello es que cada vez es mayor el número de turistas que arriban al puerto, tanto en cruceros, como por avión o autotransporte, es decir, ha tenido un desarrollo y ha adquirido popularidad y prestigio, no sólo a nivel nacional, sino a nivel

internacional, producto de la buena promoción y de la buena inversión en Hoteles y todo lo que inmiscuye la actividad turística, lo que hace que aumente el número de turistas que prefieran este centro de playa. Esto a su vez crea mayor entrada de divisas que pueden ser reutilizadas para un mayor desarrollo, así como también la creación de nuevos empleos, lo que es muy representativo para la zona y en sí, para todo el país.

Manzanillo cuenta con institutos de educación superior y media superior. Es muy valiosos el contar con instituciones, sobre todo a nivel superior de buena calidad, y Manzanillo cuenta con ellas, sobre todo en la Universidad de Colima, la cual tiene un prestigio importante a nivel nacional, además de ser la encargada de proporcionar gran parte del personal que trabaja en el puerto a nivel administrativo. También las instituciones a nivel medio superior son importantes, ya que estas proveen de personal en otros niveles, además de que los jóvenes egresados de estas instituciones en muchas ocasiones continúan sus estudios en la Universidad de Colima.

Siempre es importante tener centros educativos de buena calidad en cualquier lugar, ya que de éstos egresarán los que proporcionaran sus servicios y conocimientos en las distintas áreas de acción. En el caso de Manzanillo cuenta con diversos centros educativos de nivel medio y nivel superior. Sobre todo en el nivel superior, la Universidad de Colima, en la cual se ofrecen las carreras referentes al medio marítimo y a lo relacionado con los servicios que se prestan en el puerto de Manzanillo, y de donde egresan muchos de los que ofrecen sus servicios y conocimientos a las distintas entidades que prestan sus servicios, tanto dentro, como fuera del recinto portuario. Es por ello que es elemental que la educación que se recibe en ésta Universidad sea de buena calidad para que también, el trabajo de los que estudian en esta Universidad sea de buena calidad también. En este sentido la Universidad de Colima es una Universidad de calidad, en las que se imparten carreras en su mayoría relacionadas al medio marítimo-portuario. La cercanía que tiene con relación al puerto de Manzanillo influye en ello y es relevante para que los alumnos tengan una relación cercana con el puerto e incluso puedan tener práctica en el mismo puerto, para que cuando salgan de su carrera en cuestión tengan un poco de conocimiento práctico y sea más fácil su integración a las actividades a realizar en el puerto.

Son 6 los organismos camarales que están contenidos dentro del Directorio de Servicios que prestan sus servicios en el puerto (anexo 14)

De cierta manera no es importante la presencia de estas cámaras en el puerto de Manzanillo, sin embargo, si lo es el tomarlas en cuenta, ya que todas las empresas deben estar registradas ante éstas dependiendo el ramo al que se dediquen, como por ejemplo, los restaurantes a la CANIRAC y así sucesivamente cada empresa.

Estas de alguna manera fungen como representantes de las empresas y al estar registradas en las cámaras, hacen constar que son serias en su trabajo y que este lo harán de la mejor manera posible. Es por ello que las empresas

deben estar incorporadas a las cámaras para tener cierto prestigio en el ramo de su competencia. Sin embargo, lo único que dará prestigio será su trabajo.

Las cámaras no prestan sus servicios de manera directa al puerto de Manzanillo, pero si prestan sus servicios a empresas que lo hacen de manera directa. Son importantes ya que estas son las que ponen la cara en representación de las empresas que prestan sus servicios en el puerto. Siendo las encargadas de llevar a cabo algunos de los trámites ante las autoridades correspondientes para que las empresas no se preocupen en realizarlos. Por ello las empresas deben pagar una contraprestación para el mantenimiento de las mismas. Esto es benéfico, sobre todo para las empresas, ya que muchos de los trámites, que en ocasiones son tardados o burocráticos, son realizados por las Cámaras y no se tienen que molestar en llevarlos a cabo.

No están contenidas algunas cámaras, que a mi parecer deberían prestar sus servicios en el puerto por su importancia y la importancia que tiene el ramo a la cual se dedican estas cámaras. Estas son la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo (CANAITRAM) y la Cámara Nacional del Transporte Terrestre (CANACAR). Esto debido a que tanto el transporte marítimo, como el terrestre tienen mucha participación en las actividades portuarias, sobre todo en el trasbordo de mercancías.

Son sólo 3 las plantas industriales que operan en Manzanillo, las cuales son realmente pocas si consideramos el potencial del puerto, pero que sin embargo, es de cierta manera lógico al ser Manzanillo de vocación meramente comercial y turística y no industrial como en el caso, por ejemplo, del puerto de Lázaro Cárdenas en el estado de Michoacán. Operan sólo industrias básicas. Una termoeléctrica que es la que provee de luz eléctrica al puerto y en sí a la región, una minera, ya que Colima es una zona minera y por supuesto una marítima.

Contar con una Termoeléctrica cerca de un puerto es indispensable, ya que ésta es la que proporcionará la energía eléctrica necesaria para llevar a cabo todas las actividades portuarias, no sólo las que requieren energía directamente, sino las que de manera indirecta requieren de ésta por medio del alumbrado para mejorar la visibilidad o los señalamientos.

El contar con una Termoeléctrica es benéfico también para la región en que se encuentra el puerto, ya que este último, al requerir de luz en demasía, la ciudad podría sufrir de carencias en la energía eléctrica, sin embargo, con la termoeléctrica se genera luz suficiente para el puerto y para la ciudad. La Termoeléctrica está capacitada para suministrar energía eléctrica tanto al puerto como a la región que lo abarca, además lo hace de una manera eficaz.

A pesar de que Manzanillo cuente con una Termoeléctrica, es necesario un generador de energía propio para el puerto, que pueda generar la energía suficiente para realizar las actividades que requieran en caso de algún contratempo que pueda tener la Termoeléctrica y con ello no detener las actividades, en caso de que algo inesperado suceda con el suministro de energía eléctrica.

Siempre es importante la presencia de las Secretarías de Estado en un puerto y sobre todo en el de Manzanillo, ya que éstas pueden dar asesoría no solamente a las empresas sino a los usuarios del puerto. Así también, pueden ayudar en la solución de alguna controversia entre alguna empresa prestadora de determinado servicio y algún usuario, incluso entre las mismas empresas ó entre usuarios.

Son importantes además para regular las actividades que se realizan por medio de sus dependencias, así como también para coadyuvar en la elaboración de reglamentaciones o en la elaboración de planes y proyectos para el desarrollo o la modernización.

Son 4 las aseguradoras que operan en Manzanillo, que relativamente son pocos si comparamos el movimiento que se realiza en Manzanillo y las mercancías y bienes que se aseguran. Sin embargo, muchas de las mercancías ya vienen aseguradas desde su punto de origen, es decir, que recurren a aseguradoras más cercanas a donde son elaborados los productos, en el caso de las mercancías que salen del país. Para el caso de las importaciones, muchas veces las empresas importadoras recurren también a las aseguradoras más cercanas a su domicilio fiscal o el lugar donde serán transportadas las mercancías y en otras ocasiones recurren a las establecidas en el puerto. Esto se debe en gran medida a que es más fácil negociar estando cerca la aseguradora o en caso de presentarse algún problema no se tiene que trasladar hasta el puerto para arreglar éste con la compañía aseguradora.

Para las operaciones que se realizan en el puerto de Manzanillo se podría decir que es insuficiente el número de aseguradoras que operan en él, sin embargo la mayor parte de las mercancías, sobre todo en el caso de las exportaciones, las mercancías ya vienen aseguradas desde su lugar de origen, incluso por aseguradoras centrales o sucursales de las establecidas en Manzanillo. Incluso aún para las mercancías que no estén aseguradas, estas cuatro aseguradoras tendrían la capacidad para asegurar gran cantidad de mercancías al llevarse a cabo mediante trámites que son rápidos. Los problemas se darían en los casos de que las mercancías sufrieran algún imprevisto, como un robo o un accidente, en los cuales los trámites para el pago por el seguro de la mercancía es más tardado debido a las investigaciones que se llevan a cabo, sobre todo en el caso de los robos o pérdida de mercancía.

Las empresas prestadoras de servicios portuarios en Manzanillo son las más importantes, ya que en base a su trabajo estarán determinadas la calidad de los servicios, así como su rapidez. Es por ello que es trascendental que la API ponga especial atención en la selección de las empresas que prestarán sus servicios, debido a que de ello dependerá en gran medida el buen funcionamiento del puerto y por ende el desarrollo del mismo, así como el concepto que se tiene de éste, no sólo a nivel nacional, sino también a nivel internacional, la cual es de suma importancia por que si un puerto es catalogado como eficiente, seguro y rápido, es más probable que embarcaciones arriben a éste debido a que todos los factores ya mencionados son sinónimo muchas veces de bajos costos y de seguridad para las

mercancías lo que ocasiona que no haya tantas pérdidas económicas al momento del manejo de las mercancías.

Es vital contar con variedad en los servicios que se prestan en el puerto, así como en las empresas que ofrecen dichos servicios, de esta manera los usuarios pueden escoger la empresa que se apegue más a lo que ellos quieren en cuanto a calidad, precio o rapidez. Es importante que las empresas tengan servicios de calidad para poner en alto el nombre del puerto, en este caso de Manzanillo. La API de Manzanillo deberá analizar cuales son las mejores empresas para la prestación de los servicios portuarios, para que estos sean de calidad y así aporten en el desarrollo y la modernización y su imagen sobre todo en el ámbito internacional.

Es primordial que las empresas además estén a la vanguardia tecnológica para que cada vez sea mejor la prestación de los servicios, y así el puerto de Manzanillo no se quede rezagado con respecto a otros puertos, sobre todo los que compiten de manera directa con él.

Asimismo, es trascendental que el personal encargado de prestar los servicios en esta empresa, no solamente esté capacitado para desempeñar sus labores de una manera adecuada, sino que además esté en capacitación constante de acuerdo con los avances tanto en materia tecnológica, como en materia administrativa y en general en todos los aspectos, según sea su área de trabajo para que así puedan desempeñar su trabajo cada vez mejor en beneficio de ellos mismo, de la empresa, del puerto y por ende del país en general y del desarrollo en su comercio exterior.

Estos son los servicios con los que cuenta Manzanillo. Ciertamente esta muy completo el conjunto de servicios que presta, sin embargo, también es cierto que faltan aún algunos que harían que fuera aún mejor y así estar a niveles de puertos de clase mundial. Podríamos decir que los servicios que presta son buenos en general, son considerados superiores a los estándares internacionales. Sin embargo, hay puertos en la zona de la Cuenca del Pacífico que están por encima de Manzanillo, sobre todo los norteamericanos como es el caso de Long Beach, el cual es competidor directo de Manzanillo. Éste tiene mejor infraestructura y la calidad en sus servicios es mejor, más rápida, además de ser mayor el número de servicios que presta, por lo que muchos exportadores, sobre todo asiáticos, prefieren introducir sus productos por el puerto de Long Beach y transportar de ahí sus productos hacia México por vía terrestre, ya que les resulta más rentable.

Es por ello que el puerto de Manzanillo deberá tener un desarrollo mayor y una modernización más acorde a la demanda de servicios que se presente, para que con ello pueda competir aún más con los puertos norteamericanos y así las empresas decidan transportar sus productos a través de Manzanillo y no por el Long Beach y pueda tener un desarrollo y una modernización aún mayor con la entrada de divisas creadas con una mayor atención de buques y un mayor manejo de mercancías sobre todo las provenientes de Asia que van dirigidas hacia el interior de la república mexicana.

2.4 Zona de influencia

Para un puerto es muy elemental contar con una zona de influencia amplia para poder transportar las mercancías desde el puerto a las diversas zonas del país. De ello depende en mucho su importancia y el número de exportadores o importadores que opten por transportar sus mercancías a través de dicho puerto. Manzanillo cuenta con una extensa zona de influencia nacional que está integrada por 16 estados pertenecientes a las zonas Norte, Occidente y Centro de la república mexicana y de las cuales se ha posicionado como la principal entrada de mercancías hacia estas zonas, que representan más del 60% del Producto Interno Bruto y el 47% de la población. Los estados a los que nos referimos son:

1. Aguascalientes
2. San Luis Potosí
3. Jalisco
4. Guanajuato
5. Querétaro
6. Zacatecas
7. Nuevo León
8. Coahuila



9. Morelos
10. Estado de México
11. Distrito Federal
12. Hidalgo
13. Nayarit
14. Durango
15. Michoacán
16. Colima

Mapa elaborado con datos del libro: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los puertos mexicanos en cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 34 y 35

Entre 1998 y 1999 el puerto de Manzanillo concentró un 45% de las importaciones en la región del Bajío, que esta integrada por Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Nayarit, Michoacán, Colima, Guanajuato, Zacatecas y Querétaro; en la región Centro integrada por los estados de Morelos, México, Distrito Federal e Hidalgo, concentró el 9%; en la región Norte con el 2%, dentro de la cual están los estados de Nuevo León, Coahuila y Durango; el resto de las importaciones se quedaron dentro de la ciudad de Manzanillo.

En lo que se refiere a las exportaciones, el Bajío contribuyó con el 29% del total de la carga exportada, mientras que la región Centro con el 10%, la región Norte movió el 16% y el restante 45% correspondió a las empresas localizadas en la ciudad de Manzanillo.

La zona de influencia con la que cuenta el puerto de Manzanillo es amplia, ocupa el tercer lugar en número de estados integrados en esta con 16, sólo debajo de Veracruz que cuenta con 19, tres más que Manzanillo y Tampico con

17, sólo uno más que Manzanillo³³. Sin embargo ocupa el primer lugar en el Pacífico Mexicano.

Son muchos los factores que influyen para que Manzanillo cuente con esta amplia zona de influencia y son los mismos que influyen para que un puerto tenga determinada importancia también en el ámbito internacional, como es el contar con buenas conexiones hacia el interior de la república, con una buena y basta infraestructura para atender el arribo de buques, con servicios de calidad internacional, entre otros. A pesar de ello Manzanillo podría tener un desarrollo aún mayor si ampliara un poco más su infraestructura y modernizara la prestación de sus servicios y el mecanismo en las operaciones administrativas que son lentas y en ocasiones deficientes. Es por ello que deberá llevar a cabo una modernización en este sentido y llegar a tener la rapidez que se requiere para llegar a ser un puerto de la calidad de Long Beach. Cuenta con las condiciones necesarias para llegar a serlo, siempre y cuando las autoridades que están alrededor del manejo y la administración del puerto se coordinen y mejoren los mecanismos administrativos, así como también que sean capaces de crear las condiciones necesarias para la modernización de sus servicios y la ampliación y modernización de su infraestructura.

Sin duda alguna, la zona de influencia con la que cuenta el puerto de Manzanillo es amplia, lo que nos habla de la importancia que tiene éste a nivel nacional e internacional. A pesar de ello, tiene la posibilidad de expandir más su zona de influencia, sobre todo en los estados cercanos al él, tal vez no muchos, ya que tanto al norte, como al sur, tiene puertos que ocupan nichos de mercado que hacen que Manzanillo ocupe una menor zona de influencia.

La zona de influencia está determinada por la importancia del puerto y viceversa, la importancia de un puerto está determinada en cierta forma por su zona de influencia, ya que ésta determinara a que porcentaje del país tiene posibilidades de influir para que las mercancías sean transportadas desde o hacia esos puntos, por lo que las líneas navieras elegirán aquel que tenga influencia en una mayor parte del país, ya que así no tendrán que transportar sus mercancías desde o hacia diversos puertos, sino que sólo a uno, el cual tiene la oportunidad de llegar al mayor número de lugares posibles, sobre todo los principales centros de producción y consumo, que es a donde se dirigen la mayor parte de las mercancías.

En este sentido, Manzanillo tiene cierta ventaja competitiva con respecto de otros puertos, al contar con una ubicación privilegiada, en la cual le resulta fácil, de cierta manera, acceder a gran parte del territorio nacional, sobre todo a los principales centros de producción y consumo, como lo son Guadalajara, Monterrey y la ciudad de México. Aunado a ello, cuenta con buenas conexiones hacia el interior del país tanto carreteras, como ferroviarias lo que le facilita el rápido acceso, así como de manera segura. Ello influye también para que el puerto tenga una buena imagen a nivel internacional y que cada vez sea mayor el número de embarcaciones que arriban al éste, lo que ocasiona mayor

³³ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los puertos mexicanos en cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 34.

entrada de divisas, mayor número de empleos y por ende mayor desarrollo y modernización del puerto de Manzanillo.

A pesar de ello, hace falta modernizar aún más las conexiones intermodales hacia el interior del país, sobre todo en el ámbito ferroviario, el cual es un tanto deficiente, en el sentido de que las rutas que corre el tren, son muy largas hacia los principales lugares que se transportan las mercancías debido a que en la ruta que corre, pasa por demasiados pueblos, es decir, no existe una ruta directa, sobre todo hacia los estados de las zonas Centro y Bajío. En este sentido se debería de dar una modernización del sistema ferroviario para que sea más fácil el acceso al interior del país y pueda tener un mayor desarrollo tanto el puerto de Manzanillo, como el sistema de transporte ferroviario en general.

Después de la creación de la Administración Portuaria Integral, el gobierno dejó de tener las funciones de administrador del puerto para pasar a tomar un papel normativo y de supervisión a través de distintas dependencias gubernamentales, tales como las Secretarías de Estado que prestan servicios dentro del puerto, las cuales actúan cada una en su campo de acción.

El gobierno federal es el encargado de elaborar las normas que regirán, no sólo a este puerto sino a todos los puertos mexicanos. Sin embargo, Manzanillo y cada puerto administrado por una API, tiene sus propias reglas de operación, dentro de las cuales contempla aspectos tales como: las zonas para la ampliación; los límites de pilotaje; la zona de fondeo para maniobras de embarque y desembarque de prácticos; la zona marítimo portuaria; el área para operaciones portuarias; los horarios de operación; los accesos y vialidad del recinto portuario; la forma de administrar las áreas e instalaciones; la manera en que se construirá, aprovechará y explotarán las obras; el arribo y despacho de embarcaciones; la programación de buques; el atraque y permanencia de embarcaciones; los requisitos para prestar servicios portuarios; las reglas para las maniobras portuarias; la reglamentación para la operación portuaria; aspectos de vigilancia y seguridad; el control ambiental; y la prevención de la contaminación. Cabe mencionar que este reglamento operativo del puerto de Manzanillo está basado en la Ley de Puertos y su Reglamento y en muchos aspectos el reglamento operativo remite a la Ley y su Reglamento.

Existe un programa de vinculación entre el puerto y la ciudad de Manzanillo, dentro del cual participan además de autoridades del puerto y el municipio de Manzanillo, del gobierno estatal y federal por medio de diversas dependencias. Los objetivos básicos de este programa son: "coordinar con las autoridades municipales de Manzanillo y las del gobierno del estado de Colima correspondientes para que en las superficies de tierra colindantes a la Laguna de Cuyutlán ubicada a 10 kilómetros al suroeste del puerto, no se permitan asentamientos humanos hasta concluir con el estudio de factibilidad que realizará la API para determinar los posibles usos y ampliaciones del Recinto Portuario³⁴".

³⁴ APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com.mx>

Este punto es sin duda trascendental debido a que el puerto es uno de los más importantes del país y día a día debe estar modernizándose para poder atender los requerimientos que vayan presentando con respecto al servicio hacia las embarcaciones y las necesidades que vaya teniendo el transporte marítimo y así pueda estar al nivel de los principales puertos del mundo. Es por ello que es necesario tener en cuenta lugares para su ampliación en un futuro.

La responsabilidad de apoyar para el desarrollo del puerto no es sólo para el municipio, en este caso el de Manzanillo, sino también para el gobierno estatal y el Federal, ya que al desarrollarse y obtener entradas de divisas, creación de empleos y otros aspectos ayudará, no solamente al desarrollo del municipio o de la región, sino además al desarrollo del estado y de todo el país.

Al pertenecer Manzanillo a un sistema portuario nacional, el desarrollo de éste va a influir en la perspectiva que el mundo tenga no sólo de este puerto, sino de todo el sistema portuario nacional en general. Aunque de manera independiente Manzanillo tenga su propia imagen ante el mundo, también influye en la imagen que los puertos mexicanos en general tienen en el ámbito internacional. Es por ello que los tres niveles de gobierno deben actuar conjuntamente para apoyar el desarrollo del puerto de Manzanillo, para que así este pueda desarrollarse de una manera importante y con ello crear más empleos en diversos campos de trabajo, incrementar la entrada de divisas, no sólo a nivel federal o local, sino en los tres niveles.

Pero no solamente los gobiernos tienen la obligación de apoyar al puerto para su desarrollo, sino que también éste, a través de la Administración Portuaria Integral, está encargado de apoyar de alguna manera el desarrollo tanto del municipio, como del estado y de todo el país. Es por ello que se llevó a cabo un programa para realizar lo mencionado anteriormente y dentro de las premisas de dicho programa está el que la Administración Portuaria Integral deberá:

Coordinar con las actividades municipales, estatales y federales encargadas de regular la normatividad ambiental, el relleno de áreas que permita su utilización en actividades portuarias como el almacenamiento, concentración y manejo de diversas mercancías.

Promocionar el puerto, sus servicios y atractivos turísticos en coordinación con las autoridades estatales (Colima, Jalisco, Guerrero, Sinaloa) y municipales (Manzanillo, Puerto Vallarta, Acapulco, Mazatlán) en los foros nacionales e internacionales relacionados con el tema de cruceros turísticos.

Coordinar con los tres niveles de gobierno la construcción del distribuidor vial ubicado al norte del Polígono 2 del recinto portuario a la altura del monumento del Pez Vela, que evite conflictos del tránsito de vehículos ligeros y turísticos con el autotransporte de carga.

Coordinar con los tres niveles de gobierno la construcción de una vialidad que amplíe a 4 ó más carriles la carretera Manzanillo-Jalipa y conectarla al libramiento, reubicando la caseta de cobro, además de la ampliación a 4 ó más carriles del tramo Colima-Cd. Guzmán de la autopista Manzanillo-Guadalajara.

Elaborar un estudio que proponga soluciones a la problemática de las operaciones ferroviarias dentro de la ciudad, cuyos resultados permitan entre otros, reestructurar sus horarios de entrada y salida al puerto, así como colocar las señales preventivas necesarias para lograr un crecimiento armónico de este medio de transporte de carga con la comunidad y evitar en lo posible conflictos viales y de servicios a la población.

Coordinar con FERROMEX y los tres niveles de gobierno la construcción de un paso a desnivel que evite conflictos del tránsito de vehículos con el ferrocarril en la zona conocida como "El Tajo".

Promover ante el gobierno federal el reconocimiento como Recintos Fiscalizados de los patios de servicios múltiples para el autotransporte y los patios de ferrocarril ubicados fuera del puerto y coadyuvar con los interesados en su realización para que en ellos sean documentadas las cargas y llevada a cabo la formación de los trenes unitarios, resolviendo el problema de congestión de las vialidades y de maniobrabilidad dentro del recinto portuario y la afectación al tránsito de la ciudad.

Coordinar con las autoridades municipales de Manzanillo y las del Gobierno del estado de Colima, la habilitación de servicios urbanos en la zona del corredor industrial ubicado al norte del recinto portuario, para dar mayores facilidades a las empresas vinculadas con el puerto.

Fijar un plan para el mejoramiento en la colindancia del Bulevar Miguel de la Madrid con el puerto.

Establecer un programa para reacondicionar y mejorar la Avenida Teniente Azueta que conduce al tráfico de vehículos al recinto portuario.

Elaborar un estudio hidrológico de la cuenta de Tepeixtles, Las Brisas y zonas aledañas, para establecer un programa de construcción de nuevos drenes que garanticen un eficiente desalojo de las aguas pluviales a la zona de agua del puerto.

Estructurar un programa permanente de limpieza de azolve en los drenes pluviales del sistema de desalojo de aguas.

Coordinar el desarrollo de actividades culturales, educativas y de recreación relacionadas con la protección del entorno ecológico del puerto y la ciudad de Manzanillo.

Como podemos apreciar, las premisas que acabamos de ver están relacionadas a la correlación entre el puerto y los diferentes tipos de gobierno ya mencionados. Estas premisas no sólo son para beneficio de una de las partes, sino para beneficio de todas, tanto para el puerto, como para el municipio, así como para el estado y en general para todo el país. Incluye aspectos desde el mejoramiento de las vialidades tanto carreteras como férreas, tanto dentro, como fuera del recinto portuario, hasta de protección

ecológica, promoción turística, viabilidad de asentamientos urbanos cerca del puerto, estudios hidrológicos, entre otros muchos que ya se mencionaron, los cuales son muy importantes, ya que no solo abarca aspectos relacionados con las actividades comerciales que en el puerto se realizan, sino también toma aspectos que puede o no afectar a la zona en que se ubica, o a la imagen que se tenga a nivel internacional en el caso de la promoción turística y el conjunto de todos estos aspectos son importantes para el desarrollo del mismo, para el desarrollo de la calidad de vida de las personas, no solo que viven en zonas cercanas al éste, sino todas aquellas que de alguna u otra forma tienen una relación ya sea directa o indirecta, llámese trabajadores portuarios, autoridades en cualquiera de los tres niveles, flora ubicada en o alrededor del puerto, fauna, entre otros muchos actores que de cierta manera están interesados en el desarrollo del puerto y en que este no afecte el entorno, tanto ecológico, como económico o social, y que estos interactúen de la mejor manera posible.

Para el cumplimiento y ejecución de las obras y apoyos que la API otorgue al municipio que sean realizadas fuera del puerto deberán previamente ser autorizadas por el Órgano de Gobierno de la API y formalizarse mediante los convenios correspondientes con el Gobierno del Estado y el Municipio en su caso.

Sin duda alguna, son trascendentales las obras que la API de Manzanillo ha aportado a este municipio (anexo 11), las cuales no son sólo en beneficio del mismo, sino del propio puerto, ya que por ejemplo, los drenes pluviales sirven tanto para que no se inunde el municipio, como para que no se inunde el puerto y con ello pueda afectar las operaciones portuarias. Y así cada una de las obras que la API aportó y aporte en un futuro serán en beneficio de ambos debido a la estrecha relación que mantienen ambos, al estar el puerto ubicado dentro del municipio, al estar el municipio dentro del estado, este se beneficia con estas obras al no tener que invertir en estas y poder canalizar estos recursos en otras cosas, y por ende al estar el estado de Colima dentro del territorio mexicano, este último se beneficia al tener un desarrollo, no sólo del puerto, sino de toda esa zona, que no sólo incluye al municipio de Manzanillo o al Estado de Colima, sino a los municipios y estados que se encuentran alrededor de estos, como el caso de Michoacán y Jalisco. Es ahí donde radica la importancia de que el puerto se encuentra en buenas condiciones, tanto dentro como alrededor de este, ya que no solo influye de una manera positiva en las regiones aledañas a este, sino en regiones y ámbitos no tan cercanos al mismo.

Ecológicamente y como parte del programa de vinculación del puerto con la ciudad, la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, apoyo en cuanto a asesoría legal y construcción de infraestructura en el Campamento Tortuguero de la Delegación Estatal SEMARNAT del "PATRONATO VIDA SILVESTRE, A.C." Este patronato se integró el 24 de julio de 1998 y es el primero en su tipo en la costa del Pacífico, su objetivo es apoyar las labores de preservación, protección y conservación de especies en peligro de extinción, amenazadas en protección especial en el estado.

Una contribución notable por parte del gobierno federal hacia los puertos es la construcción y mejoramiento de la infraestructura carretera y ferroviaria. Aunque no invierte directamente en el puerto y su infraestructura, el hecho de que mejore los medios de acceso a éste, ya sea carretero o ferroviario, hace que el tome una gran importancia, ya que de esto depende también que tenga mayor o menor influencia a nivel nacional, debido a que los amplios accesos tanto ferroviarios como carreteros, e incluso aéreos hacen que las mercancías sean más fácil de transportar desde y hacia el puerto. Es por ello que es vital que un puerto tenga una excelente conexión ferroviaria, una amplia conexión a la red carretera nacional, por que de ello dependerá en gran medida la importancia de un puerto tanto a nivel nacional como a nivel internacional.

En el caso del puerto de Manzanillo cuenta con una buena conexión, tanto ferroviaria como carretera, pero todavía falta mucho por hacer para que ésta pueda llegar a ser muy buena o hasta excelente, para que así pueda tener un mayor desarrollo. Falta sobre todo mejorar la conexión entre el puerto y las redes carreteras nacionales y mejorar también la red ferroviaria de manera que estas puedan estar conectadas de una manera que sea más eficiente y rápido el traslado de mercancías desde y hacia los principales centros de producción y consumo del país y en general de todas las regiones de la república mexicana, para que así éste pueda adquirir una zona de influencia más amplia y por ende una importancia mucho mayor a nivel nacional.

3. LA IMPORTANCIA DEL PUERTO DE MANZANILLO PARA EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO EN LA CUENCA DEL PACÍFICO

El objetivo de este último capítulo es mostrar la importancia del puerto de Manzanillo para el comercio exterior mexicano por medio de los flujos de comercio que se realizan a través de este puerto. Además de dar a conocer la importancia que tendría la modernización del puerto para el desarrollo del mismo en la zona tan importante en la que se encuentra ubicado, como lo es la Cuenca del Pacífico.

La posición geográfica privilegiada con la que cuenta México, con más de 11,000 kilómetros de costas, con puertos en dos litorales como lo son el Océano Pacífico y el Golfo de México y Caribe, favorecen el desarrollo del comercio exterior por medio del transporte marítimo, con un buen número de líneas navieras que prestan sus servicios en los diversos puertos con los que cuenta el país, los cuales tienen las cualidades para desarrollar el tráfico de altura en actividades tanto comerciales, como industriales, petroleras y turísticas, además de la pesca, las cuales son las más redituables dentro del aspecto marítimo.

Gracias a la reestructuración que se ha dado en el sistema portuario nacional y específicamente en el puerto de Manzanillo en los últimos años, los puertos han jugado un papel de suma importancia para la economía mexicana debido a que éstas políticas de modernización y apertura comercial, ha permitido abrir las puertas a la inversión privada en los puertos, así como también la posibilidad del desarrollo de los negocios y diversas actividades generadoras de recursos, divisas y sobre todo empleos para el país. Además las ganancias obtenidas son reinvertidas, lo que genera un crecimiento de la infraestructura y una mejor calidad en los servicios que se prestan.

Lo anterior ha permitido el desarrollo del puerto, no sólo en volumen, sino también en calidad en cuanto a que se cuentan con terminales especializadas y con tecnologías más avanzadas, las cuales están a la altura de muchos puertos importantes del mundo, es decir, que se encuentran incluso por encima de los estándares internacionales.

A pesar de esto, los puertos mexicanos en general necesitan adaptarse a las nuevas condiciones que se van presentando a nivel internacional para poder alcanzar el desarrollo de puertos de clase mundial. Es mucho lo que hace falta aún por hacer, sin embargo, es importante que se tome muy en cuenta, sobre todo en los principales puertos de México (como es el caso del puerto de Manzanillo en la zona del Pacífico), la importancia de que estos tengan un desarrollo y una modernización como lo tienen los principales del mundo para enfrentar los nuevos retos que se van presentando en el mercado mundial y los cuales no se puede dejar de lado, sobre todo al estar relacionados con los tres grandes bloques económicos en el mundo como lo son América del Norte, Europa y Asia, sobre todo este último, el cual se perfila para ser el más grande y con mayor crecimiento.

3.1 La participación del puerto de Manzanillo en el comercio exterior mexicano

Para el desarrollo del comercio exterior de cualquier país siempre será valioso contar con un buen nivel en sus puertos marítimos, principalmente en los más importantes, los que manejan el mayor número de carga. Sobre todo en un país como México, el cual cuenta con puertos tanto en el Océano Atlántico como en el Pacífico. Por los puertos se maneja gran parte de las entradas y salidas de mercancías desde y hacia otros continentes, pero también hacia y desde lugares del mismo continente americano.

En el caso de Manzanillo, es importante su participación en el comercio exterior mexicano, ya que, al ser considerado la puerta de entrada hacia México por el Pacífico, son manejadas muchas mercancías de importación y exportación hacia y desde países asiáticos sobre todo, pero también hacia y desde países del mismo continente americano, principalmente los Estados Unidos (principal socio comercial de México), Canadá, Chile, entre otros países latinoamericanos.

De 1994, año en que la Administración Portuaria Integral de Manzanillo tomara el control de la administración del puerto, al año 2000, el movimiento total de carga transportada ha ido en aumento, a excepción de 1995 que tuvo una baja mínima en consideración al año anterior. A partir de ese año ha ido aumentando el movimiento de carga total en el puerto.

Serie histórica de movimiento de carga total
(toneladas)

Concepto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Altura	4,684,920	3,406,444	6,176,129	7,369,380	6,750,796	5,839,406	7,717,084
Importación	4,217,868	1,742,854	2,407,792	3,711,806	4,977,367	4,339,601	6,168,924
Carga General Suelta	556,425	102,377	129,086	204,559	352,790	373,210	602,692
Carga Contenerizada	-	324,861	655,902	912,912	1,219,175	1,607,025	2,192,252
Granel Agrícola	810,828	367,490	834,798	424,198	650,473	498,762	688,801
Granel Mineral	206,513	193,019	527,672	480,872	707,459	1,003,810	1,112,771
Petróleo y Derivados	2,588,461	712,162	215,914	1,656,885	1,970,319	827,309	1,507,255
Otros Fluidos	55,641	42,945	44,420	32,380	77,151	29,485	65,153
Exportación	467,052	1,663,590	3,768,337	3,657,574	1,773,429	1,499,805	1,548,160
Carga General Suelta	278,706	201,130	207,977	92,051	130,112	59,322	63,484
Carga Contenerizada	-	487,058	1,023,096	1,342,298	911,265	1,010,466	1,157,758
Granel Agrícola	-	-	-	-	70,250	13,200	6,411
Granel Mineral	108,670	916,930	2,421,515	2,180,856	661,802	392,067	299,718
Petróleo y Derivados	-	-	-	-	-	-	-
Otros Fluidos	79,676	58,472	115,749	42,369	-	24,750	20,789

Concepto	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Cabotaje	2,521,973	2,960,821	3,818,447	2,770,205	3,379,939	4,348,455	4,261,154
Entradas	819,004	1,074,756	2,125,097	1,128,336	1,557,005	2,307,409	2,053,972
Carga General Suelta	8,919	-	-	3,480	3600	-	-
Carga Contenerizada	-	5,509	96	113	-	-	-
Granel Agrícola	-	-	-	-	-	-	-
Granel Mineral	-	-	2,130	88,520	24,494	-	-
Petróleo y Derivados	810,085	1,069,247	2,122,871	1,036,223	1,528,911	2,307,409	2,053,972
Otros Fluidos	-	-	-	-	-	-	-
Salidas	1,702,969	1,886,065	1,693,350	1,641,869	1,822,934	2,041,046	2,207,182
Carga General Suelta	3	-	8,999	28,271	74,179	71,556	81,866
Carga Contenerizada	-	5,509	96	113	-	-	-
Granel Agrícola	-	-	-	-	-	-	-
Granel Mineral	1,702,966	1,886,021	1,684,089	1,613,520	1,748,755	1,969,490	2,125,316
Petróleo y Derivados	-	-	-	-	-	-	-
Otros Fluidos	-	-	-	-	-	-	-

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL	7,206,893	6,367,265	9,994,576	10,139,585	10,130,735	10,187,861	11,978,238

Fuente: Anuario Estadístico 2000 elaborado por la SCT.

Dentro del total de carga contempla lo que es el tráfico de altura en sus modalidades de importación y exportación, siendo la importación muy superior a la exportación, así como el tráfico de cabotaje en sus modalidades de entradas y salidas, en este caso estando las salidas por encima de las entradas, a excepción de 1999, año en que las entradas fueron superiores por casi 300,000 toneladas.

Es de resaltar que hasta 1994 en el puerto era mínimo el manejo de carga contenerizada y que a partir de 1995 se empezó a manejar y tuvo un auge muy importante, tanto en los movimientos de importación como en los movimientos de exportación, a tal grado que a partir de 1996 ocupó el primer lugar en los movimientos por tipo de carga en importación, inclusive por encima de petróleos y derivados, sólo perdiendo esta categoría en 1997 y 1998, pero recuperándolo en 1999 y manteniéndolo en 2000. La carga manejada en contenedores ha tenido un gran auge a partir de la privatización del puerto, tanto en movimientos de importación como en los de exportación. De hecho Manzanillo ocupa el segundo lugar nacional en el movimiento de contenedores, sólo por debajo de Veracruz que ostenta el primer sitio³⁵.

³⁵ Anda Gutiérrez Cuahutémoc. *Ob.cit.* p. 222.

Manzanillo no se caracteriza por ser una zona donde se extraiga petróleo, es por ello que en cuanto al tráfico de cabotaje, la mayoría de las entradas son de petróleo y sus derivados, sin embargo, si es considerada una zona minera, es así, que en cuanto a las salidas, el primer lugar lo ocupa el granel mineral, de hecho éste ocupa casi el 100% de las salidas del puerto en tráfico de cabotaje, es decir, que se transporta a otros sitios del mismo territorio nacional.

Además de ser un gran puerto comercial, Manzanillo se destaca también por ser un puerto turístico de importancia para el país. Es muy atractivo para turistas de todo el mundo, tiene unas playas muy bonitas y cuenta con los servicios para atender a los turistas. Manzanillo ocupa el segundo lugar nacional en la recepción de buques de todo el Pacífico, estando sólo encima de éste, el puerto de Ensenada, ubicado en Baja California. Este último ha sido históricamente uno de los más importantes del Pacífico Mexicano, turísticamente hablando. Cabe destacar que Manzanillo en 1994 ocupaba el tercer lugar en cuanto a buques atendidos en el Pacífico Mexicano, solamente debajo del ya mencionado puerto de Ensenada y del puerto de La Paz, el cual ha disminuido en mucho la recepción de buques, tal vez en gran medida a la poca promoción que se la ha dado a éste.

A continuación se muestra una tabla con la serie histórica de los buques atendidos por los puertos de Ensenada, La Paz y Manzanillo a partir de 1994 y hasta el año 2000, para comparar el desarrollo del puerto de Manzanillo, en relación a los otros dos.

Serie histórica de los buques atendidos por el puerto de Ensenada

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1,075	1,091	1,209	1,190	1,304	1,108	926

Serie histórica de los buques atendidos por el puerto de La Paz

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
724	674	75	68	88	66	926

Serie histórica de los buques atendidos por el puerto de Manzanillo

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
456	404	588	700	883	951	1,076

Fuente: Tablas elaboradas con datos del libro Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los puertos mexicanos en cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. y Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Informe Estadístico: movimiento de carga, buques y pasajeros*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 2001.

Como podemos apreciar, los buques atendidos en el puerto de Manzanillo a partir de que la API tomó la administración de éste, ha ido en claro aumento, con un pequeño declive en 1995, pero que sin embargo, a partir de este año es muy considerable el aumento que ha tenido para el año 2000 y que se ve reflejado en muchos aspectos, tal vez los más importantes, la creación de empleos en primer lugar y la obtención de divisas por medio del turismo en segundo.

Es por ello, que hay que seguir dándole promoción a este puerto y estar modernizándolo y ampliándolo de acuerdo a los requerimientos que el contexto lo vaya marcando, para que siga siendo una gran fuente de empleo y generador de recursos, y aunque hay muchas cosas aún por hacer y no se le ha sacado el provecho que se le debería sacar en cuanto a modernización y ampliación, es importante tomar en cuenta los logros que ha tenido.

Manzanillo ha tenido un buen desarrollo en relación a los otros dos puertos como son Ensenada y la Paz, superando a ambos en cuanto a buques atendidos se refiere en el año 2000. Ensenada ha tenido un balance en términos generales bueno, y aunque entre 1994 y 2000 no ha tenido un desarrollo amplio, por lo menos ha mantenido una regularidad, caso contrario al puerto de La Paz, el cual ha tenido un descenso considerable entre 1994 y 1999 sobre todo, pero que sin embargo en el año 2000 tuvo un ascenso impresionante.

Lo que cabe destacar es que Manzanillo ha tenido un crecimiento constante en cuanto a recepción de buques se refiere. Entre 1994 y 2000 aumento en más del doble la cantidad de buques atendidos, lo que se ve reflejado en la importancia que ha adquirido en el transcurso de estos años, además de que es un indicio de que va por buen camino para ser uno de los puertos más importantes no sólo dentro del sistema portuario mexicano, sino además en la zona de la Cuenca del Pacífico.

Manzanillo ha sido el único de estos tres puertos que ha mantenido un crecimiento constante en cuanto al número de buques atendidos, al grado de que al año 2000 superó a los otros dos, los cuales son de vocación preponderantemente turística. En este sentido, Manzanillo tiene la ventaja de ser un puerto multipropósitos, es decir, que tiene vocación comercial y turística, lo que ocasiona que arriben buques tanto turísticos, como los destinados a actividades comerciales, lo que le da una ventaja competitiva en relación Ensenada y La Paz. Otro aspecto en el cual Manzanillo los supera, es en relación al desarrollo tecnológico que ha tenido a partir de 1994 con la creación de la API, el cual ha sido superior al desarrollo de los de Ensenada y La paz, lo que se ve reflejado en una mejor atención de los buques.

Manzanillo es en general la terminal portuaria del Pacífico que mejor ha logrado adaptarse a la globalización y a sus esquemas de producción y comercio. Además en este puerto arriban el mayor número de navieras con rutas regulares, que son las que mejor se acoplan a los procesos de la globalización,

dentro de los cuales se encuentra el requisito "justo a tiempo"³⁶. La posición geográfica de México le favorece en la explotación del comercio exterior. A raíz de la reestructuración del sistema portuario nacional, los puertos mexicanos han tomado una gran importancia en la economía mexicana. Las nuevas políticas de modernización han permitido la apertura de la inversión privada en los mismos. También surgieron oportunidades de llevar a cabo negocios y actividades que generan recursos importantes, divisas y empleos. Esto se ha manifestado en incremento en infraestructura, además del mejoramiento y ampliación de los servicios que en el puerto se prestan.

3.2 Relaciones comerciales con países de la cuenca del pacífico

A partir de la apertura comercial que se inició en México hace algunos años, el intercambio comercial ha sido una de las prioridades, tanto de los gobiernos como de los inversionistas e industriales. Las relaciones comerciales de México se han incrementado en los últimos años hacia y desde tres grandes bloques. El primero y más importante, con el que se genera el mayor intercambio comercial, es Estados Unidos y Canadá a través del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); el segundo bloque es Europa, con cuyos países recientemente se firmó un Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUE) y el otro bloque es uno que ha tenido un desarrollo sobresaliente en los últimos años como lo es Japón y otros países de la Cuenca del Pacífico, lo que se conoce como el mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), la cual se perfila como la más grande y dinámica zona económica en el mundo, lo cual es muy relevante para el transporte marítimo. Los países que conforman este bloque económico son: Australia, Brunei, Canadá, Chile, China, Estados Unidos, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, Rusia, Singapur, Taiwán, Tailandia, Vietnam y por supuesto México, el cual fue admitido en el organismo en 1993.

De las mercancías operadas con Asia durante 1999 y 2000, Japón representó el principal socio comercial para Manzanillo con origen y destino de las mercancías de comercio exterior, como lámina de acero, partes automotrices, automóviles y aparatos electrónicos, seguido por China con parafina, maquinaria, colorantes, artículos de acero inoxidable, entre otros.

En la gráfica comparativa del intercambio comercial que se dio entre México y diversos países asiáticos por medio del puerto de Manzanillo entre los años 1999 y 2000 podemos observar la interacción que tuvo México con países asiáticos a través del puerto de Manzanillo en cuanto a importaciones y exportaciones se refiere, en estos años, así como también el manejo total de mercancías.

³⁶ El término "justo a tiempo" se refiere a una filosofía industrial de eliminación de todo lo que implique desperdicio en el proceso de producción, desde las compras hasta la distribución. Sus componentes básicos son el equilibrio y la sincronización en el flujo de las mercancías; la calidad, el "hacerlo bien a la primera"; y la participación de los empleados. Se debe recurrir a los recursos mínimos de materiales, maquinas y mano de obra necesarios para agregar valor al producto. Los beneficios son la reducción en tiempo de producción; el aumento de la productividad; la reducción en precios de material comprado; la reducción de inventarios y; la reducción del tiempo de alistamiento.

**Comparativo 1999 / 2000 del intercambio comercial del p de Manzanillo
con países asiáticos (toneladas).**

1999

	Exportaciones	Importaciones	Total
Japón	137,950.20	330,186.18	468,136.38
China	59,241.64	175,456.96	234,698.60
Korea	14,196.09	122,285.12	136,481.21
Singapore	32,987.21	24,845.45	57,832.66
Indonesia	1,016.43	14,474.71	15,491.14
Taiwan	2,165.90	6,098.30	8,264.20
Malasia	113.80	3,736.64	3,850.44
Filipinas	302.96	2,479.36	2,782.32
Total	262,834.35	689,724.56	952,558.90

2000

	Exportaciones	Importaciones	Total
Japón	199,142.11	445,954.78	645,096.88
China	50,432.59	136,688.42	187,121.01
Korea	56,668.36	94,816.91	151,485.27
Singapore	2,081.72	17,833	19,915.64
Indonesia	3,036.40	27,914.72	30,951.12
Tailandia	1,012.21	24,955.93	25,968.14
Taiwan	126.79	462.75	589.54
Malasia	1,767.24	46,027.86	47,795.10
Filipinas	3,826.54	407.73	4,234.27
Total	318,093.97	795,062.99	1,113,156.95

	Diferencia 99 / 00	%
Japón	176,960.51	37.80
China	-47,577.59	-20.27
Korea	15,004.06	10.99
Singapore	-37,917.02	-65.56
Indonesia	15,459.98	99.80
Tailandia	946.18	3.78
Taiwan	-7,674.66	-92.87
Malasia	43,944.66	1,141.29
Filipinas	1,451.95	52.19
Total	160,598.05	16.86

Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 69.

Como podemos apreciar en las gráficas, las relaciones comerciales que se llevan a cabo con países asiáticos a través del puerto de Manzanillo son altas, sobre todo con Japón y China, que son los principales socios comerciales asiáticos de México. Cabe mencionar que la mayor parte del tonelaje que se maneja, se transporta por medio de contenedores, y en éste sentido el puerto de Manzanillo ha tenido un desarrollo en el manejo de éstos, tanto para la importación, como para la exportación.

Es importante señalar que la diferencia entre las importaciones y las exportaciones que México realiza a través del puerto de Manzanillo con relación a países asiáticos es negativa, ya que son mayores las importaciones que se realizan a las exportaciones que se llevan a cabo. Esto es negativo para el comercio exterior mexicano no solo marítimo, sino en general, ya que sucede lo mismo con las mercancías transportadas por otro modo de transporte, en el cual también la diferencia entre importaciones y exportaciones son negativas con todos los países asiáticos. No existe ningún país en el cual sea mayor el número de exportaciones al de importaciones.

Es de notar también que el comercio entre México y los países asiáticos va en aumento. Como se ve en las gráficas, el intercambio comercial aumentó con la mayoría de los países, a excepción de Taiwan, Singapur y China, con los cuales tuvo un detrimento en el tonelaje manejado. Con éste último país, es decir, con China, es de alguna manera sorpresivo, ya que es uno de los principales socios comerciales asiáticos de México, incluso a pesar de ésta disminución no dejó de ocupar el segundo lugar en cuanto al movimiento de carga, sólo después de Japón, el cual es por mucho con el que mayor intercambio comercial se tiene a través del puerto de Manzanillo. Ésta tendencia es positiva para México, el aumento de intercambio comercial con países diferentes a Estados Unidos, debido a que se va dando una mayor diversificación del comercio exterior mexicano, ya que la mayor parte se lleva a cabo con Estados Unidos. Además es positivo también aumentar las relaciones comerciales con éstos países que se encuentran en la zona del Pacífico, la cual se perfila para ser la más grande y dinámica zona comercial del mundo. Pero sería más positivo aún disminuir la brecha existente entre las importaciones y las exportaciones que se realizan, de manera que sea mejor la diferencia entre las unas y las otras o incluso con algunos países pueda exportarse mayor volumen del que se importa, para el beneficio del comercio exterior mexicano.

La mayor parte de la mercancía que se mueve a través de Manzanillo es por medio de contenedores de diversos tipos y tamaños, a lo que podemos mencionar que dicho puerto ha tenido un desarrollo sostenible en el manejo de carga contenerizada y si la dinámica del comercio internacional marítimo sigue en ascenso como hasta hora, podemos decir que también el intercambio comercial entre México y los países asiáticos, por lo que el desarrollo del puerto de Manzanillo va a ser importante para afrontar las necesidades que exija el comercio marítimo internacional entre éstos.

Por lo que respecta a los países de Norteamérica, que sólo son, Estados Unidos y Canadá y con los cuales tiene firmado un Tratado de Libre Comercio,

el llamado TLCAN, durante el periodo 1999-2000, se tuvo un intercambio comercial con los estados que conforman la costa oeste de estos países. Entre estos productos destacan las semillas de canola, el nabo, el girasol, el azufre y aceite de canola, con Canadá; mientras que con los Estados Unidos legumbres y carnes principalmente, entre otros productos.

Comparativo 1999 / 2000 del intercambio comercial del puerto de Manzanillo con países del TLCAN (toneladas).

1999

	Exportaciones	Importaciones	Total
Canadá	49,552.00	673,051.34	722,603.34
Estados Unidos	247,750.04	480,230.59	727,980.63

2000

	Exportaciones	Importaciones	Total
Canadá	51,164.00	629,224.88	680,388.88
Estados Unidos	69,275.91	645,596.86	714,872.77

	Diferencia 99 / 00	%
Canadá	-42,214.46	-5.84
Estados Unidos	-13,107.85	-1.80

Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 69.

En la gráfica se puede apreciar la superioridad que tiene Estados Unidos sobre Canadá en cuanto al intercambio comercial que mantienen con México a través del puerto de Manzanillo, sin embargo, la diferencia que existía en 1999, entre un país y otro, con relación al intercambio comercial, era de más de 4 veces, la cual en el año 2000 se redujo notablemente entre Canadá y Estados Unidos con respecto a las exportaciones, al ser mínima, en comparación a un año anterior.

En cuanto a las importaciones podemos apreciar que son mayores las de Canadá que las de Estados Unidos en 1999, mientras que para el año 2000 fueron mayores las importaciones hechas por Estados Unidos procedentes de México a través del puerto de Manzanillo.

A pesar de las diferencias existentes, tanto en importación, como en exportación, el manejo de carga total es similar en ambos países, estando siempre por encima Estados Unidos, pero con una diferencia mínima, lo que nos indica que Canadá, a pesar de tener una relación comercial menor que los Estados Unidos en relación con México, prefiere transportar sus productos por vía marítima al resultarle más económico, ya que por vía terrestre resultaría más tardado y sobre todo más caro, al tener que transportar las mercancías a

través de todo el territorio estadounidense, sin mencionar lo que tendría que recomer del territorio mexicano, aunque por ferrocarril podría resultar más económico, sería mucho más tardado, lo que resultaría gastos en otros aspectos, por lo que la mejor opción es transportar las mercancías por vía marítima, mientras que para Estados Unidos resulta más práctico transportar la mayor parte de las mercancías por vía terrestre.

Es bien sabido que los principales socios comerciales de México son Canadá y Estados Unidos, sobre todo este último con el cual se realiza aproximadamente tres cuartas partes del comercio internacional, sin embargo, la mayor parte de este intercambio comercial (en el cual por supuesto es mayor el número de importaciones que se realizan, con relación al número de exportaciones), se lleva a cabo por vía terrestre a través de las diferentes fronteras ubicadas al norte de la república mexicana.

El intercambio comercial que se lleva a cabo a través del puerto de Manzanillo, en el caso de los Estados Unidos, a pesar de que la mayor parte del intercambio comercial se realiza por vía terrestre, ya sea en ferrocarril o en autotransporte, es superior al de cualquier país asiático, incluso Japón, que es con el que mayor volumen de carga se maneja. En el caso de Canadá se da algo similar, ya que el tonelaje manejado también es superior. Como es de suponer, el tonelaje manejado entre México y Estados Unidos superó casi en el doble al de la manejada por parte de Japón en 1999, mientras que en el 2000 la diferencia se acortó considerablemente, lo que refleja lo dicho anteriormente, el que México está tratando de diversificar su comercio exterior y eso se nota en la diferencia existente entre 1999 y 2000 la cual disminuyó en el caso de ambos países, contrariamente con los países asiáticos con los cuales aumentó en la mayoría de estos. Además de que está tratando de aprovechar sus vínculos con estos países, que van en franco desarrollo.

El intercambio comercial con el resto de América Latina, está orientado sobre todo a Chile, Guatemala, Panamá, El Salvador, Nicaragua y Perú, con quienes se manejan productos tales como cemento, algodón, cereales, refacciones, vidrio, automóviles, almidón de maíz, fibra acrílica, motocicletas, entre otros productos.

Comparativo 1999 / 2000 del Intercambio comercial del puerto de Manzanillo con países de centro y sudamérica (toneladas).

1999

	Exportaciones	Importaciones	Total
Chile	132,570.54	96,699.81	229,270.35
Perú	31,733.39	6,944.85	38,678.24
Colombia	27,065.02	842.88	27,907.90
Costa Rica	20,112.94	5,532.18	25,645.12
Ecuador	18,712.98	1,780.52	20,493.50
Panamá	14,267.55	5,208.55	19,476.10
Guatemala	13,779.54	404.93	14,184.47
Argentina	3,501.92	27,649.56	31,151.48
Nicaragua	2,514.00	2,265.47	4,779.46
Total	264,257.87	147,328.76	411,586.62

2000

	Exportaciones	Importaciones	Total
Chile	133,524.28	111,240.05	244,764.33
Perú	25,538.47	23,374.48	48,912.94
Colombia	31,374.95	4,668.48	36,043.43
Costa Rica	23,832.59	35,606.27	59,438.87
Ecuador	13,620.21	2,540.91	16,161.12
Panamá	40,827.60	2,386.80	43,214.41
Guatemala	46,479.22	671.71	47,150.93
Argentina	3,753.87	2,347.31	6,101.18
Nicaragua	35,647.09	328.81	35,975.90
Total	354,598.28	183,164.82	537,763.10

	Diferencia 99 / 00	%
Chile	15,493.98	6.76
Perú	10,234.71	26.46
Colombia	8,135.53	29.15
Costa Rica	33,793.75	131.77
Ecuador	-4,332.39	-21.14
Panamá	23,738.31	121.88
Guatemala	32,966.46	232.41
Argentina	-25,050.30	80.41
Nicaragua	31,196.43	652.72
Total	126,176.48	30.66

Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 70.

En la gráfica es muy marcada la superioridad de Chile con relación a los demás países de Centro y Sudamérica, los supera en total de carga transportada en más de cinco veces, por lo que podemos decir que el principal socio comercial de México en Latinoamérica es Chile. El más cercano es Perú y a éste lo supera en más de 5 veces del tonelaje total manejado a través del puerto de Manzanillo. A pesar de ello, no supera, ni siquiera se acerca a la mitad del manejado con Estados Unidos y Canadá, con lo que podemos observar la gran dependencia que existe hacia estos países del norte del continente con los cuales se tiene el mayor intercambio comercial tanto a nivel marítimo, como a nivel terrestre.

En el caso de los países de Centro y Sudamérica, es diferente con relación a los asiáticos y norteamericanos, ya que en la mayoría de éstos, es mayor el tonelaje de exportaciones al de importaciones transportadas a través del puerto de Manzanillo, a excepción de Argentina con el cual se invierten los factores, pero que sin embargo, en el año 2000 fue realmente poco la diferencia entre importaciones y exportaciones, en relación a un año antes, en el cual fue casi 8 veces mayor el tonelaje de importaciones en relación al de exportaciones. Esto refleja el predominio que tiene México en relación a los países

Latinoamericanos en este aspecto. Costa Rica fue otro con el cual el tonelaje de importaciones fue mayor al de exportaciones, situación que fue muy diferente un año antes, en el cual la diferencia entre las unas y las otras fue de casi cuatro veces mayor a favor de México.

A pesar de ello, el intercambio comercial que se realiza a través del puerto de Manzanillo con estos países va en aumento y sobre todo es favorable al puerto mexicano en la mayoría de los casos, lo que es positivo para el comercio exterior mexicano, el cual recupera un poco del terreno perdido con países asiáticos y norteamericanos, aunque es aún demasiada la desproporción, en términos generales, entre las importaciones y las exportaciones que se hacen a través de Manzanillo.

A continuación se presenta una gráfica de los principales productos que se importan y exportan a través del puerto de Manzanillo, hacia donde van dirigidos estos productos y desde donde se trasladan, tanto en el caso de las importaciones como en el de las exportaciones. Como se podrá apreciar los principales estados de la república mexicana hacia donde van dirigidos los productos importados son las principales ciudades y centros de consumo del país, como es el caso del Distrito Federal y Jalisco.

En el caso de las exportaciones, los que más aportan son los estados de Colima (estado donde se encuentra el puerto de Manzanillo), el Distrito Federal y Nuevo León, seguido de Jalisco, es decir, que los que más aportan productos para la exportación, además del estado donde se encuentra el puerto, como lo es Colima, son los principales centros de producción y consumo del país como lo son el Distrito Federal, Nuevo León y Jalisco.

Principales importaciones y exportaciones por estado del puerto de Manzanillo, 2000

Importaciones

Estado	Producto	Origen
Distrito Federal	Leche en Polvo	Nueva Zelanda
	Hule Natural	Japón, Taiwan
Jalisco	Urea	EUA, Libia, Rusia
	Semilla Nabo	Canadá
	Fosfato	EUA, Chile
Querétaro	Azufre	Canadá
	Lámina Acero	Japón
	Abonos	EUA, Libia, Rusia
México	Semilla Canola	Canadá, Sudáfrica
	Parafina	China
	Barras Acero	Corea
	Manzanas	Chile
Sinaloa	Abonos	EUA, Canadá
	Abono con Fosfato	EUA, Chile
	Fosfato Calcio, Aluminio	Togo
Sonora	Abono con Fosfato	EUA, Chile

Nuevo León	Lámina Acero	Japón
	Parafina	China
Guanajuato	Parafina	China

Exportaciones

Estado	Producto	Destino
Colima	Cemento	Chile, Guatemala, Malasia, Indonesia
	Clinker	Colombia, El Salvador
Distrito Federal	Cerveza	Japón
	Resina	Corea, Japón, Taiwan
	Manufacturas de Acero	Japón, Taiwan, China
Nuevo León	Poliestireno	Corea
	Carbonato de Estroncio	China
	Productos Laminados	Corea
	Cerveza	Japón
Jalisco	Fibra Acrilica	Corea
	Glucosa	Nueva Zelanda
	Azúcar	Guatemala, China
	Carbón	China
	Cobre	Corea
	Automóviles	Chile, EUA
Coahuila	Concentrado Zinc	Japón, Ecuador
	Concentrado Plomo	Japón
	Carbonato de Estroncio	China, Ecuador
	Tubos Acero	Japón, Corea, Taiwan

Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. p. 72.

Podemos apreciar los principales productos que se exportan a través del puerto de Manzanillo. En el caso de las importaciones, de que país proceden estos productos y hacia que estados de la república van dirigidos y en el caso de las exportaciones se expresa desde que parte del interior del país son transportados y en dirección a que países se dirigen.

En este sentido, podemos mencionar que los estados que cuentan con una mayor participación tanto en la importación, como en la exportación de productos a través del puerto de Manzanillo son los principales centros de producción y consumo como lo son la ciudad de México (incluyendo parte del estado de México), Jalisco y Nuevo León, así como también Colima que es el estado donde se encuentra ubicado el puerto en cuestión, además de algunos otros estados sobre todo de la zona Norte y del Bajío, siendo su participación menor al de los otros estados, que se distinguen por ser grandes centros de producción y consumo.

En estas gráficas se confirma lo antes mencionado, ya que muchos de los productos que son transportados desde y hacia el continente asiático van dirigidos hacia y desde Japón, China y Corea, lo que refleja la importancia para México de estos tres países al ser sus principales socios comerciales y con los que mayor intercambio comercial se tiene, sobre todo a través del puerto de Manzanillo. En el caso del continente americano los países con los que se tiene mayor intercambio de productos son con Estados Unidos, Canadá y Chile.

Se puede apreciar que en relación a Estados Unidos, a pesar de ser uno de los principales socios comerciales de México, no existe una variedad de productos de exportación dirigidos hacia aquel país, son en su mayoría automóviles lo que se exporta vía Manzanillo hacia Estados Unidos, esto debido a que la mayor parte de los productos que se exportan hacia el vecino país del norte se realiza por la vía terrestre.

Es mayor el número de países asiáticos a los que se exporta, aunque no son grandes las cantidades, sobre todo se exporta hacia Japón, China y Corea en cuanto a los países del continente asiático, mientras que Chile es el principal país hacia donde se exporta una mayor diversidad de productos en el continente americano.

Es importante que el puerto de Manzanillo tenga un desarrollo y una modernización tanto en su infraestructura, como en la prestación de servicios, ya que como vemos, cada año es mayor el volumen y la cantidad de productos que se manejan a través de éste y deberá estar prevenido para poder hacer frente al incremento del intercambio comercial que se da con países sobre todo asiáticos.

Además de que sería una buena opción tratar de diversificar más sus relaciones comerciales y procurar estar menos ligado para con los Estados Unidos. En los países asiáticos existen buenas opciones, aunque por la lejanía que existe entre México y aquel continente, se dificulta un poco el intercambio comercial, al ser mayor la distancia, se incrementa el tiempo de entrega, además de que el manejo de las mercancías es mayor y se exponen a ser maltratada tanto en el viaje, como en el manejo de las mercancías en el puerto con las cargas y descargas.

Lo mismo sucede con Chile, que al ser mayor la distancia se dificulta un poco el manejo de la carga. A pesar de ello, México podría tratar de mejorar este aspecto, sobre todo en el caso de las exportaciones, que serían las que le redituarian más a nuestro país. Es importante aprovechar las ventajas del medio marítimo, así como la ventaja de contar con un puerto como lo es Manzanillo, un puerto que se encuentra en un buen status en calidad y que podría ser aún mejor en un futuro.

3.3 La importancia de la modernización del puerto de Manzanillo para el desarrollo del comercio exterior mexicano

Son muchos los factores que intervienen para que un puerto adquiera importancia para el comercio de un país. Normalmente los puertos comerciales son los que mayor importancia tienen y en los que se le pone una mayor atención y se les invierte más. Esto es lógico de cierta manera debido a que un puerto comercial es más redituable que un pesquero o incluso que un industrial y muchas veces más que un turístico, esto se debe a que por éste se llevan a cabo un mayor número de operaciones de importación y exportación de mercancías. Aunque también los industriales son muy importantes, ni hablar de los turísticos que dándoles una buena promoción y acondicionándolos de una buena manera suelen ser también muy rentables. Sin embargo, el tema que nos compete en este momento es el puerto de Manzanillo, el cual tiene una vocación preponderantemente comercial, además de que en aspecto turístico es importante valioso, al contar con lugares apropiados para desarrollar ambas actividades. Es por ello que el puerto de Manzanillo es considerado como un puerto multipropósitos.

Sin duda alguna, los gobiernos de cada país tienen mucho que ver en el desarrollo de un puerto, ya que normalmente estos son los encargados de dar la vocación a la que se dedicará cada puerto, dependiendo de su ubicación geográfica, las instalaciones con las que cuenta, entre otras muchas cuestiones que se deben de tomar en cuenta para ello y no darle una mala utilización a los puertos y así sacarles el mayor provecho posible para su desarrollo, en beneficio, tanto del propio puerto, como del país en general.

Para el desarrollo de cualquier actividad se deben aprovechar las oportunidades al máximo, lo mismo sucede con el desarrollo de los puertos. Se deben aprovechar las oportunidades que se presentan, de manera que se amplíen las fuerzas o cualidades con las que cuenta. Sin embargo, muchas ocasiones se encuentran retos que se deberán confrontar para el mejor aprovechamiento de las oportunidades y a los cuales hay que afrontar de manera que no perjudiquen el desarrollo, en este caso del puerto.

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo desarrolló un análisis FODA³⁷ (Fuerzas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas), dentro del cual

³⁷ El Análisis FODA es una herramienta que permite conformar un cuadro de la situación que se encuentra la empresa y su organización en un momento determinado, permitiendo así obtener un diagnóstico preciso que permita tomar decisiones de acuerdo con los objetivos y políticas formuladas. Este término es una sigla conformada por las primeras letras de las palabras FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES y AMENAZAS. De estas cuatro variables, fortalezas y debilidades son internas de la organización por lo que es posible influir de manera directa sobre ellas. Mientas que las oportunidades y las amenazas son externas por lo que generalmente resulta muy difícil, sino es que imposible modificarlas.

FORTALEZAS: Son los recursos y capacidades especiales con que cuenta la empresa y por los que cuenta con una posición privilegiada frente a la competencia.

OPORTUNIDADES: Son aquellas posibilidades favorables que se deben reconocer o descubrir en el entorno en el que actúa la empresa y que permite obtener ventajas competitivas.

DEBILIDADES: Son aquellos factores que provocan una posición desfavorable frente a la competencia.

AMENAZAS: Son aquellas situaciones que provienen del entorno y que pueden llegar a atentar incluso contra la permanencia de la organización.

maneja que entre las principales fortalezas de este puerto están el contar con más de 130 hectáreas de superficie de reserva para el desarrollo de nuevas instalaciones y terminales, lo cual es muy importante, debido a que día a día se van presentando nuevos retos y se va acrecentando el comercio internacional, por lo que es importante contar con espacio para realizar obras nuevas, en caso de ser necesario, para así poder atender de la mejor manera las necesidades de los usuarios.

El puerto de Manzanillo tiene una profundidad de 14 metros en las zonas donde atracan los buques, lo cual facilita la recepción de buques de grandes volúmenes de carga y gran calado, lo que significa que está preparado para poder atender las embarcaciones que cada día son más grandes y con mayor capacidad y que por ende necesitan un mayor calado para poder arribar a los puertos; sin embargo, con el surgimiento de las embarcaciones denominadas de quinta generación, es probable que en un futuro se necesite un calado aún mayor para poder atender los barcos, en caso de que se de el surgimiento de embarcaciones aún mayores.

La infraestructura con la que cuenta Manzanillo es suficiente para proporcionar los servicios que exige el tráfico marítimo actual, sin embargo, hace falta aún infraestructura para estar a la par de los grandes puertos del mundo como por ejemplo Long Beach en Estados Unidos. Esto no quiere decir que Manzanillo tenga una infraestructura deficiente, al contrario cuenta con la infraestructura necesaria para atender los requerimientos para llevar a cabo las operaciones portuarias, a pesar de ello, es importante contar con infraestructura mayor y más sofisticada para atender las nuevas necesidades que se vayan presentando, de manera que no tienda a quedarse rezagados en la dinámica que actualmente se está dando en el contexto mundial.

La forma en que está constituido el puerto de Manzanillo genera poca acumulación de azolve, lo que le permite no ocupar grandes recursos en el dragado, esto a su vez le permite invertir los recursos en otras áreas que necesiten de inversión ya sea para el mejoramiento o para su ampliación, además de que la poca formación de azolve permite además a los barcos tener mejor maniobrabilidad.

"El puerto cuenta con una Terminal Especializada en el manejo de contenedores, la cual cuenta con la infraestructura y el equipo necesario para alcanzar estándares internacionales de productividad que consiste en tres posiciones de atraque y cuatro grúas de pórtico"³⁸ (dos de ellas Post Panamax). El contar con esta terminal es primordial, ya que a partir de hace algunos años la mayor parte de las mercancías se traslada por medio de contenedores. Antes de la creación de la API Manzanillo, prácticamente era nulo el manejo de contenedores en este puerto, pero a partir de la reestructuración, se ha convertido en uno de los más importantes en el manejo de contenedores a nivel nacional. Actualmente ocupa el segundo lugar, sólo rebasada por el puerto de Veracruz. Manzanillo ha tenido un desarrollo impresionante en el manejo de contenedores, tanto para la importación, como

³⁸ Administración Portuaria Integral de Manzanillo. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 39

para la exportación, cabe destacar que esta terminal de manejo de contenedores se creó en 1994 y ha tenido un gran desarrollo al grado de que se presume que de seguir así, en unos cuantos años podría ocupar el primer lugar en el manejo de contenedores, aún por encima de Veracruz, sobre todo por el desarrollo que está teniendo, no solamente este puerto sino toda la zona del Pacífico, la cual se perfila para ser la más dinámica y más grande en cuanto a comercio internacional se refiere.

Manzanillo cuenta con una instalación especializada en el manejo de gráneles, lo cual es importante si tomamos en cuenta que la zona en la que se encuentra es una de las principales en cuanto a granel mineral se refiere, además de que en cuanto a granel agrícola, es el principal puerto exportador.

La ubicación geográfica con la que cuenta el puerto, le permite transportar mercancías desde y hacia los principales centros de distribución y consumo de las zonas Occidente, Bajío y Centro del país, la cual representa más del "50% del producto interno bruto y alrededor del 40% de la población nacional"³⁹. Al estar ubicado Manzanillo en las costas situadas en el centro del país, le da una gran importancia al puerto, ya que tiene la posibilidad de trasladarse a diferentes puntos, tanto al Centro, como al Norte o al Sur. Esto en gran medida a que cuenta con buenas conexiones tanto carreteras como ferroviarias hacia estos centros, lo que le permite acceder con cierta facilidad a ellos. Siempre será vital contar con buenas conexiones hacia los principales centros comerciales e industriales, ello permite que un puerto amplíe lo que llaman su hinterland o zona de influencia y así aumentar su importancia, tanto a nivel nacional, como internacional, lo que ocasiona que un mayor número de usuarios a través de las líneas navieras lo utilicen y tenga un mayor desarrollo tanto en infraestructura como en la calidad de sus servicios, mayores ingresos y creación de más empleos, entre otros beneficios. Es imprescindible contar con autopistas y vías férreas en buenas condiciones para que comuniquen al puerto con las principales ciudades del país para la transportación eficiente de mercancías de importación y exportación.

La inversión que se realiza en las vialidades, servicios públicos y obras de infraestructura portuaria, suelen anticipar las necesidades de los usuarios. Esta es una de las razones por las que el puerto de Manzanillo ha tenido un desarrollo sustentable y continuo, debido a que ha elaborado anticipadamente algunos proyectos de desarrollo para los requerimientos de los usuarios, sin embargo, existen todavía deficiencias que hay que superar y proyectos a desarrollar para que este puerto pueda afrontar aún mejor las necesidades del entorno económico mundial.

Otro punto fundamental es que el puerto cuenta con un ferrocarril de doble estiba en ruta fija, única en México, lo cual representa seguridad en el manejo de contenedores. Si tomamos en cuenta que el manejo de mercancías por medio de contenedores ha tenido un desarrollo muy importante, siendo que la mayoría de las mercancías se transportan por este medio, en sus diferentes modalidades (contenedores de 20 pies, de 40 pies, refrigerados, entre otros),

³⁹ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. México cada puerto una oportunidad*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1999.

podemos ver que es de suma importancia contar con un transporte eficiente para movilizar los contenedores, sobre todo por medio del ferrocarril, en el cual la carga se transporta más segura, además y sobre todo que es el medio de transporte más económico. Es por ello que muchos productos son transportados desde y hacia los puertos por medio del ferrocarril.

Otra de las fortalezas del puerto de Manzanillo es el crecimiento sostenido en el manejo de mercancías tanto de importación como de exportación, el cual se ve reflejado en la obtención de ingresos, esto se debe también en gran medida a los ingresos que se han invertido en éste, tanto por parte del gobierno, como por parte de la iniciativa privada para que llegue a ser lo que es ahora, la puerta de entrada hacia México en el Pacífico Mexicano. Esto ha provocado ganancias por parte de la API, de los inversionistas, del gobierno, así como un desarrollo tanto en infraestructura, como en la calidad de los servicios, a partir de la reestructuración portuaria. También ha favorecido la creación de empleos en diversas áreas no sólo directamente en el puerto sino también de manera indirecta, con los transportistas, compañías de seguros, constructoras y una gran gama de áreas que intervienen en las operaciones portuarias de manera directa e indirecta.

Una de las mayores ventajas que se obtuvieron con la reestructuración portuaria es que los puertos fueron capaces de generar sus propios ingresos, lo que les permitió cumplir con sus metas y objetivos, mediante la implementación de planes y programas inmersos en un denominado Programa Operativo Anual. Esto evitó muchos problemas, de los cuales ya se hablaron en el primer capítulo, pero lo más importante es que los puertos tuvieron ganancias, las cuales pudieron reinvertir para su desarrollo mismo, para ampliar y mejorar su infraestructura, así como sus servicios y sobre todo no esperar los recursos gubernamentales, los cuales muchas veces eran insuficientes. Tal es el caso de Manzanillo, el cual fue capaz de obtener sus propios recursos y con ellos modernizarse en algunas áreas, aunque falta aún mucho por hacer, por modernizar, no sólo infraestructura, sino la prestación de servicios misma, cosa que deberá hacerse a corto plazo si no quiere ser superado por la dinámica que se presente en el contexto económico mundial y sobre todo por el contexto económico de la Cuenca del Pacífico y las demandas que a futuro se presentaran, tanto para Manzanillo, como para todos los puertos del mundo, sobre todo los que mayor intercambio comercial realizan.

Una más de las fortalezas que posee este puerto son las condiciones climáticas favorables con las que cuenta y sus alrededores, lo que le permite operar las 24 horas los 365 días del año, cosa que es muy importante, ya que no tiene que enfrentar los problemas climáticos, a los que se enfrentan muchos puertos en el mundo, como por ejemplo los japoneses, que tienen que enfrentar ciclones, sismos, al ser una zona sísmica por naturaleza, o muchos otros que tienen que estar preparados para enfrentar maremotos, terremotos, entre muchas otras intemperies. Manzanillo cuenta con el mejor clima tal vez de todo México y de muchas partes del mundo, no llueve constantemente, su clima es muy bueno casi todo el año, no es frío, no tiene problemas de maremotos o ciclones, es decir, es propicio para llevar a cabo cualquier actividad relacionada con el aspecto marítimo, no sólo comercial, sino turística

y pesquera. Podría decirse que tiene el clima ideal para el desarrollo de un puerto.

Estas son las fortalezas con las que cuenta el puerto de Manzanillo, las cuales son abundantes y han sido relevantes para el desarrollo que ha tenido y las cuales serán también importantes para el desarrollo que deberá tener para poder afrontar los retos que presenta el comercio marítimo en el ámbito internacional, de los cuales hablaremos más adelante.

Ahora vamos a mencionar algunas de las debilidades con las que cuenta el puerto de Manzanillo, para saber que aspectos debe mejorar el puerto para su mejor desarrollo y poder ser aún más competitivo a nivel internacional.

La primera de las debilidades del puerto es que “la configuración del Recinto Portuario ofrece una reducida franja de tierra que limita un aprovechamiento idóneo de los frentes de agua en las futuras áreas de desarrollo del Polígono 2 para el manejo y almacenamiento de las cargas”⁴⁰, lo que limita un poco que pueda ampliar el área de almacenamiento, sin embargo, no es un problema grave, en primer lugar por que la mayoría de las empresas, tanto de importación, como de exportación, manejan el servicio “puerta a puerta”, lo que ocasiona que el almacenamiento en los puertos sea mínimo o nulo, pero es importante contar con un lugar amplio para el almacenamiento y así prever el incremento en el manejo de mercancías por parte de los usuarios, para lo cual podría llevarse a cabo la construcción de alguna otra área donde se pueda almacenar la mercancía en el área que tiene para el desarrollo de nuevas instalaciones.

Uno de los puntos débiles del puerto es que cuenta con pocas áreas de almacenamiento en las terminales portuarias, sobre todo en la terminal especializada de contenedores, lo cual es muy importante tomar en cuenta, debido a que el mayor número de movimientos portuarios se realiza a través de contenedores, es por ello que debe contarse con un área amplia y que pueda dar el servicio de manejo y almacenamiento de contenedores, sobre todo si tomamos en cuenta que el movimiento de contenedores en Manzanillo ha tenido un desarrollo trascendental y tiende a incrementarse, por ende, es necesario prever esta situación y ampliar o crear otra terminal especializada de contenedores a la brevedad posible, que si bien es cierto que muchas operaciones, como ya se mencionó, se hacen “puerta a puerta”, también es cierto que el manejo de mercancías en contenedores va a seguir incrementándose y Manzanillo debe estar listo para afrontar este hecho, por que si no va a suceder, en mayor medida, lo que sucede actualmente, y es que muchos, ya sea importadores o exportadores, prefieren usar puertos de Estados Unidos como Long Beach o Los Angeles, para enviar o traer sus mercancías desde o hacia México, lo que quita un gran ingreso para Manzanillo. Es por ello que es importante modernizar el puerto y pensar en ampliar y modernizar estas Terminales, para no quedarse rezagados y poder así captar un mayor número de divisas, crear más empleos y tener un desarrollo más importante y estar a la altura de estos puertos norteamericanos

⁴⁰ Administración Portuaria Integral de Manzanillo. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 40

ya mencionados y que tanto importadores como exportadores prefieran usar Manzanillo, que es incluso más barato en algunos aspectos y no tener que cruzar la frontera, para llevar sus productos a los puertos americanos, al ser estos más modernos y contar con mejores y mayores instalaciones, sobre todo tratándose de productos que se trasladan desde o hacia diversos puntos de la república mexicana.

Un punto importante dentro de las debilidades con las que cuenta es la deficiencia que hay en la coordinación entre el puerto con respecto al autotransporte y al ferrocarril, para el desalojo de las mercancías del recinto portuario, lo que "ocasiona una saturación del 85% en los patios de almacenamiento con únicamente una ocupación del 35% en muelles"⁴¹, esto causa tránsito dentro del recinto portuario, ya que al no estar coordinados, no sólo el puerto con estos dos, sino entre estos dos, es decir, entre el autotransporte y el ferrocarril, existen deficiencias en cuanto al tráfico dentro del recinto portuario o para acceder a éste, es por ello que es vital mejorar ésta situación ya que ésta pérdida de tiempo cuesta dinero al puerto y a los usuarios, además de que las mercancías están más propensas a sufrir un accidente dentro del recinto.

Otro aspecto es que existe una restricción para agrandar la profundidad de los muelles de la Banda C, lo que representa un impedimento para la atención de buques de más de 40 pies de calado. Este punto no es muy relevante, ya que si bien es cierto que estos muelles no pueden prestar servicios a grandes embarcaciones, existen otros que si pueden dar el servicio, aquí lo que es importante señalar es que se debe tomar en cuenta el tener un buen número de muelles para atender embarcaciones de gran calado, ya que día a día se van construyendo embarcaciones más grandes, como es el caso de los buques Post Panamax, los cuales en algunos años podrían ser superados por otros aún mayores. Es por ello que se debe tomar en cuenta esto y desarrollar muelles o áreas para atender este tipo de embarcaciones y que no en un futuro no puedan ser atendidos o haya una saturación por insuficiencia de muelles, lo que ocasionaría que muchos barcos prefieran usar otro puerto que cuente con la infraestructura para atenderlos, como por ejemplo los de Estados Unidos ya mencionados, que son los puertos de altura más cercanos a México y los que tendrían la infraestructura necesaria para atender estos buques al estar siempre a la vanguardia; y por donde podrían introducir o sacar las mercancías, según sea el caso.

Un aspecto también substancial es que el puerto no cuenta con vialidades que permitan el fácil acceso al recinto portuario por vía terrestre, lo que representa conflictos viales en la ciudad, al presentarse una concentración de vehículos tanto de tránsito ligero como pesado, así como también turísticos, dentro y fuera del recinto portuario. Esto es también provocado por la descoordinación entre los diferentes modos de transporte. Es de suma importancia que el puerto, en coordinación con las autoridades, sobre todo municipales, pero también estatales y federales implante accesos al puerto tanto carreteros como ferroviarios para evitar estos conflictos, los cuales son además dañinos para el

⁴¹ Idem.

medio ambiente de la zona por todo el ruido y la contaminación que desprenden los autotransportes y los trenes. Pero también y sobre todo es importante desarrollar, dentro del recinto portuario, tanto la infraestructura, como un plan logístico para llevar a cabo el tráfico terrestre dentro del puerto y disminuir los conflictos que se presentan por la concentración de vehículos que ahí se da, ya que esto hace que se pierda tiempo en el trasbordo de mercancías lo que se ve reflejado muchas veces en pérdida para los usuarios, llámense importadores, exportadores, ó incluso para las líneas que prestan el servicio de autotransporte o de trenes, para los agentes aduanales, porque para ellos entre más rápido se lleven a cabo las operaciones es mejor, debido a que pueden usar los vehículos para realizar otras diligencias.

Una limitante para el desarrollo del puerto es la colindancia que tiene el recinto portuario con la ciudad de Manzanillo. Esta limitante es una de las que sería más difícil de solucionar, ya que para alejar más a la ciudad se tendrían que reubicar a muchas familias, lo que crearía gastos, al tener que construir casas para estas familias, además de las escuelas, hoteles, comercios y todas aquellas construcciones que tengan que ser derribadas para el desarrollo del puerto. La única solución es que éste se desarrolle en las zonas de reserva con las que cuenta para el desarrollo de nuevas instalaciones y terminales ya que sería muy complicada la reubicación de las personas y los comercios que ya están establecidos. Además es trascendental no permitir más asentamientos en las zonas cercanas para que no se agrave este problema.

Existen restricciones ecológicas que impiden rellenar áreas que pudieran representar de suma importancia para el crecimiento del puerto. Además existen ductos de combustóleo dentro del recinto portuario, principalmente en la zona de desarrollo de la Laguna de Tapeixteles. Estas son limitantes que no se deben dejar de lado. Son dos puntos en los cuales no hay prácticamente nada que hacer, ya que dañarían el medio ambiente, no solo de Manzanillo, sino incluso de todo el estado. Además en el caso del combustóleo, no se podría construir por que esto podría ocasionar fugas que seria terrible para el puerto. Es por ello que se deben tomar otras alternativas para su ampliación.

Un problema muy común no solo en materia portuaria sino en muchas cosas en México, es la falta de coordinación entre las autoridades encargadas de las revisiones de las mercancías, llámese Procuraduría General de la República, Aduana Marítima, Secretaría de Agricultura, entre otras, lo que ocasiona retrasos en el despacho de la carga dentro del puerto. Este es un problema que no es raro y que se ha presentado desde siempre en nuestro país. Esto ocasiona que las mercancías algunas veces tengan que ser maniobradas en más de una ocasión, incluso hasta ser abiertas, lo que ocasiona deterioro en las mercancías, algunas veces perdidas de mercancía por la corrupción que existe. Esto provoca que algunos usuarios prefieran usar puertos más seguros y más ágiles en este aspecto y que cuenten además con las herramientas necesarias para llevar a cabo una revisión sin tener que maniobrar las mercancías o que el manejo sea mínimo.

Estas son algunas de las debilidades con las que cuenta el puerto de Manzanillo y que se deben tomar en cuenta para el mejoramiento del puerto, tanto a corto, como a largo plazo.

Una de las oportunidades con las que cuenta de Manzanillo es el tener la oportunidad de manejar la carga comercial que empresas mexicanas ubicadas sobre todo en el norte del país, prefieren manejar por puertos de Estados Unidos como lo son Long Beach o Los Angeles. Así también como la carga a granel que es transportada por medio del ferrocarril. Esto es algo que ya hemos mencionado y es el hecho de que algunas empresas mexicanas prefieren introducir o sacar sus mercancías por puertos de Estados Unidos, al estar estos en mejores condiciones en cuanto a infraestructura y sobre todo en cuanto a rapidez, tanto en las maniobras, como en los trámites administrativos. Es por ello que Manzanillo debe tener un desarrollo, una modernización, debe ampliarse y contar con una infraestructura más amplia y moderna para poder proporcionar los servicios de una manera rápida y eficiente a estas empresas mexicanas que prefieren usar puertos de otros países y que estas empresas elijan realizar la entrada y salida de mercancías por uno de su propio país. Además, la modernización del puerto provocaría incluso que empresas norteamericanas, sobre todo las ubicadas en la parte sur de los Estados Unidos, cercanas a México, introduzcan sus mercancías por Manzanillo para después transportarlas por medio del autotransporte o de los trenes, en el caso de que les sea más redituable tanto en dinero, como en tiempo.

Otra de las oportunidades que deberá tomar en cuenta Manzanillo es el aprovechar que la terminal especializada de contenedores cuenta con nuevas tecnologías para poder realizar los transbordos desde y hacia los mercados del Pacífico, sobre todo Centro y Sudamérica, lo que le permitiría a Manzanillo convertirse en un Puerto Concentrador Regional de Carga Contenerizada. Manzanillo ha tenido un desarrollo en el manejo de contenedores y se ha debido, en gran medida, a la modernización de su terminal especializada de contenedores, la cual ha tenido una modernización constante y ha sabido atender las necesidades que se han presentado. Debe de aprovechar que la mayor parte de las mercancías se transportan en contenedores, además de que es importante notar que Manzanillo se encuentra dentro de las principales rutas de líneas navieras que transportan mercancías desde y hacia Centro y Sudamérica, incluso hasta Europa, por medio del canal de Panamá, lo que pone a México en la posibilidad de convertirse en un Puerto Concentrador Regional de Carga Contenerizada al poder llegar a ser un punto donde los buques transborden pequeñas cantidades de mercancías que vayan desde países asiáticos hacia países centroamericanos o sudamericanos, incluso zonas de Estados Unidos a las cuales sea más fácil ó más barato o ambas cosas transportarlas desde Manzanillo, que desde los puertos de la costa oeste de Estados Unidos, y viceversa y estos buques no tengan que hacer esos largos recorridos para entregar pequeñas cantidades, sino que un solo buque llevara estas pequeñas cantidades a los diferentes puntos del continente que sea requiendo.

Un punto importante es el desarrollar la vocación turística de Manzanillo por medio de la promoción, tanto a nivel nacional, como internacional, ofreciendo

destinos conjuntos con otros puertos ubicados en el Pacífico Mexicano. Como sabemos, Manzanillo tiene, además de vocación comercial, vocación turística, al contar con playas y toda la infraestructura para llevar a cabo esta actividad y desarrollarla. El puerto de Manzanillo es ya un centro turístico importante en México; cuenta con la infraestructura necesaria para la prestación de servicios turísticos; a éste arriban cruceros provenientes de diversas partes del mundo, sin embargo, podría mejorar aún más al poder instalar una terminal especializada para la recepción de cruceros y dar una mayor promoción, tanto a nivel nacional, como internacional.

El puerto deberá "aprovechar el comportamiento del comercio marítimo internacional que refleja crecimientos del 7% anual en la carga contenerizada, del 3% anual en la carga a granel y del 2% en la carga general para diseñar escenarios de servicios que respondan a dicha tendencia"⁴². Para ello deberá desarrollar la infraestructura con la que cuenta, modernizarla para hacer más rápida y segura la atención a los buques, el manejo de los contenedores y de toda la carga en general, además crear infraestructura nueva y moderna para poder atender la demanda del incremento que se está dando en el comercio marítimo internacional sobre todo en carga contenerizada que es la que está creciendo a un ritmo más acelerado y en la que se deberá poner más énfasis, sin descuidar la carga a granel y la carga general que son también muy importantes, sobre todo la primera, ya que al ser Colima un estado productor de granel mineral, es una buena oportunidad para aprovechar al puerto de Manzanillo para transportar éste, tanto a destinos internacionales, como nacionales. Cabe destacar que con este aumento en el comportamiento del comercio marítimo mundial también avanza la creación de nuevas tecnologías para hacer más rápido y eficiente dicho comercio. Es por ello que Manzanillo deberá adecuar sus instalaciones con estas nuevas tecnologías para así poder tener un desarrollo y no quedar rezagado en relación a otros puertos e incluso poder llegar a ser uno de los más importantes tanto del continente americano, como de la zona del Pacífico, que aunque ya es un puerto importante, podría tener un desarrollo aún mayor al que ya ha tenido si se le da una buena planeación y una modernización adecuada en relación a las necesidades que se presenten en el contexto marítimo internacional.

Una oportunidad con las que cuenta este puerto es el poder atraer buques de mayor calado. Esto sólo será posible llevando a cabo todo lo mencionado anteriormente, como lo son el desarrollo por medio de la ampliación y modernización de las instalaciones portuarias, el mejoramiento y agilización en la prestación de servicios, además de la rapidez y pocas trabas dentro de los trámites administrativos que se deben realizar para la importación o exportación de mercancías. La atracción de estos buques atraería mayor inversión en el puerto y una mayor entrada de divisas, ya que al atender una mayor cantidad de buques y de mayor tamaño, traería con ello mayores ingresos, creación de más fuentes de empleo y una mayor proyección del puerto a nivel internacional.

⁴² APIMAN <http://www.apimanzanillo.com.mx>

Éstas son las oportunidades que tendría Manzanillo para su desarrollo, pero también hay que tomar en cuenta que existen ciertas amenazas o limitantes para llevar a cabo estas oportunidades. Siempre en todo ámbito de la vida hay que aprovechar las oportunidades para desarrollarse, lo mismo pasa con el puerto de Manzanillo, deberá aprovecharlas para poder tener un sano desarrollo, sin dejar de tomar en cuenta las amenazas que se presenten, es decir los obstáculos que se puedan presentar para el desarrollo del mismo.

Entre éstas amenazas están los problemas restrictivos de carácter ejidal que impiden la expansión del puerto hacia ciertos ejidos, así como los de carácter ecológicos que frenan el crecimiento del mismo, lo cual es un gran problema, ya que, debido a éstas restricciones, es más difícil que pueda ampliarse hacia ciertas zonas, las cuales muchas veces son estratégicas para su modernización y para poder ampliar la infraestructura y/o mejorar los servicios. Sin embargo, podrían analizarse algunas otras alternativas para poder negociar con los ejidatarios de alguna manera, o tener un desarrollo tratando de dañar en lo más mínimo el medio ambiente y la ecología, por que no podemos hablar de que no se puede dañar, pues de alguna u otra manera se está haciendo, ya sea por medio de la contaminación del aire o del agua, por medio de los barcos, o el ruido de los transportes.

Otra de las amenazas que se maneja, es la falta de una normatividad que permita la unificación de criterios tarifarios entre las terminales portuarias y los diversos modos de transporte. Ésta es una muestra más de la descoordinación que existe entre los diversos actores que intervienen en un puerto, además de la falta de capacidad por parte de las autoridades para elaborar las tarifas de los diferentes modos de transporte en base a un análisis, sin dejar de tomar en cuenta a los transportistas que a final de cuentas son los que llevan a cabo la transportación de las mercancías.

Podemos mencionar también la competencia que tendrá el puerto con el transporte ferroviario, el cual fue privatizado y podría ocupar nichos de mercado en Estados Unidos y Canadá. Si bien es cierto que dicho modo de transporte es un competidor directo del transporte marítimo, al ser transportada mercancía desde y hacia ciertas regiones de Estados Unidos y Canadá por ferrocarril en lugar de ser transportados por medio marítimo hacia costas estadounidenses o canadienses y de ahí por vía terrestre hacia el interior, también es cierto que el ferrocarril es complementario con el transporte marítimo y de algún modo indispensable, ya que mediante éste es trasladada gran cantidad de mercancía para ser embarcada y enviada a diversas partes del mundo. El ferrocarril además, tiene la ventaja de trasladar grandes cantidades de mercancías a un costo menor, a diferencia del autotransporte, el cual es más costoso y tiene menor capacidad de carga. Incluso es aún más económico que trasladarlo por medio de los barcos en las regiones a las cuales un ferrocarril tiene accesibilidad. Además el ferrocarril puede transportar diversos tipos de carga a la vez, que, aunque los barcos lo pueden también, los autotransportes no, o les resulta más difícil. Además el ferrocarril es realmente poco el mercado que abarca, son sólo nichos de mercado por los que compete con el barco, por lo que Manzanillo debería incluso, apoyar el desarrollo del transporte ferroviario

hacia ciertas áreas para que los productos puedan ser trasladados más rápidos hacia y desde el puerto.

Una de las amenazas que podría ser la más relevante es la falta de planeación que han tenido los tres niveles de gobierno en relación a las zonas aledañas al puerto, lo que ha provocado dificultad para el desarrollo del mismo. México y sus gobiernos, llámese municipales, estatales o federales, se han caracterizado por llevar a cabo planeaciones realmente poco productivas, al menos a largo plazo. Regularmente hacen proyectos a corto plazo y casi nunca se ve más allá de eso. La planeación en cualquier área que se quiera desarrollar es muy valiosa. Es importante tener objetivos y pensar que hacer para llevar a cabo estos objetivos a corto plazo, pero también es importante tenerlos a largo plazo y eso es algo que no se ha hecho con el puerto de Manzanillo.

Sólo se ha atendido las necesidades inmediatas, pero no se ha tenido la capacidad para prever ciertas cosas y desarrollar estrategias para afrontarlas, no sólo para ello, sino para desarrollar lo ya existente a largo plazo. Se han permitido asentamientos humanos, comerciales y de otras índoles en zonas aledañas al puerto, no se ha previsto un desarrollo a futuro ni a gran escala, se han permitido desarrollos turísticos que tal vez han servido para la modernización del puerto en este aspecto, pero se han descuidado otros aspectos que han originado que ahora enfrente una posible saturación a corto plazo.

La falta de planeación ha provocado que el puerto no tenga zonas de desarrollo y ampliación acorde con lo requerido por un puerto de esta magnitud, que si bien es cierto que existen zonas para realizar las obras, también es cierto que con una buena planeación que se hubiera desarrollado, ya no digamos hace muchísimos años, sino a partir de la creación de la API, este puerto tendría una mejor proyección a futuro y no se tendrían que preocupar por la manera de ampliarlo. Pero este problema seguirá, ya que a pesar de esto, el puerto sólo va a seguir previniendo las necesidades que se avecinan a corto plazo y no ve o trata de prevenir a largo plazo. Cuando las autoridades entiendan que debe de haber planeación y organización, no solo en los puertos, sino en muchos otros aspectos en México, mejoraran para bien, de la mayor parte de los mexicanos y los puertos, sobre todo Manzanillo, que estará al nivel de los mejores del mundo.

Éstas son las amenazas a las que se ha enfrentado, se enfrenta y se seguirá enfrentando este puerto, el cual con una planeación y organización adecuadas podría tener el desarrollo que realmente se merece, ya que es uno de los mejores en el mundo, en cuanto a ubicación, clima y algunas otras cosas que ya se han mencionado, pero que desgraciadamente no se le ha dado la proyección que necesita, ni el desarrollo o modernización, ni se ha sabido manejar de la mejor manera. Sin embargo, seguirá siendo el más importante puerto mexicano en las costas del Pacífico durante muchos años más e incluso convertirse en el más importante a nivel nacional por la dinámica que esta presentado el comercio marítimo internacional en la zona de la Cuenca del Pacífico, el crecimiento que han tenido varios países de esta zona, sobre todo los asiáticos y más específicamente los Tigres Asiáticos junto con China,

además de los países que ya se consideraban como potencias económicas, como es el caso de Estados Unidos y Japón.

En el Océano Pacífico Manzanillo se perfila como el Puerto Concentrador en el Manejo de Contenedores, ya que cuenta con eficiente conexión hacia el interior del país, tanto ferroviaria como carretera. Sin embargo, las condiciones del puerto no son las adecuadas por tenerse la dificultad de su profundización a 16 metros o más y sobre todo por las limitaciones en cuanto al número de nuevas posiciones de atraque, las cuales deben contar con áreas suficientes en tierra para los patios de contenedores. Manzanillo va a seguir operando con la actual terminal especializada de contenedores que cuenta con sólo 3 posiciones de atraque y tendrá la capacidad de construir una nueva terminal con tan sólo 2 posiciones de atraque, ambas receptoras de barcos de contenedores que cuenten con un máximo de profundidad de 14 metros, lo cual podría ampliarse a 16 en un futuro. En un corto plazo, el actual puerto de Manzanillo se vera saturado y tendrá que construirse uno nuevo que tendrá que ser profundo para atender barcos de gran calado, siendo la zona próxima de Tecomán, que se ubica a 40 km. menos de Guadalajara que el actual puerto de Manzanillo⁴³.

Otro de los retos a los que se enfrenta el puerto de Manzanillo, que es el puerto del Pacífico con mayor zona de influencia, es el presentar problemas de integración con otros modos de transporte y enlaces terrestres, que deberán mejorarse ó de lo contrario puede restarle competitividad, lo que le dificultaría la posibilidad de convertirse en un puerto de los llamados de "Tercera Generación" en el Pacífico Mexicano.

Según estudios de la UNCTAD, un puerto de Tercera Generación "es un centro de transporte integrado y una plataforma logística para el comercio internacional. Además de realizar las funciones tradicionales de carga, descarga y almacenamiento, proporciona servicios múltiples como consolidación y desconsolidación de carga, formación de lotes, etiquetado, embalaje y otras actividades que agregan valor a la carga. Pero no solo son centros logísticos de distribución de carga sino también de información, la cual resulta de suma utilidad a los usuarios, prestadores de servicios y autoridades. El puerto de tercera generación debe constituir una verdadera comunidad, en la que participan los actores involucrados en la distribución física, con la finalidad de mejorar el funcionamiento de las cadenas de transporte y, en última instancia, las cadenas productivas que se desplazan a través de aquellas. En este tipo de puerto, las necesidades de los ciclos productivos de las diferentes empresas que mueven sus productos a través de él, pasan a ser prioritarias⁴⁴".

Manzanillo cuenta con una gran ventaja para poder llegar a ser un puerto de Tercera Generación, también denominado HUB regional, por encontrarse en el eje de intersección entre el continente asiático y el americano, además en los últimos años ha ampliado su hinterland o zona de influencia nacional, por lo

⁴³.Academia de Desarrollo Costero. *El Desarrollo Costero en México*. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. México. p. 90.

⁴⁴ Instituto Mexicano del Transporte. *Integración modal y competitividad en el Puerto de Manzanillo, Colima*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica No. 99. Querétaro, México 1998. p. 37

que cuenta con las condiciones para escalar dentro de la red global de puertos hasta constituirse en un HUB regional que maneje carga no solo de su hinterland, sino de las operaciones de trasbordo, es decir, poder ser también un puerto consolidador de carga.

“En un estudio hecho en 1999 en el que se analizó la relación entre el volumen de tráfico portuario generado por el hinterland portuario, la ubicación geográfica del puerto en cuestión y “el volumen de tráfico de trasbordo para el Mar Mediterráneo. Concluyen que los volúmenes de tráfico de trasbordo en un puerto son una función lineal del volumen de tráfico portuario [generado por el hinterland], y una función lineal inversa de la distancia de la línea [ruta] principal de tránsito. Dicho de otro modo, los barcos tienden a preferir a los puertos para los cuales ellos tienen carga local y aprovechar que ya están allí para realizar movimientos de trasbordo. Cuanto menos desvió de la ruta principal implique la escala, más alta es la probabilidad de que se la elija como centro de trasbordo⁴⁵”.

Manzanillo cumple en gran medida con lo mencionado en el párrafo anterior; genera movimiento de carga en su hinterland y está casi sobre el cruce entre rutas principales y alimentadoras. En base a esto el puerto cuenta con ventajas comparativas, sobre todo de tipo geográfico, ahora solo falta que los actores, tanto públicos como privados, hagan su papel ayudando la modernización y el desarrollo del puerto. Deberán contar con una visión y una planeación, tanto a corto, como a largo plazo para anticipar los acontecimientos que se presenten en el contexto económico marítimo mundial y aprovechar su potencialidad.

Es cierto que la infraestructura carretera ha mejorado en los últimos años. Actualmente se enlaza por autopista de cuatro carriles con importantes centros de producción y consumo como Guadalajara, Aguascalientes, Zacatecas, San Luis Potosí, la ciudad de México y las principales ciudades del Bajío y Centro del país.

También las conexiones ferroviarias enlazan al puerto con las zonas Centro, Norte y Occidente del país, sin embargo, las rutas y las características presentan deficiencias. El enlace con Aguascalientes, que es el punto más importante del puerto en cuanto al valor monetario de la carga que se moviliza, implica dificultades al pasar por ciudades del Bajío, lo que alarga el tiempo del recorrido. No existe una línea que vaya directamente desde Guadalajara a Aguascalientes, por lo que la conexión del puerto con la zona Noroeste del país implica mayor tiempo en el desplazamiento de las mercancías.

Además de mejorar las conexiones ferroviarias, el ferrocarril deberá modernizarse para enfrentar las exigencias de los usuarios que se presentan en la actualidad, como por ejemplo el ofrecer el servicio de doble estiba de contenedores desde Manzanillo hasta las principales ciudades con las que tiene conexión. Esto es fundamental para su desarrollo y el fortalecimiento de sus relaciones con el interior del país. De hecho se está mejorando el tramo

⁴⁵ Instituto Mexicano del Transporte. *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Querétaro, México. 2001. p.128.

entre Guadalajara y Manzanillo para que se pueda dar el servicio de doble estiba de contenedores.

La conexión marítimo-terrestre en Manzanillo y sus problemas de integración modal no son sólo problemas de infraestructura, sino también la coordinación entre las autoridades y los que llevan a cabo estos servicios de transportación, así como en la operación de los sistemas de transporte y la logística de la distribución que se desarrolla en cada tipo de carga que se mueve en el puerto. En este sentido, debe existir una coordinación entre las diferentes autoridades y agentes económicos, para agilizar los flujos de comercio exterior que se dan en Manzanillo, ya que es de vital importancia para mejorar su competitividad.

Las diversas autoridades que prestan sus servicios en el puerto tienen sus propios objetivos y tienen la obligación de entregar cuentas ante las entidades a las que pertenecen. Así por ejemplo, la aduana local rinde cuentas ante su Dirección General y además ante la Secretaría de Hacienda, las Delegaciones de la Procuraduría General de la República (PGR) rinden cuentas ante la PGR Central y las Administraciones Portuarias Integrales lo hacen ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM). Por su parte los agentes económicos de la iniciativa privada rinden cuentas ante los directivos de sus empresas. Esto es lógico, sin embargo, las actuaciones individuales de cada uno de estos entes, ya sea gubernamentales o particulares, impiden tener una visión amplia de las acciones a seguir para mejorar el funcionamiento del puerto en su conjunto. Sin una eficiente coordinación entre los diversos actores se provocan deficiencias tales como, demoras innecesarias en el movimiento de la carga, las cuales afectan la imagen del puerto. En ocasiones, por la falta de coordinación, la búsqueda de objetivos de alguno se contraponen con la del otro y se obstaculizan entre sí para el cumplimiento de dichos objetivos y sobre todo para el cumplimiento del principal objetivo que es movilizar la mayor cantidad de carga posible en el menor tiempo con eficiencia y seguridad. La mayoría de los usuarios busca la puntualidad para la entrega de mercancías. Es así que cuando los tiempos de entrega se demoran, ya sea por que las revisiones no se realizan el día que fueron programadas por las autoridades correspondientes o por que los agentes no cumplen a tiempo la tramitación o por la ausencia del vehículo de transporte contratado, se reduce la competitividad del puerto y deteriora su imagen ante los usuarios.

Existen reuniones de programación en el puerto que han ayudado un poco a coordinar algunas de las actividades realizadas en sus instalaciones. A pesar de ello siguen dándose muchas demoras e inmovilización de los flujos de carga y descarga. En este sentido, se recomienda, sin dejar a un lado las reuniones de programación, que se desarrolle un nivel de coordinación más amplio entre instituciones y agentes, que incluya a todos los que participan en las operaciones portuarias, llámese Procuraduría General de la República (PGR), secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), etcétera, cuyas acciones influyen de manera directa o indirecta en el funcionamiento del puerto y con ello desarrollar la eficiencia en el manejo de flujos de comercio exterior con lo que se mejoraría la imagen de Manzanillo ante los usuarios.

En el año 2000, Alfonso Martínez, Director de Comercialización de la API Manzanillo, dijo a la revista "*Intermodal*" que "Manzanillo carece de las ventajas necesarias para consolidarse como un puerto de alta concentración o HUB en las costas del Pacífico Mexicano, ya que sus rutas de tráfico son inapropiadas para el comercio exterior a gran escala por encontrarse más cerca de Lázaro Cárdenas".⁴⁶

También mencionó que el puerto de Lázaro Cárdenas tiene infraestructura para atraer la atención de las potencias marítimas de carga, puesto que sus instalaciones facilitan las maniobras de barcos de gran calado. Dijo que este puerto cuenta con un dragado profundo, aunque su desventaja radica en que carece de superficie para agrandar los accesos portuarios, mientras que Manzanillo, por el contrario, cuenta con los espacios suficientes para promover la instalación de industrias y empresas de servicios intermodales.

Señaló que "Ambos puertos tienen la capacidad real para competir en el mercado marítimo a la altura de los mejores del mundo, pero lo ideal sería que se le considerara como un corredor portuario, pues solo así podría hablarse de un megapuerto en el Pacífico Mexicano"⁴⁷.

Sin embargo, la competencia más fuerte en el movimiento de contenedores no es con el puerto de Lázaro Cárdenas, ni ningún otro puerto nacional, sino con los puertos norteamericanos de la costa oeste, especialmente con Long Beach y Los Angeles, en California. Estos puertos norteamericanos (que cuentan con altos índices de rendimiento y una buena frecuencia en el arribo de líneas navieras provenientes de Asia), captan importantes volúmenes de carga mexicana contenerizada, la cual entra a México por la frontera norte, vía terrestre, en detrimento de los nacionales, en especial de Manzanillo, principal puerto nacional en el manejo de contenedores.

En este sentido, resulta elemental que el puerto de Manzanillo eleve sus niveles de eficiencia y modernización, además de mejorar las conexiones con el interior del país para así captar la recepción de las mercancías provenientes de Oriente e incluso de los mismos Estados Unidos, destinados a los principales centros de producción y consumo de México que se encuentran dentro de la zona de influencia de Manzanillo.

El puerto de Manzanillo ha demostrado que los flujos comerciales que se manejan por medio de contenedores hacia el interior del país pueden resultar tan económicos como los que se manejan por los puertos norteamericanos. Se ha visto que ha alcanzado altos estándares en la operación portuaria en contenedores. Sin embargo, esto no es suficiente sin la adecuación oportuna y sobre todo la puntualidad de la entrega de las mercancías a su destino final.

Es por ello que es importante eficientar la relación entre los dos modos de transporte, el marítimo y el terrestre. Se debe mejorar la coordinación entre las autoridades que controlan, revisan y despachan la carga, las que llevan a cabo

⁴⁶ Yong, Gerardo. "Manzanillo y Lázaro Cárdenas, unidos en un destino. Desarrollo Interportuario en el Pacífico". *Revista Intermodal*. Junio y julio del 2000. p.24.

⁴⁷ *Ibid.* p. 25

los trámites administrativos. Se debe además, mejorar la infraestructura y la operación en el ferrocarril y en el autotransporte y en general la integración de los modos de transporte para mejorar la competitividad del puerto de Manzanillo en el comercio exterior mexicano en la zona del Pacífico.

Un sector clave para el desarrollo del puerto, no hablando en el ámbito comercial, es el sector turístico, en el cual Manzanillo tiene posibilidades de desarrollo al contar con las condiciones necesarias para ello.

El estado de Colima en general, tiene un gran potencial para captar un número importante de turistas, tanto nacionales como internacionales. A nivel mundial gran cantidad del turismo se inclina por los centros de playa, dado que existe una gran diversidad de estos. La demanda se orienta hacia aquellos centros que pueden mantener una oferta diversificada aunada a preservar sus atractivos naturales y culturales que los distingue de los demás.

El puerto de Manzanillo no ha logrado la dinámica que se podría esperar de éste, ni tampoco el equilibrio deseado; en su oferta de servicios no ha alcanzado la calidad que reclaman los usuarios, tanto nacionales como extranjeros, mucho menos ha logrado consolidar su imagen a nivel internacional. Es por ello que Manzanillo está en la necesidad de llevar a cabo una estrategia que permita mejorar los aspectos atractivos con los que cuenta el estado, de manera que pueda diversificar los servicios turísticos y ofrecerlos de mejor calidad. Se podría potencializar el turismo ecológico que está muy de moda hoy en día y el cual abarca amplios sectores de turistas. Se tendría que dar una promoción permanente de la actividad turística en el puerto sobre todo en las regiones Centro y Occidente del país, así como en los principales mercados en el exterior, principalmente los más cercanos al mismo. Se deberá también mejorar la calidad de los servicios y la imagen del puerto, así como promover la creación de nuevos proyectos turísticos que consoliden la actividad turística, no sólo Manzanillo, sino en todo el estado de Colima.

En cuanto a los cruceros turísticos, el arribo de embarcaciones turísticas al puerto de Manzanillo, se ha incrementado en los últimos años, por lo que la recepción y operación de este tipo de embarcaciones son actividades posibles de desarrollar, lo que requerirá considerar el establecimiento de una terminal turística para el arribo de cruceros.

"El 95% de los viajeros en buques crucero bajan al puerto que arriban, de los cuales el 91% realiza compras. Además, la mitad del total de pasajeros de un crucero comen en restaurantes de la localidad, mientras que el 70% visitan museos, iglesias y otras visitas culturales, propiciando una derrama económica de \$50 dólares americanos en promedio por pasajero.

Al cierre del 2000, más de 10 millones de turistas viajarán por crucero y para el 2005 la cifra habrá de superar los 12 millones de paseantes, lo cual indica que cada década la industria triplica su tamaño. La Riviera Mexicana recibió durante 1999 el 42% del total de visitantes en cruceros turísticos al país con más de 1 millón 100 mil pasajeros, de los cuales 2% visitó el puerto de Manzanillo.

Los agentes de viajes constituyen el principal elemento en la promoción de éste negocio de cruceros, en el cual existen 4 grandes consorcios que concentran el mercado, los cuales son: Camaval Cruise Line (CCL) que controla arriba del 50% del mercado mundial, Royal Caribbean Cruise internacional (RCI) con más del 26% del mercado global, P&O/Princesa y Norwegian Cruise Line (NCL) con 8% de participación, respectivamente, y 84 líneas que pertenecen a firmas pequeñas cubren el 9% restante del mercado⁴⁸.

"Cabe señalar que recientemente los consorcios antes citados has expandido sus operaciones hacia la Riviera Mexicana y el Pacífico Sur, entre otros rumbos. En este sentido la Riviera Mexicana fue el tercer destino más popular del mundo por la capacidad de colocación de tráfico de cruceros que visitaron los puertos de Acapulco, Cabo San Lucas, Ensenada, Manzanillo, Mazatlán, Pichilique, Puerto Vallarta e Ixtapa Zihuatanejo⁴⁹.

Es importante señalar que "los puertos de Ensenada, Acapulco y Puerto Vallarta se encuentran entre los 15 puertos más visitados de Norte y Centroamérica"⁵⁰, por lo que Manzanillo puede aprovechar que esa zona está constituida como una zona turística importante, sobre todo en el área de cruceros. Podría obtener un beneficio de los turistas que arriban por medio de cruceros a esta zona, además de la experiencia que los agentes de viajes tienen con respecto a las características de los turistas, sus gustos, etcétera. Así también se pueden aprovechar los sitios culturales que hay en Manzanillo, al estar la cultura mexicana en un buen nivel de aceptación en el contexto internacional.

La distancia entre los puertos de embarque y los de paso es un elemento que influye en la decisión de arribo de cruceros, así como las condiciones de los servicios, tales como el espacio exclusivo para el barco, la seguridad para el buque y los pasajeros durante su estancia, el suministro de combustible y de recolección de basura, la distancia del muelle a puntos de interés, los modos de transportación disponibles a turistas y los costos portuarios. Además deben ofrecer a los pasajeros excursiones a los principales atractivos turísticos a través de compañías especializadas que cuenten con guías calificados y transportación limpia, segura y confortable.

Las líneas navieras toman además en cuenta aspectos externos al puerto tales como los atractivos originales y exclusivos, actitud hospitalaria, estabilidad política y social, singularidad cultural y geográfica, centros comerciales, actitud de los agentes de viajes, seguridad pública, infraestructura urbana, entre otros, con el fin de ofrecerlo a sus pasajeros.

En base a un estudio hecho en este sentido, podemos mencionar lo siguiente. Hacia el sur de de Manzanillo existe un viejo puerto, donde se halla la terminal petrolera y las instalaciones de la Armada de México; sin embargo, este viejo

⁴⁸ Administración Portuaria Integral de Manzanillo. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. p. 21.

⁴⁹ Idem.

⁵⁰ SECTUR <http://www.sectur.gob.mx>

muelle fiscal que colinda con el jardín central de Manzanillo tiene una franca vocación turística, a lo que podría pensarse en construir ahí una terminal de cruceros, que de hecho ya visitan Manzanillo y los cuales son atendidos en cualquiera de los muelles del puerto comercial. En esta zona, es decir, el jardín central de Manzanillo, podría crearse fácilmente la terminal de cruceros, aprovechando la edificación de la vieja bodega y acondicionando las zonas colindantes con servios a los yates y desarrollar áreas comerciales.

En este sentido, puede aprovecharse la infraestructura existente, usando la bodega que está sobre el muelle para adaptarla como terminal de pasajeros y centro comercial, ya que está ubicada en la zona inmediata al malecón del puerto y al parque central de la ciudad de Manzanillo lo cual sería una ventaja para los turistas que arriben en los cruceros al tener diversos servicios cercanos a la hora de arribar.

Las áreas colindantes con el viejo muelle fiscal pueden utilizarse para la construcción de una marina con obras de protección para proporcionar áreas de agua en calma donde se ubiquen las zonas de atraque de los yates. Esta medida sería muy importante ya que atraería más turistas al tener una marina cercana a la terminal de cruceros. Y no sólo para los turistas que arriben en los cruceros, sino a todos los turistas en general. Siempre es valioso tener áreas de recreo cerca, además de servicios tales como centros comerciales, lugares culturales que visitar, entre otros.

Sería importante considerar el desarrollo de ésta actividad por medio de lo ya mencionado, incluso el proyecto pudiera ser autofinanciable si es que el conjunto de ingresos que se deriven por el servicio a los cruceros, a los yates y por el uso de los terrenos que se ganen al mar, son suficientes para ello. Pero esto sólo se logra realizando un buen proyecto y procurando que los servicios sean eficientes, puntuales y sobre todo que haya diversidad en lo servicios, para que puedan acceder a ellos diferentes clases de turistas y no solamente algunas. Además, con el crecimiento que está presentando el arribo de cruceros al puerto de Manzanillo, puede considerarse como una buena opción en modernizarlo y desarrollarlo haciendo crecer la actividad turística en la zona, tanto para los cruceros, como para el turismo en general, ya que Manzanillo cuenta con las condiciones para tener un desarrollo importante en esta actividad que es tan redituable si se sabe llevar a cabo una buena planeación, la cual genera además, directa o indirectamente, fuentes de empleo y entrada de divisas, lo cual es muy importante para el desarrollo tanto del puerto, como para la zona y en general para todo el país.

El estado de Colima cuenta con un potencial para desarrollar la llamada pesca de altura y semi-altura, principalmente en atún y para la acuicultura. La pesca de altura se podría llevar a cabo al contar con un puerto como lo es Manzanillo y una planta industrializadora que da empleo a entre 500 y 600 personas. Pese a ello, la actividad es aún reducida, en parte por las restricción que se dan para la exportación, así como por la falta de plantas congeladoras, la carencia de astilleros, mecánicos para reparar las embarcaciones, avitualladoras, empresas que ofrezcan refacciones y sobre todo por la falta de esquemas adecuados de comercialización. Se requiere además de una intensa campaña de promoción

para encontrar interesados en este campo para convertir a Manzanillo en el principal puerto atunero del Pacífico Mexicano.

Se cuenta con la importante laguna de Cuyutlán, que al conectarla con el mar, lo que ocurrió a principio del año 2000, ha incrementado la pesca lagunaria, que es una actividad con alto contenido social, debido a que se generan fuentes de trabajo con muy poca inversión y solo requiere de una lancha con motor fuera de borda, además de que incide en grupos normalmente marginados. También se tiene la opción de la maricultura, tanto en granjas que producen camarón como en el cultivo de especies de escama, utilizando jaulas flotantes. Además tiene la opción de la entrada de yates y pueden construirse marinas para prestar servicios de recreación a los turistas.

Es importante que las instalaciones ubicadas en el Recinto Portuario dedicadas a la actividad pesquera deban ser parte del desarrollo de la infraestructura portuaria, ya que su desempeño está ligado al desarrollo del sector social que busca lograr un procedimiento de autonomía operativa en el cual intervienen instancias y dependencias que analizan la definición de dicha situación.

3.4 Evaluación y perspectivas

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo ha llevado a cabo medidas para que el puerto alcance los niveles de competitividad y eficiencia que se requieren en el ámbito económico mundial. Es por ello que su objetivo primordial es el de atender la demanda de los servicios, así como modernizar y ampliar la infraestructura para satisfacer las necesidades que demanda el transporte marítimo, así como el de promover la inversión privada en la operación de terminales y en la prestación de servicios portuarios.

Es así que a partir del año 2000 ha tenido una inversión para la ampliación y modernización de la infraestructura, así como de los servicios portuarios, lo que ha ocasionado que se haya consolidado en los últimos años como el principal puerto comercial del Pacífico Mexicano y que sea considerado como un puerto moderno y productivo.

La extensión total con la que cuenta el recinto portuario no ha cambiado, sigue siendo de 437 hectáreas, lo que significa que sólo se han hecho obras dentro del mismo, sin extenderse a zonas aledañas en las que tiene posibilidad de hacerlo. Sin duda alguna en algunos años tendrá que ampliarse el puerto para atender el incremento del comercio marítimo mundial.

Las obras de protección, de igual manera no han tenido cambios significativos. En general, en lo que se refiere a la infraestructura relacionada al puerto de Manzanillo como lo es el Puerto Interior, las bandas A B y C, del mismo, la Terminal de Contenedores, la Terminal de Usos Múltiples, el Parque Industrial Pesquero, la Terminal Marítima de PEMEX y el Muelle Fiscal, no han tenido un desarrollo en cuanto a longitud, calado o profundidad con la que contaba en el año 2000 en relación con 2003.

En cuanto a las terminales e instalaciones con las que cuenta el puerto ha tenido un desarrollo significativo, ya que cuenta con un mayor número de terminales y algunas de ellas de suma importancia para su desarrollo. Además de las ya existentes en el año 2000, con excepción de OPUMA, que se dedicaba a la carga, descarga y acarreo de mercancías, la cual desapareció, se crearon siete nuevas Terminales o Instalaciones nuevas. Estas son:

Cementos Mexicanos (17.334,00 M2)

Uso: Instalación para el manejo y almacenamiento de cemento.

Descripción: Capacidad para 66,000 Tons. de almacenamiento.

Comercializadora La Junta (35.091,00 M2)

Uso: Graneles agrícolas.

Descripción: 50,000 Tons. de capacidad de almacenamiento, 1,00 Tons/Hr. De descarga.

Corporación Multimodal S.A. de C.V. (7.429,00 M2)

Uso: Productos refrigerados.

Descripción: Capacidad para 3,000 Tons. de carga refrigerada.

Frigorífico de Manzanillo, S.A. de C.V. (14.471,00 M2)

Uso: Productos refrigerados y fluidos.

Petróleos Mexicanos (118.157,00 M2)

Uso: Terminal de hidrocarburos para suministro y almacenamiento de combustible.

Descripción: Muelle en espigón con dos posiciones de atraque.

TEPSA (17.776,00 M2)

Uso: Fluidos.

Descripción: 13,900 M3 de capacidad.

Terminal Pesquera (0,00 M2)

Uso: Productos del Mar.

Terminal Turística (0,00 M2)

Uso: Instalación para Uso Turístico.⁵¹

De entre los servicios que se prestan en el puerto actualmente y los que se proporcionaban en el año 2000, existe una variación, o mejor dicho una ampliación en el número de éstos, lo cual refleja el desarrollo que ha tenido el puerto en cuanto a que cada vez se trata de abarcar un mayor número de servicios en general, para que Manzanillo sea un puerto de clase mundial. Entre los servicios nuevos se encuentran: "la certificación de mercancías; intercambio electrónico de datos; pesaje; recolección e incineración de desechos sólidos; suministro de combustibles; suministro de lubricantes y la Telecomunicación"⁵².

⁵¹ APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com.mx>

⁵² Ibid.

Dentro del Directorio de Servicios Portuarios elaborado por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., existe una variación en cuanto a los servicios que presentaba el puerto en el año 2000 y los que presta ahora. Asimismo, se da un incremento en el número de prestadores de un mismo servicio, como es el caso de las agencias aduanales que paso de "45 en el año 2000 a 75 en el 2004"⁵³, es decir que tuvo un aumento de 30 agencias aduanales más, lo cual representa un incremento del 75%, lo que refleja un aumento en el comercio exterior, ya que al darse un mayor volumen en el manejo de mercancías manejadas, tanto de importación, como de exportación, se requiere de un mayor número de agentes aduanales que puedan hacer frente a este aumento y dar servicio a todos los usuarios que así lo requieran para el manejo de sus mercancías.

En cuanto a las agencias navieras se dio un incrementó de 10 agencias más, en comparación con el 2000, "pasó de 17 a 27 agencias"⁵⁴, a pesar de que dos de ellas desaparecieron como lo fueron "MAERSK MEXICO, S.A. DE C.V." y "ALTAMARITIMA S.A. DE C.V.", es decir que en tres años se incorporaron a la prestación de este servicio 12 agencias navieras.

Las asociaciones si tuvieron una variación considerable. Desaparecieron dos asociaciones como lo son: la Asociación Ganadera Local de Manzanillo y la Asociación de Hoteles y Moteles y surgió una nueva asociación, que es la Asociación de Transportistas de Manzanillo, A.C.

Ha aumentado a 11 el número de hoteles que hay en Manzanillo, en el año 2000 solo existían 8, sin embargo en estos tres años han desaparecido dos, lo cual significa que se han creado 5 nuevos hoteles en estos 4 años.

A partir del año 2000 se han creado dos nuevos institutos de educación superior y media superior como son: "El Centro de Estudios Tecnológicos del Mar y el CETIS 84"⁵⁵, lo que resulta muy importante para el desarrollo del puerto, ya que seguramente de estas instituciones saldrán algunos de los futuros trabajadores del puerto en sus distintas áreas. Si tomamos en cuenta que el puerto ha tenido un desarrollo y crecimiento acelerado, en un futuro se necesitará de personal capacitado para laborar en el puerto y que mejor que los egresados de las instituciones aledañas al puerto, las cuales están en constante contacto con el mismo.

En relación a las Secretarías de Estado existen 6 nuevas dependencias que prestan sus servicios en el puerto como son: Comandancia de la Guarnición; Comandancia del Aeropuerto Internacional; Delegación de Autotransporte Federal; Jefatura de Autotransporte Federal Colima; Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y la Unidad de Medicina Preventiva en el transporte.

En lo que se refiere a los transportistas que prestan sus servicios en el puerto de Manzanillo, ha tenido un aumento sumamente importante, pasando de 9 a 61 el número de transportistas, lo cual es reflejo del aumento del manejo de

⁵³ Ibid.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid.

carga que ha tenido Manzanillo en los últimos 3 años. Seguramente en un futuro será mayor el número de transportistas que presten sus servicios en Manzanillo, ya que la tendencia es que este puerto siga teniendo un crecimiento en los volúmenes de carga manejada, por lo que se requerirá de una mayor organización dentro y fuera del recinto portuario para no saturar las vialidades y que estos vehículos sean despachados de manera ágil y rápida para el sano desarrollo del puerto.

Las líneas navieras tuvieron un aumento importante pasando de 21 el número de líneas que prestaban sus servicios a 29⁵⁶, a pesar de que 4 de las 21 que existían en el año 2000 desaparecieron, es decir que a partir de ese año se han incorporado 12 nuevas líneas navieras, lo que representa un aumento considerable. Esto es reflejo del crecimiento, tanto del volumen de carga manejada, como de la creación de nuevas rutas desde y hacia Manzanillo.

Un punto importante a considerar es que se han creado nuevas rutas con algunas de las nuevas líneas navieras, incluyendo países, no solo de Norte, Centro, Sudamérica y Asia, sino que además han incluido países como Australia, Nueva Zelanda e inclusive países Europeos como Alemania, Italia y España, como es el caso de las líneas navieras Toko Kaiun Kaisha, DSR Senador e Italia Di Navigazione (anexo 12).

El 2002 fue un año muy importante para el puerto de Manzanillo, ya que se llevaron a cabo importantes acciones para el desarrollo del puerto, tales como:

- El inicio de operaciones de la Terminal Especializada de Graneles Minerales (presentemente para el manejo de yeso) Exploración de Yeso, S.A. de C.V., subsidiaria de US Gypsum.
- Se amplió el giro del contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones de Cemex México, S.A. de C.V. para estar en posibilidad de manejar, almacenar, administrar y custodiar carga general y mercancía de comercio exterior y nacional, por lo que actualmente en sus bodegas se está recibiendo carga general, como lamina de acero y triplay.
- El grupo naviero CP SHIPS adquirió a la Línea "Italia Di Navigazione", que incorporó nuevas escalas en Manzanillo, ofreciendo cobertura a Centroamérica, en Guatemala, Panamá, Venezuela, y en Europa a Italia y España.
- El 23 de Junio, la línea naviera Mediterranean Shipping Co., inició sus escalas regulares por el Puerto de Manzanillo con el B/M MSC Boston.
- El 5 de noviembre se participó en la inauguración de las oficinas comerciales de la Línea Wilh Wilhelmsen, que contempla iniciar operaciones a principios del año 2003 con un servicio regular de Manzanillo a los Angeles.

⁵⁶ Ibid.

- La Línea APL inicio el 6 de diciembre del 2002 su nuevo servicio APL(MXC) (Manzanillo – Salina Cruz – Puerto Quetzal – San Pedro, California).
- Proyecto “Corredor Transpacífico de Seguridad”. En la pasada Cumbre de Ministros de los 21 países miembros de APEC fue presentado el Proyecto Bandera de México, en el cual se incluye a Manzanillo como un puerto alterno para captar carga procedente de países de Asia y Oceanía, con destino al centro y este de Norteamérica, aprovechando la infraestructura portuaria y ferroviaria existente.⁵⁷

Cabe destacar que a partir del 2002 Manzanillo tuvo la oportunidad de proyectarse como un puerto alterno de los de la costa oeste de los Estados Unidos, como lo son Los Angeles y Long Beach, debido al grado de saturación que estos presentaban, lo cual es muy importante para el desarrollo del puerto, ya que tendrá la posibilidad de servir a transportistas que deseen transportar sus mercancías hacia Estados Unidos a través de éste, lo que provoca un aumento en el número de buques atendidos, de carga transportada y en general de todo lo que implica el comercio exterior mexicano, no solo para trasladar mercancías hacia los Estados Unidos, sino también para trasladar mercancías desde los Estados Unidos, hacia otros destinos.

Asimismo cabe mencionar que en el 2004 inició la competencia en carga contenerizada entre el puerto de Manzanillo y el de Lázaro Cárdenas, lo cual traerá beneficios para los usuarios de los puertos del Pacífico Mexicano, ya que tendrán dos puertos por donde podrán mover sus mercancías, ya sea entrantes o salientes. Inclusive Lázaro Cárdenas puede ser una opción viable en caso de que Manzanillo llegue a un grado de saturación tal que no pueda atender al alto número de usuarios que demanden sus servicios.

Durante el 2003 se llevaron a cabo diversas actividades benéficas para el desarrollo del puerto entre las que destacan:

- El 15 de marzo, se inauguró en Manzanillo la nueva ruta marítima Manzanillo – Los Angeles, por parte de la línea naviera, “Tolteca Feeder Line” con el buque “CABOTO”.
- El 1º de abril del 2003 se firmó el contrato para la Adquisición, Instalación, Capacitación y Puesta en Marcha de Equipo para el Centro de Control de Tráfico Marítimo, VTMS (Vessel Traffic Management and information System).
- El 13 de junio se inauguró la adecuación a la instalación de Exploración de Yeso.
- El 15 de octubre del 2003 se atendió al B/M VINE, que corresponde a la categoría “Cape Size” que han salido con el máximo calado 13 metros y el mayor tonelaje que se haya cargado en un buque, consistente en 98,000

⁵⁷ Ibid.

toneladas de pellet de hierro, provenientes de Peña Colorada. Este proyecto consiste en el abastecimiento a mercados no tradicionales, en este caso para exportación a China

- El 6 de noviembre, salió de Manzanillo el buque con mayor carga que se haya operado, con una manga post panamax de 45.4 metros, apoyado con los tres remolcadores. El buque MOONDANCER cargó 100,000 toneladas de Pellet, y salió con un calado de 13.5 metros, el mayor calado operado en el Puerto de Manzanillo
- EL 6 de noviembre fueron entregados los equipos de Rayos Gamma para su operación a la aduana marítima de Manzanillo.⁵⁸

Estas son algunas de las principales actividades que se realizaron para la modernización del puerto de Manzanillo, no solo en infraestructura, sino en el mejoramiento y la ampliación de servicios, lo cual representa un gran avance para que Manzanillo llegue a ser un puerto importante para el desarrollo del comercio exterior mexicano, aún más de lo que ya es.

Serie histórica de movimiento de carga total
(toneladas)

Concepto	2001	2002	2003
Altura	7440918	9,207,281	9,900,649
Importación	5,529,881	6,267,224	6,260,476
Exportación	1,911037	2,940,057	3,640,173

Concepto		2002	2003
Cabotaje	1908143	2,193,937	2,403,161
Entradas		2,181,397	2,378,553
Salidas		12,540	24,608

TOTAL	9,349,061	11,401,218	12,303,810
--------------	-----------	------------	------------

Fuente: Tabla elaborada del "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2003" y "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2004".

⁵⁸ Ibid.

De la composición total de la carga operada por el puerto de Manzanillo en el 2003, sin incluir los productos petroleros, le correspondió el 80.47% al tráfico de altura y el 19.53% al tráfico de cabotaje, mientras que en el 2002 representó 80.75% el tráfico de altura y 19.25% al tráfico de cabotaje. Mientras que en 2001 representaron el 79.59% y el 20.41% respectivamente.

Dentro del tráfico de altura destacan las importaciones que ascendieron a 6'260,476 Ton., obteniendo una disminución del 0.11% con relación a las importaciones efectuadas en el 2002 y representando con ello el 50.90% del total de la carga movilizada por este puerto en el 2003. En este rubro destacan las importaciones de cargas contenerizadas, la cual obtuvo un crecimiento de 9 puntos porcentuales comparado con el año anterior, el fertilizante mineral con un crecimiento de 70 puntos porcentuales; los automóviles con el 56 por ciento y la parafina con el 10 por ciento.

Por lo que toca a las exportaciones, alcanzaron un total de 3,640,173 Ton., registrando un incremento del 23.81% comparado con las exportaciones manejadas en el año 2002 y representando con ello el 29.6% del total de la carga movilizada por este puerto en el 2003. Es importante señalar que el crecimiento registrado en las exportaciones se debe principalmente a las exportaciones de granel mineral, en el cual se obtuvo un incremento del 82 por ciento comparado con las exportaciones del 2002, también influyeron las exportaciones de las cargas contenerizadas, en el cual se logró un crecimiento de 10 puntos porcentuales.

En lo que concierne al tráfico de cabotaje, este alcanzó un total de 2'403,161 toneladas, con lo cual se obtuvo un incremento de 9 puntos porcentuales con relación a lo manejado en el año 2002. La composición total de la carga manejada en el tráfico de cabotaje se distribuye básicamente en 2 productos. El primero de ellos lo constituye el pellet de hierro, que se mueve entre Manzanillo y Lázaro Cárdenas. El segundo, el cemento a granel y paletizado que se embarca hacia Ensenada y el Sauzal.

Es importante hacer notar que año con año son mayores las exportaciones hechas por el puerto de Manzanillo y no solo las importaciones, lo cual es muy importante, ya que las exportaciones, por lo menos en teoría, reflejan que México está fabricando productos de exportación tanto para Estados Unidos, como para diversos países Centro, Sudamérica y en general países ubicados en la Cuenca del Pacífico, e inclusive europeos.

Es vital que los productores mexicanos sean apoyados para comercializar sus productos en el extranjero, para que así nuestro país tenga un desarrollo económico interno y se puedan crear nuevos empleos y sobre todo bien remunerados. Asimismo es primordial que los puertos mexicanos, en este caso el puerto de Manzanillo, tengan una buena imagen en el exterior para que así los hombres de negocios que quieran transportar sus mercancías, lo hagan a través de éste, no solo para mercancías que tengan como destino México o provengan de éste, sino además productos provenientes desde o hacia Estados Unidos, lo que acarrearía una cadena productiva, ya que un gran

número de gente (transportistas, agentes aduanales, aseguradoras, etc.) se verían beneficiados con ello.

En el año 2001 el movimiento de carga ascendió a "9,349,061 toneladas, mientras que en el 2002 fue de 11,401,218 toneladas y para el 2003 el movimiento de carga ascendió a 12,303, 810"⁵⁹. Es decir que ha ido en aumento el movimiento de carga manejada por el puerto de Manzanillo. Esto se ha venido dando, como ya hemos visto, sobre todo a partir que la APIMAN, tomó la administración del puerto en 1994. A partir de este año ha sido cada vez mayor, no solo el volumen de la carga manejada por el puerto, sino además ahora se manejan un mayor volumen de mercancías, que en años pasados se hacía en pequeñas cantidades ó inclusive no se manejaban.

En el año 2002, la composición de la carga del puerto se distribuyo en la siguiente forma:

CLASIFICACIÓN	TONELADAS	PORCENTAJE
General Fraccionada	956,218	8.38
General Contenerizada	6'153,447	53.97
Granel Mineral	3,581,399	31.41
Granel Agrícola	608,674	5.33
Fluidos	38,668	0.33
Perecederos	62,812	0.55
Suma	11'401,218	100

Fuente: Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2003

Para el 2003, la composición de la carga del puerto se distribuyo en la siguiente forma:

CLASIFICACIÓN	TONELADAS	PORCENTAJE
General Fraccionada	888,675	7.22
General Contenerizada	6'706,760	54.51
Granel Mineral	4'140,744	33.65
Granel Agrícola	513,673	4.17
Fluidos	2,487	0.02
Perecederos	51,471	0.42
Suma	12'303,810	100

Fuente: Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2004

⁵⁹ Datos tomados de: "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2003" y "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2004".

Como se puede apreciar en las tablas, la carga que registró un mayor dinamismo fue la carga contenerizada, la cual, ha partir de 1994, año de la creación de la API, ha tenido un desarrollo impresionante, y cada vez es mayor el número de mercancías manejadas por contenedores. Inclusive, ha tenido un aumento en el manejo de la carga por medio de contenedores tal, que actualmente Manzanillo ocupa el primer lugar en el manejo de carga contenerizada, aún por encima del puerto de Veracruz, el cual durante muchos años ocupó dicha distinción. Esto demuestra que Manzanillo puede convertirse en el puerto más importante a nivel nacional, por encima incluso de Veracruz. Esto es el resultado de que actualmente la zona comercial más dinámica es la Cuenca del Pacífico y por lo tanto es por donde se desarrollo un mayor volumen de comercio exterior.

Movimiento de automóviles

2001	2002	2003
22,583	34,147	36,839

Fuente: Tabla elaborada del "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2003" y "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2004"

Como se puede apreciar en la tabla, en el 2001 el número de automóviles manejados fue de 22,538, mientras que para el 2002 tuvo un aumento del 34 por ciento ascendiendo a 34,147 unidades; para el 2003 esta cantidad ascendió a 36,839 unidades, registrando un incremento del 8 por ciento con respecto al año anterior, lo que nos demuestra que cada año es mayor el número de unidades manejadas por el puerto de Manzanillo y que esta tendencia se seguirá dando en los próximos años y Manzanillo debe estar preparado para afrontar las demandas de los usuarios de los servicios portuarios. Inclusive se han tenido reuniones con diversas compañías automovilísticas como lo son Honda y Nissan, las cuales manifiestan interés por importar más vehículos por el puerto de Manzanillo. Es por ello que el puerto debe estar preparado para atender las demandas que se puedan presentar en un corto plazo.

Buques atendidos por el puerto de Manzanillo

2001	2002	2003
1,246	1,402	1,520

Fuente: Tabla elaborada del "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2003" y "Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2004"

El arribo total de buques en el año 2001 fue de 1,246, superior a los 1,076 buques que fueron atendidos en el año 2000. Para el 2002 ascendió a 1,402, es decir que hubo un aumento de poco más del 12 por ciento. Para el año 2003, ascendió a 1,520 lo que represento un incremento de 8 puntos porcentuales. Cabe señalar que estas cifras incluyen buques petroleros y pasajeros.

Al darse un aumento en el volumen de carga manejada por el puerto de Manzanillo, por consecuencia se da un aumento también en el número de buques atendidos. Sin embargo este aumento puede ser un arma de dos filos, ya que actualmente el puerto de Manzanillo empieza a tener una saturación tal, que no puede atender a todos los buques que así lo requieren, es por ello que tendrá que encontrar la forma de ampliarse y crear nuevas terminales para la atención a los buques, tanto para contenedores, como para minerales, gráneles, etcétera. De lo contrario, Lázaro Cárdenas podría ser una opción viable para que los buques que no puedan ser atendidos por el puerto de Manzanillo, sean atendidos por el puerto michoacano.

Actualmente Manzanillo opera con una terminal especializada de contenedores, una terminal para el manejo y almacenamiento de combustible (PEMEX), dos instalaciones de usos múltiples; una instalación para almacenamiento de contenedores y carga general, una instalación para recepción, almacenamiento y despacho de productos líquidos a granel, una instalación para el manejo de fertilizantes, granos y aceites, una instalación para el manejo de productos alimenticios, una instalación para el almacenamiento y congelamiento de productos pesqueros (atún), una instalación para el manejo de granel agrícola, una instalación para granel mineral, preferentemente yeso, y dos instalaciones para el manejo y almacenamiento de cemento y materia prima. Adicionalmente se cuenta con 79 prestadores de servicios portuarios y conexos, entre los cuales se encuentran 8 empresas maniobras, 1 para el servicio de acarreo de carros de ferrocarril, 1 para el servicio portuario de remolque, 1 para el amarre de embarcaciones, 10 de avituallamiento, 4 para el servicio y reparación de contenedores, 4 para el servicio de lanchas a embarcaciones, 7 para la reparación de embarcaciones a flote, 6 para el suministro de combustibles, aceites, lubricantes y grasas a embarcaciones, 8 para el servicio de recolección de basura y servicio de limpieza, 7 para el servicio de fumigación, 9 para el servicio de inspección y certificador marítimo de buques y cargas, 2 para el servicio de vigilancia y custodia, 1 para el servicio de mantenimiento a unidades ferroviarias, 1 para el servicio de lavandería industrial, intendencia y tintorería, 1 para el servicio de reparación a equipos refrigerados, 1 para el servicio de reparación y mantenimiento industrial a equipos de maniobras y 2 para el suministro de agua industrial a buques y agua potable dentro del recinto portuario.⁶⁰

Ciertamente el puerto de Manzanillo ha tenido un desarrollo importante en todos los aspectos, sin embargo existen aún ciertos problemas que evitan que este puerto sea y actué como uno de tipo uno, a pesar de que en el ámbito internacional sea considerado así.

Es así que el incremento de la actividad comercial en el puerto trae como consecuencia una mayor demanda en las operaciones del mismo, la cual provoca un aumento en la carga manejada, tanto de importación como de exportación.

⁶⁰ Programa Operativo Anual del puerto de Manzanillo 2004

Uno de los problemas, tal vez el principal problema que aqueja al puerto es las carencias administrativas y operativas del mismo, además de que el personal para el creciente volumen de operaciones es insuficiente, lo cual es agravado con el reducido horario de atención al público. Así también existe un rezago en los equipos, lo que provoca un retraso en la revisión y el despacho de las mercancías, lo cual origina largas filas de camiones que esperan a ser despachados o revisados por la aduana marítima. Aunado a ello existe un alto porcentaje de "rojos" en los módulos de selección automatizada, lo que origina que los camiones que salen con rojo tengan que esperar a ser revisados, pasando a hacer más grande la cantidad de vehículos ubicados en los patios de la aduana, estacionamiento y vialidades del puerto, por lo que pone en riesgo de saturación al puerto con la consecuente suspensión de entrada de camiones a cargar, y que en conjunto baja la productividad del puerto y proyecta una imagen negativa entre sus usuarios.

Otro de los problemas que más aqueja al puerto es la falta de espacios para el depósito y almacenamiento de la carga en áreas del puerto. En este sentido el puerto no ha podido ampliarse debido a que aún no se toma una resolución en cuanto a que se pueda construir en los espacios designados para la ampliación del puerto por el impacto ambiental que pudiera causar. Sin embargo va a ser necesario buscar áreas donde ampliarse, ya que de lo contrario el puerto podría llegar a un nivel de saturación muy alto en el cual no pueda hacer frente a la demanda que ya está presentando y que seguramente seguirá creciendo, debido a la tendencia que se ha estado dando, del aumento del movimiento de la carga por el puerto de Manzanillo. El enlace ferroviario es otro de los problemas que aqueja al puerto, el cual se ha estancado su desarrollo, además de que al pasar por la población, representa un peligro, sobre todo en el transporte de material peligroso.

Estos son a grandes rasgos los principales problemas que aquejan al puerto de Manzanillo y es sin duda algunos de los retos que tienen las autoridades portuarias.

En este sentido las autoridades portuarias y todos y cada uno de los actores que intervienen en las actividades portuarias, deberán tratar de dar soluciones a estos problemas de manera que se de una coordinación entre ellos, ya que actualmente es el principal problema, la descoordinación entre los diversos actores, así como la falta de capacidad de las autoridades portuarias de dar solución a estos problemas. Es por ello que se deberá dar una reestructuración en los sistemas administrativos y operativos y no tanto en las cuestiones de infraestructura y servicios, ya que es ahí donde radican los problemas que evitan que el puerto tenga un desarrollo aún mayor y que llegue a ser considerado como uno de los puertos más importantes de la Cuenca del Pacífico.

CONCLUSIONES

La importancia que tiene el transporte marítimo para el desarrollo del comercio internacional, radica en la facilidad que éste tiene para el transporte de grandes volúmenes de mercancías a grandes distancias y al menor costo. Esto facilita el intercambio de mercancías entre diferentes países, que aún incluso se encuentren en continentes distintos. Es por ello, que se debe contar con un sistema portuario en buenas condiciones para desarrollar el comercio exterior y así se desarrolle la economía de dicho país. A nivel mundial, alrededor del 80% de las importaciones y exportaciones se realiza por la vía marítima, además de que los puertos son muy importantes para la seguridad de cualquier país.

En el caso de México, no se ha dado un apoyo continuo al desarrollo de la transportación marítima portuaria, por el contrario, ésta ha encontrado dificultades para su desarrollo. Nuestro país siempre ha dependido del servicio de buques extranjeros para realizar su comercio marítimo. No se ha dado un verdadero apoyo para desarrollar una marina mercante propia, que sea capaz de proporcionar los servicios necesarios para el traslado de mercancías, tanto hacia, como desde el territorio nacional.

Como se sabe, las actividades del comercio marítimo son concentradas por sólo algunos puertos. De todos los que conforman la red portuaria nacional, son sólo 4 los puertos que manejan la mayor parte de las actividades del comercio exterior por vía marítima. Estos puertos son: Veracruz y el complejo Tampico-Altamira en el Golfo de México y Manzanillo junto con Lázaro Cárdenas en el Pacífico.

La reestructuración que se llevó a cabo en el sistema portuario nacional a partir de 1994 trajo consigo un desarrollo dentro del mismo. Hasta antes de la reestructuración, los puertos mexicanos eran considerados entre los más caros e ineficientes en el mundo, debido a su obsolescencia en cuanto a su operación y logística, además del atraso tecnológico que presentaban, lo que ocasionaba muchos problemas tales como, la estadía excesiva de los barcos, el despacho de mercancías tardado e inseguro, los trámites burocráticos largos, entre otros.

A partir de la privatización de los puertos, éstos tuvieron un desarrollo, algunos más que otros. Los puertos que han tenido un desarrollo mayor fueron los puertos que ahora controlan la mayor parte del comercio exterior. Sin embargo, el desarrollo de los puertos ha sido general, lo que ha traído que los puertos sean ahora más eficientes y seguros. Se ha ampliado además la infraestructura en la mayoría de los puertos, es decir, se ha modernizado a los puertos para poder contar con los servicios que requiere el usuario, a pesar de ello, no se ha dado el mismo desarrollo en todos los puertos. Esto se debe a que no todos los puertos tienen la misma importancia. A los que se ha puesto mayor atención es aquellos puertos en los que los inversionistas privados, ya sea nacionales o extranjeros, puedan tener ganancias y son los que su actividad es primordialmente comercial o turística y que además cuenten con una ubicación estratégica para llevar a cabo su actividad de la mejor manera.

En el caso del puerto de Manzanillo, cuenta con una ubicación geográfica inmejorable, además de contar con una zona de influencia amplia, se ha invertido en el desarrollo y la modernización del puerto, lo que ha originado que el puerto esté por encima de estándares internacionales y que haya alcanzado el tercer lugar en cuanto a importancia a nivel nacional y que ocupe el segundo en manejo de carga contenerizada, solo después de Veracruz.

En este sentido, se puede concluir que el puerto tiene grandes posibilidades de llegar a ser el principal puerto mexicano receptor de contenedores, ya que la tendencia es que el intercambio de mercancías por medio de contenedores aumente, sobre todo en el Pacífico, al ser ésta zona la que ha tenido un mayor dinamismo en los últimos años. Es por ello, que el puerto de Manzanillo debe pensar en la mejor manera de atender la demanda, que se prevé se dará en un futuro y crear nuevas terminales especializadas de contenedores, o ampliar las ya existentes. Además, se deberá pensar en tecnología más especializada para el trasbordo de las mercancías contenerizadas, así como un mejor sistema administrativo, de manera que el manejo de mercancías se realice de una manera rápida, segura y eficiente, lo que provocaría el incremento en el comercio exterior mexicano en la zona, al tener un mayor número de buques atendidos y mercancías manejadas, tanto de importación, como de exportación. Esto a su vez, se vería reflejado en una mayor entrada de divisas, reutilizables para el desarrollo y la modernización del puerto, lo cual es benéfico tanto para la imagen de los puertos mexicanos y más en específico del puerto de Manzanillo, a nivel internacional. Otra de las ventajas es la creación de nuevos empleos, al ser mayor el número de buques atendidos y de operaciones portuarias, se necesitará un mayor número de personal para realizar las operaciones, el cual deberá estar capacitado para realizar dichas operaciones de la mejor manera posible, de forma que el puerto se establezca en un nivel de calidad y eficiencia alto y cada vez sea mayor el número de usuarios que utilicen el puerto para el manejo de sus mercancías.

El desarrollo que ha tenido este puerto, se ha dado a partir de la creación de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo y la apertura a la inversión privada en el puerto, la cual ha sido un factor importante en la ampliación de la infraestructura y la modernización y ampliación de los servicios que se prestan, tanto dentro del Recinto Portuario, como fuera de él. Prueba de ello, es la alta productividad que ha alcanzado el puerto y que cada vez sea mayor el número de líneas navieras que utilizan el puerto y los servicios que éste presta.

A pesar de ello, el puerto requiere aún de más infraestructura y una mayor modernización en ésta. Asimismo, lo requiere en cuestión de la prestación de servicios, para poder afrontar los retos que se le presentan, así como los que se le puedan presentar en un futuro. Es también necesaria para que el puerto pueda llegar a ser un puerto Concentrador a nivel regional, un puerto de los llamados HUBS regional. Pero esto va a ser posible si se da una modernización, no sólo en cuanto a infraestructura y servicios, sino además en la organización, en la coordinación y en la realización de trámites administrativos.

En cuanto a la modernización de infraestructura, necesita ampliarse, sobre todo en el aspecto de crear una nueva terminal especializada de contenedores, ya que se prevé que la carga manejada por medio de contenedores va a ir en aumento, es por ello que va a ser necesario contar con la infraestructura necesaria para atender la demanda de los buques que lleguen al puerto de Manzanillo y no tengan que usar puertos alternativos para transportar carga desde y hacia puntos del interior de la república, como actualmente ocurre.

Los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos, a saber, Long Beach y Los Angeles, son utilizados por empresas mexicanas para transportar sus productos desde y hacia el continente asiático principalmente, esto se debe a la falta de capacidad del puerto de Manzanillo de prestar sus servicios a éstas embarcaciones, al no contar con la infraestructura adecuada para ello, es por tal motivo, que el puerto de Manzanillo debe pensar en, no solo ampliar su infraestructura para atender a los buques portacontenedores, sino ampliarla y modernizarla, de manera de que, además de que pueda atender toda la demanda, se lleve a cabo de una manera segura, rápida y eficiente. Es por ello que la Administración Portuaria Integral debe realizar la inversión para ello, o en su caso realizar un concurso público de manera que sea la iniciativa privada la encargada de llevar a cabo las obras de ampliación o creación de nuevas terminales portuarias para poder atender la demanda de embarcaciones que se presenta en el puerto, con rapidez y eficiencia.

Con ello, además de poder atender la demanda de manera rápida, eficiente y segura, se podría incluso ampliar la zona de influencia del puerto, no solo a nivel nacional, sino a nivel internacional, al contar con la posibilidad de que empresas ubicadas en algunas zonas de la parte sur de los Estados Unidos puedan transportar sus mercancías desde y/o hacia sus empresas a través del puerto de Manzanillo y que empresas ubicadas dentro del territorio mexicano, sobre todo al norte del país, no decidan utilizar puertos alternativos para transportar sus mercancías y utilicen puertos mexicanos, en este caso el puerto de Manzanillo, que es el que cuenta con una mayor y mejor infraestructura para llevar a cabo las operaciones portuarias en el Pacífico Mexicano.

Al darse una modernización en la infraestructura, también será necesario modernizar la prestación de los servicios. Un punto fundamental para ello es la capacitación del personal que realiza la prestación de los servicios, ya que para hacerlo de la mejor manera y más rápida, los prestadores de servicios deben estar capacitados para realizarlo, es por ello, que es importante en toda área estar capacitado para llevar a cabo cualquier trabajo. En éste sentido, es importante que la Administración Portuaria Integral de Manzanillo esté pendiente de la calidad de los servicios y en caso dado recomendar a las empresas prestadoras de servicios para llevar a cabo servicios de calidad. Deberá colaborar con estas empresas en cuanto a organización, capacitación, modernización y en general todos los aspectos para el mejoramiento de los servicios y dar incluso propuestas para ello, de manera que sea creado un entorno positivo para el sano desarrollo de los servicios portuarios.

Otro aspecto en el que se tiene la posibilidad de llevar a cabo una ampliación y modernización en el puerto de Manzanillo es la creación de una Terminal de Cruceros. En los últimos años se ha tenido un aumento en el arribo de éstas embarcaciones, las cuales eran atendidas en cualquiera de los muelles comerciales.

Es muy importante la creación de una terminal que se dedique especialmente a la atención de estos buques y que además, alrededor de ésta se acondicionen servicios para los turistas que visiten Manzanillo por éste medio y no sólo para ellos, sino para cualquier turista que visite dicho puerto. Se pueden crear centros comerciales, marinas para el entretenimiento de los turistas, entre otras muchas cosas, relacionadas al turismo. Incluso se puede crear una agencia encargada de proporcionar a los usuarios un recorrido por los principales centros culturales, o centros de recreación, según sea el gusto del usuario.

La creación de una terminal especialmente para la recepción de cruceros, aumentaría el arribo de estos. Al tener ya una terminal especializada, los servicios en cuanto a la recepción serían de mejor calidad, lo que provocaría, por ende, un aumento en el arribo de turistas y en consecuencia, mayor gasto por parte de estos en alimentación, recreación, incluso en hospedaje, en algunas ocasiones, cosa que sería benéfica para el puerto y sus habitantes, pero sobre todo para los prestadores de servicios turísticos, los cuales tendrían una mayor captación de divisas que pueden utilizar en el mejoramiento y ampliación de sus servicios e infraestructura, respectivamente y así mejorar cada vez más la prestación de los servicios portuarios. Asimismo, se crearían un mayor número de empleos al requerirse mayor personal para la mejor atención hacia los turistas y sobre todo empleos bien remunerados, que es muy importante.

La principal ventaja que tendría la modernización del puerto es la entrada de divisas, ya que al contar con más instalaciones y mejor equipadas, atraería mayor número de buques y por ende mayor actividad dentro del puerto, lo que significa mayores movimientos portuarios y con ello mayor entrada de dinero hacia los prestadores de servicios y hacia la misma Administración Portuaria Integral. Esto a su vez acarrearía demanda de personal para llevar a cabo estas actividades, es decir ocasionaría creación de empleos, lo cual es benéfico, no solo para los habitantes de las zonas aledañas al puerto, sino incluso para todo el estado de Colima, e inclusive para todo el país, ya que gente de otros puntos de la república mexicana podrían prestar sus servicios en el puerto de Manzanillo. Es decir, se crea una cadena productiva positiva para el desarrollo del puerto en el sentido de que la inversión en la modernización acarrea el arribo de mayor embarcaciones, lo que origina mayor número de operaciones portuarias, que se ve reflejado en la creación de empleos y entrada de dinero el cual es utilizado para modernizar al puerto y así sucesivamente. Esto es positivo siempre y cuando las utilidades, o parte de ellas, sean realmente utilizadas para el mejoramiento del puerto y no sean desviadas para otras actividades.

Un punto de suma importancia, en el cual se debe de dar una reestructuración es el relacionado a la coordinación, ya que no existe una coordinación

adecuada entre los entes que interactúan en el puerto. Muchas veces los objetivos de unos se contraponen con los de otros, no existe una coordinación para la unificación de criterios y para llegar a una común acuerdo que sea benéfico para todos.

Esto provoca atraso en las actividades portuarias, en los trámites administrativos, entre otras cosas, lo que ocasiona un aumento en los costos de los servicios o en el traslado de la mercancía. Este es otro de los factores que influyen para que embarcaciones opten por otros puerto alternativos que se encuentran más modernizados, más coordinados y que a la larga son más económicos, al disminuir el tiempo de espera de los buques, el tiempo en desembarcar o embarcar las mercancías, en fin un sin número de factores que influyen directamente, incluso en el costo del producto y en las ganancias que se pueden generar hacia los entes que llevan a cabo las operaciones portuarias, tanto directa como indirectamente.

En este sentido, es importante también la modernización para que los trámites administrativos se realicen lo más rápido posible, ya que esto provoca, en ocasiones, el retraso en el desembarque o embarque de la mercancía, tanto a los buques, como incluso, en el transporte intermodal al ser trasladados de los barcos al autotransporte o al ferrocarril, lo que provoca incremento en los precios y pérdidas para los exportadores o importadores, dependiendo de quien sea el encargado de realizar los trámites.

Es por ello, que se debe desarrollar una coordinación para que los trámites administrativos no sean tan tardados y la mercancía sea despachada lo más rápido posible, sin dejar a un lado la seguridad, que también es muy importante para el despacho de mercancías y para que un usuario tenga la certeza de que al usarel puerto de Manzanillo, el manejo de su mercancía será segura, rápida y eficiente.

Un punto de suma importancia, en el que debe poner especial énfasis es en el mejoramiento de sus conexiones intermodales, sobre todo en cuanto a su conexión con la vía terrestre, ya que ésta es muy importante para conectar al puerto con el interior del país, pero principalmente con los principales centros de producción y consumo del país.

Es elemental contar con buenas conexiones para trasladar las mercancías del puerto hacia el interior del país y viceversa. Y hacerlo de manera rápida, segura y eficiente, ya que de ello dependerá también que las empresas opten por transportar sus mercancías desde y hacia el puerto de Manzanillo para ser exportadas o importadas, según sea el caso.

En base a lo expuesto a lo largo del presente trabajo de investigación y durante las conclusiones, se puede decir que la hipótesis planteada al inicio del mismo, ha sido confirmada. Es así, que para intensificar el volumen del comercio exterior mexicano en la Cuenca del Pacífico, deberá invertirse en la modernización, ampliación y mejoramiento de la infraestructura y los servicios del puerto de Manzanillo.

Se debe tener también en cuenta factores externos, tales como el desarrollo de los demás puertos del mundo, sobre todo los ubicados en la costa oeste de los Estados Unidos, principales competidores del puerto de Manzanillo. El desarrollo del comercio marítimo internacional, los nuevos retos que se presenten a nivel internacional en el ámbito marítimo-portuario, incluso el desarrollo que pudieran tener los puertos del mismo país ubicados en la zona del pacífico, que pudieran representar competencia para con el puerto y que pudieran adquirir parte de la demanda internacional en relación a las actividades marítimo-portuarias. Es por ello, que deberá estar preparado para ello y no tener una sorpresa en un futuro.

ANEXOS

ANEXO 1:

Organigrama de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo

Director General

- Asistente de la Dirección General
- Subgerente de Informática
- Titular del Órgano Interno de Control

Gerente Jurídico

- Subgerente Jurídico

Gerente de Comercialización

- Subgerente de Promoción

Gerente de Administración y Finanzas

- Subgerente de Finanzas
- Subgerente de Administración
 1. Jefe del depto. de Contabilidad
 - Jefe del depto de facturación
 - Jefe del depto. de tesorería
 2. Jefe del depto. de Recursos Humanos
 3. Jefe del depto. de Recursos Materiales

Gerente de Operaciones

- Subgerente de Operaciones
- Subgerente de seguridad y Ecología
- Subgerente de Mantenimiento de Equipo Mayor
 1. Jefe del depto. de Recinto Fiscalizado
 2. Jefe del depto de Ecología

Gerente de Ingeniería

- Subgerente Técnico de proyectos
- Subgerente de Construcción y Mantenimiento
 1. Jefe del depto. de planeación y proyectos
 2. Jefe del depto de Mantenimiento y Construcción
 3. Jefe del depto. de Concursos y Contratos
 4. Jefe del depto. de mantenimiento e instalaciones

Fuente: Página en internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

ANEXO 2: Infraestructura Portuaria

Muelle	Longitud (mts)	Calado Máximo (Diámetro)	Profundidad (mts)
Puerto Interior (Polígono 2)	600		16
Canal de Navegación			
Dársena de maniobras	450		16
Dársena de maniobras (2)	520		16
Banda A	450		
Tramo No. 2	150	12	13
Tramo No. 3	150	12	13
Banda B	565		
Tramo No. 4	188	12	13
Tramo No. 5	210	12	13
Tramo No. 6	167	12	13
Banda C	685		
Tramo No. 7	235	12	21
Tramo No. 8	225	12.50	14
Tramo No. 9	225	12	13
Terminal de Contenedores	500		
Tramo No. 12	250	13	14
Tramo No. 13	250	13	14
Terminal de Usos Múltiples	300		
Tramo No. 14	300	13	14
Terminal de Usos Múltiples			
Tramo No. 15	300	13	14
Parque Industrial Pesquero			
Fondeport			
Muelle Pesquero	655		
Banda A	211	6	7
Banda B	200	6	7
Banda C	122	6	7
Alero A	61	2.50	4
Alero C	61	2.50	4
Terminal Marítima de PEMEX (polígono 1)	684		
Muelle de Espigón Norte	217	12	13
Muelle de Espigón Sur	217	11	11.90
Muelle Marginal	250	15.30	17.30
Muelle Fiscal	512		
Banda Este	236	8	9.50
Banda Oeste	216	8	9.50
Cabecera	60	8	11

Fuente: Página en Internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

Anexo 3: Equipamiento Portuario de las empresas que prestan sus servicios en el puerto

APASCO (Instalación para el manejo y almacenamiento de cemento)

Equipo	Cantidad
Cargador Frontal	2
Montacargas De Hasta 5,000 Lb.	1
Succionadora (Docksider)	2
Trackmóvil	1

Exploración de Yeso (instalación para el manejo de granel mineral, preferentemente yeso).

Equipo	Cantidad
Shiploader	1

Granelera Manzanillo (instalación para el manejo de gránulos agrícolas).

Equipo	Cantidad
Almejas	4
Banda Transportadora Móvil	1
Báscula Electrónica	2
Elevador De Cangilones	1
Plataformas	2
Tolva Granelara	4
Trackmóvil	1

MANJALBA (Almacenamiento de contenedores)

Equipo	Cantidad
Montacargas De 5,000 Lb.	4
Montacargas De Mas De 15,000 Lb.	4
Rampas De Acero Acceso Contenedores	8
Reach Stacker Para Contenedores Llenos	2
Top Loader	2

MARFRIGO (Cámara de congelación).

Equipo	Cantidad
Grúa De Mas De 15 Tons	2
Grúa De Menos De 15 Tons	3
Montacargas De Hasta 5,000 Lb.	5
Motobombas Cap. 18,000 Lts./Hr	2
Plataformas	1

Operadora de la Cuenca del Pacífico (Carga, descarga y acarreo de mercancías)
(Instalación de Usos Múltiples No. 1.).

Equipo	Cantidad
Grúa Gottwald	1

OPUMA (Carga, descarga y acarreo de mercancías)

Equipo	Cantidad
Almejas	21
Montacargas De 5,000 Lb.	15
Montacargas De Hasta 5,000 Lb.	1
Montacargas De Mas De 15,000 Lb.	12
Payloaders	6
Remolcadores	4
Retroexcavadora	1
Tolva Granelara	15

TIMSA (Carga, descarga y acarreo de mercancías)
(Instalación de Usos Múltiples No. II.).

Equipo	Cantidad
Almejas	10
Banda Transportadora Móvil	8
Cargador Frontal	2
Grúa Gottwald	2
Montacargas De 5,000 Lb.	3
Montacargas De Hasta 5,000 Lb.	22
Montacargas De Mas De 15,000 Lb.	3
Mty Handler Para Contenedores Vacíos	2
Payloaders	2
Plataformas	18
Power Pac Para Contenedores Refrigerados	2
Reach Stacker Para Contenedores Llenos	8
Spreaders Para Contenedores 20'	6
Spreaders Para Contenedores 40'	6
Torres Móviles De Alumbrado	2
Tractocamiones	18

TMM Puertos y Terminales, S.A. de C.V.

(Terminal de Contenedores).

Equipo	Cantidad
Almejas	8
Chasis	31
Grúa De Pórtico De Muelle	4
Grúa De Pórtico De Patio	12
Grúa Gottwald	1
Montacargas De 5,000 Lb.	18
Montacargas De Hasta 5,000 Lb.	8
Montacargas De Mas De 15,000 Lb.	7
Payloaders	4
Plataformas	13
Tolva Granelara	8
Trackmóvil	1
Tractocamiones	36

Fuente: Página de Internet <http://www.infoport.com.mx>

Anexo 4: Protección y Señalamientos en el Puerto de Manzanillo.

Protección

Escolleras y Baliza de Situación

Escollera Norte:

Longitud: 250.00 m.

Baliza: Destellante,

Color de Señal: Verde,

Altura: 12.00 m.

Cilíndrica de concreto color blanco

Señalamientos

Faro de Punta Campos

Destellante

Color de Señal: Blanco

Altura: 109.00 m.

Estructura: Ortogonal de concreto y mampostería, color blanco.

Boya de Recalada

Posición Geográfica: 19° 04.10 Lat. Norte 104° 20.05 Long. Oeste

Profundidad: 44 m.

Alt. Estructura: 2.80 m.

Cuerpo Tambor de 3.10 m. Lamina de Acero

Baliza de Situación

Morro Rompeolas

Baliza De Situación: Destellante,

Color De Señal: Roja

Altura +16.70 M

Cilíndrica de concreto color blanco

Boyas en el Canal de Acceso

Cuatro Boyas Sobre El Canal

Con Señal Destellante,

Periodo 60 Seg.

Color: 2 Verdes Y 2 Rojas

Construidas a base de fibra de vidrio

Fuente: Página en Internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

ANEXO 5: Servicios que presta el Puerto de Manzanillo

Los Servicios Generales en el Puerto son:

- Energía eléctrica
- Agua potable
- Iluminación
- Sanitarios
- Acceso carretero y ferroviario
- Báscula para camión y carros de ferrocarril
- Área de aduanas
- Almacenaje
- Manejo de consolas para contenedores refrigerados
- Maniobras de carga y descarga
- Consolidación / Desconsolidación
- Arrastre y reparación de equipo ferroviario
- Seguridad

Los servicios al Buque en el Puerto son:

- Pilotaje
- Lanchaje
- Remolque interior
- Amarre y desamarre de cabos
- Avituallamiento
- Suministro de agua
- Recolección de basura
- Combustibles y lubricantes
- Reparación a flote
- Fumigación
- Vigilancia

Los servicios en el Puerto son:

- Empresas maniobristas
- Operadoras de terminales e instalaciones
- Prestadores de servicios
- Destinos en el mundo
- Agentes navieros
- Agentes aduanales
- Líneas navieras
- Tren de doble estiba

Fuente: Página en Internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

Anexo 6: Agencias Aduanales

A.A. Ana Laura Herrera Jerez.
A.A. Carlos Torres Frías.
A.A. Carlos T. Sánchez Reyes Retana.
A.A. José Tamborrel Hugues Lógico Exprés S.A. de C.V.
A.A. Rafael Lamothe Arrieta.
A.A. Sergio Pérez Aguilar Servicios Aduanales Segrove, S.C.
A.A. Verónica Ana Luisa Valverde Montero.
A.A. Fanny Gordillo Rustrian.
A.A. Manuel Mendoza Horta.
A.A. Eduardo Torres Añas Central de Aduanas de Guadalajara, S.A.
A.A. Alfredo Ibarra Obando Serviport S.A. de C.V.
A.A. Gabriel Ramírez Gatica Servicios Aduanales Profesionales.
A.A. Fernando Acosta Galvan Asesores y Consultores Aduanales, S.A. de C.V.
A.A. José Antonio Guerrero Flores ISCE Agencia Aduanal, S.C.
A.A. Felipe Acosta Galvan Asesores y Consultores Aduanales S.A. de C.V.
A.A. Alan Ramírez Castrejón.
Servicios Aduanales del Pacífico S.C. A.A. Rolando Reyes Kuri
A.A. Patricia M. Pliego de Jutzi.
A.A. Juan Carlos Martínez O. de Zarate.
A.A. Boris Aronovich London Multiservicios Internacionales.
A.A. Ma. Cristina del Río Orozco.
Carmi Manzanillo, S.C. A.A. Carlos Herrera Arriaga.
A.A. Andrés E. Palazuelos Pérez Oronoz.
A.A. Enrique Moreno Sesma.
A.A. Alberto Manuel Cabezut Madaria. Villasana y Cia., S.C.
Agencia América
A.A. Roberto González Gómez.
Mario Guillermo Salgado Morales.
J. Hugo Herrera Mier.
Guillermo Woodward Rojas.
A.A. Alejandro A. Alfaro Godínez, S.A. de C.V.
A.A. Raúl Piz Avalos.
A.A. Luis Joaquín Careaga Moncayo.
Antonio Matínez del Campo L.
A.A. Benito Guerrero Herrera.
A.A. Miguel Ángel Hano Díaz Panigua.
José de Jesús Ortiz Rosas.
A.A. Roberto J. Ramos Casas.
A.A. Francisco Javier Garza Mora.
A.A. Jorge A. Rivera Vázquez.
A.A. Coordinadores Aduanales en Comercio Exterior, S.C.
A.A. Marcelo Padilla y Asoc., S.C.
A.A. Luis Hoyo Sepúlveda
A.A. Ma. Del Rosario P. Salgado de la Meza. Salgado y Asociados S.C.
Documentarios de Occidente. A.A. Luciano Arredondo Flores.

Fuente: "Directorio de Servicios en el Puerto de Manzanillo". API Manzanillo S.A. de C.V.

Anexo 7: Agencias Navieras

Transmarine Navigation de México, S.A. de V.V.
Servi-Port, S.A. de C.V.
Maersk México, S. A. de C. V.
Petróleos Mexicanos / Refinación
Agencia Naviera Careaga, S.A.C.V.
Consignataria Oceánica, S.A. de C.V.
Representaciones Marítimas, S.A.
Agencia Marítima Mexicana, S.A.
Navieron y Consignaciones, S.A.
Segrove Agencia, S.A. de C.V.
Transmaritima, S.A. de C.V.
Helmex, S.A. de C.V.
Transmarine de México, S.A. de C.V.
Altamaritima, S.A. de C.V.
Meritus de México, S.A. de C.V.
Marítimas Unidas S.A. de C.V.
Scanbrokers, S.A. de C.V.

Fuente: "Directorio de Servicios en el Puerto de Manzanillo". API Manzanillo S.A.de C.V.

Anexo 8: Líneas Navieras, Rutas que Navegan y Frecuencia

Líneas	Frecuencia	Ruta
Transportación Marítima Mexicana	Semanal	Asia Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
American President Line	Semanal	Asia, Norteamérica
Sea Land Service	Semanal	Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Maersk Line	Semanal	Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Nipón Yusen Kaisha	Semanal	Asia, Centro y Sudamérica
Tsui Osaka Line	Mensual	Asia Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Cia. Sudamericana de Vapores	Semanal	Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Empresa de Navegación Marítima (ARUBA)	Semanal	Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
J. Lauritzen Inc.	Quincenal	Oceanía, México
Transportación Marítima Gran Colombiana	Quincenal	Asia Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Cia. Chilena de Navegación	Quincenal	Asia Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Pacific Star Line	Semanal	Asia Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Hanjin Shipping	Semanal	Asia Norteamérica, Panamá y Europa
DSR Senador	Semanal	Asia Norteamérica, Panamá y Europa
Choyang Line	Semanal	Asia Norteamérica, Panamá y Europa
Columbus Line	Semanal	Norteamérica, México, Centro y Sudamérica
Toko Kaiun Kaisha	Mensual	Asia, Norteamérica, México
Pan Ocean Shipping	Mensual	Asia Norteamérica, México, Centroamérica
Easter Car Liner	Mensual	Asia, Norteamérica y Sudamérica
Kien Hung Shipping Co. LTD	Quincenal	Asia, Norteamérica y Sudamérica
Cia. Latinoamericana de Navegación, S.A.	Quincenal	Asia, México y Sudamérica

Fuente: Página en Internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

Anexo 9: Entidades de Gobierno.

Comisión de Agua Potable, Drenaje y Alcantarillado
Comisión Federal de Electricidad
Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS)
Presidencia Municipal de Manzanillo
Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural (SAGAR, Fitosanitaria)
Procuraduría General de la República (PGR)
Policía Federal de Caminos y Puertos
Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO)
PEMEX Refinación
Ferrocarriles Nacionales de México (FF.CC.)
Administración de la Aduana
Delegación de Migración
Secretaría de Economía (SECOM)
Secretaría del Trabajo
Junta de Conciliación y Arbitraje
Instituto para el Fondo de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT)
Fondo Nacional de Comercio para los Trabajadores
DIF Municipal Manzanillo

Fuente: "Directorio de Servicios en el Puerto de Manzanillo". API Manzanillo S.A.de C.V.

ANEXO 10: Organismos Camarales.

Cámara Nacional de la Industria Restaurantera y Alimentos Condimentados (CANIRAC)

Cámara Nacional de la Industria (CANACO Manzanillo)

Cámara Nacional de Comercio (CANACO)

Cámara Nacional de la Industria de la Construcción (CNIC)

Centro Empresarial Colima COPARMEX

Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA)

Fuente: "Directorio de Servicios en el Puerto de Manzanillo". API Manzanillo S.A.de C.V.

ANEXO 11: Obras que la Administración Portuaria Integral de Manzanillo ha aportado al municipio.

Año	Obra	Monto	Constructora
1995	Construcción de Dren Pluvial en el crucero del Pez Vela.	1,500,000	Colimotl, S.A. de C.V.
1996	Ampliación de Alcantarilla Pluvial, tramo Las Garzas-Las Brisas, Boulevard Miguel de la Madrid.	43,000.00	Ing. Margarita Pérez Mora.
1997	Construcción de cruce ferroviario a nivel "La Flechita".	327,650.00	Ardica Construcciones, S.A. de C.V.
1997	Construcción de cruce ferroviario a nivel "San Pedrito".	61,000.00	Constructora e Inmobiliaria Veracruz, S.A. de C.V.
1997	Desasolve de drenes pluviales	608,332.92	Ardica Construcciones, S.A. de C.V.
1998	Obras complementarias en casetas de control y accesos al puerto interior, (repavimentación en accesos Pez Vela, construcción de alcantarillas y obra colectora de aguas pluviales, construcción de andador peatonal en San Pedrito).	6,224,426.44	MACOM Construcciones, S.A. de C.V.
1998	Desasolve y retiro de material producto de la tormenta Grez. Monto	28,000.00	Ardica Construcciones, S.A. de C.V.
2000	Continuación de la construcción de drenes pluviales	12,654,119.68	Estructuras y Proyectos, S.A. de C.V.
2000	Construcción de Paso a Desnivel Crucero del Pez Vela	47,533,608.06	Estructuras y Proyectos, S.A. de C.V.

Fuente: Página en Internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

Anexo 12: Anexo 8: Líneas Navieras, Rutas que Navegan y Frecuencia (2003)

Líneas	Frecuencia	Ruta
Kien Hung Shipping Co.	Quincenal	Yokohama (JAPON), Hong Kong (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Keelung (MALASIA), Busan (SIRIA), Manzanillo (MX), Los Angeles (EUA), Guayaquil (ECUADOR), Callao (PERU), Iquique (CHILE), Valparaiso (CHILE), San Vicente (ARGENTINA).
Mediterranean Shipping Co.	Semanal	Asia, México, E.U.A. Costa este
Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)	Semanal	Manzanillo (MX), Acapulco (MX), Buenaventura (COLOMBIA), Ilo (PERU), Iquique (CHILE), San Antonio (ARGENTINA), Chanaral (CHILE), Antofagasta (CHILE), Balboa (PANAMA), Cristóbal (PANAMA), Arica (CHILE), Guayaquil (ECUADOR), Valparaiso (CHILE), Callao (PERU), Busan (COREA DEL SUR), Inchun (COREA DEL SUR), Shanghai (CHINA), Yokohama (JAPON), Nagoya (JAPON), Kobe (JAPON), Hong Kong (CHINA), Keelung (CHINA), Los Angeles (EUA).
Maersk Line / Sea Land Service, Inc.	Semanal	Long Beach (EUA), Manzanillo (MX), Yokohama (JAPON), Hong Kong (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Balboa (PANAMA), Charleston (EUA), Nueva York (EUA)
Empresa de Navegación Marítima (Maruba, S.C.A.)	Semanal	Manzanillo (MX), Salina Cruz (MX), Buenaventura (COLOMBIA), Guayaquil (ECUADOR), Valparaiso (CHILE), San Antonio (ARGENTINA), Callao (PERU), Los Angeles (EUA), Vancouver (CANADA), San Francisco (EUA), Seattle (EUA)
P&O NEDLLOYD	Quincenal	Singapur (CHINA), Hong Kong (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Busan (COREA DEL SUR), Yokohama (JAPON), Buenaventura (COLOMBIA), Guayaquil (ECUADOR), Callao (PERU), Iquique (CHILE), Antofagasta (CHILE), Valparaiso (CHILE) Oakland (EUA), Los Angeles (EUA), Tauranga (N. ZELANDIA), Melbourne (AUSTRALIA), Sydney (AUSTRALIA), Manzanillo (MX), San Francisco (EUA)
Cia. Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI)	Quincenal	Manzanillo (MX), Keelung (MALAYSIA), Busan (COREA DEL SUR), Moji (JAPON), Kobe (JAPON), Nagoya (JAPON), Yokohama (JAPON), Long Beach (EUA), Manzanillo (MX), Balboa (PANAMA), Guayaquil (ECUADOR), Callao (PERU), Iquique (CHILE), Ilo (PERU), Valparaiso (CHILE), Antofagasta (CHILE).
Nippon Yusen Kaisha (NYK)	Semanal	Manzanillo (MX), Salina Cruz (MX), Los Angeles (EUA), Yokohama (JAPON), Nagoya (JAPON), Kobe (JAPON), Busan (COREA DEL SUR), Inchon (COREA DEL SUR), Shanghai (CHINA), Keelung (MALASIA), Hong Kong (CHINA), Honolulu (EUA), Pto. Quetzal (GUATEMALA), Callao

		(PERU), Acajutla (EL SALVADOR), San Lorenzo (ECUADOR), Corinto (EL SALVADOR), Pto. Caldera (EUA), Buenaventura (COLOMBIA), Ilo (PERU), Iquique (CHILE), San Antonio (ARGENTINA), Antofagasta (CHILE)
Columbus Line	Semanal	Manzanillo (MX), Salina Cruz (MX), Vancouver (CANADA), Seattle (EUA), San Francisco (EUA), Los Angeles (EUA), Pto. Quetzal (GUATEMALA), Pto. Caldera (EUA), Buenaventura (COLOMBIA), Callao (PERU), Iquique (CHILE), San Antonio (ARGENTINA), Lirquen (CHILE)
Cia. Latinoamericana de Navegación S.A. (CLAN)	Quincenal	Manzanillo (MX), Hong Kong (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Busan (COREA DEL SUR), San Antonio (ARGENTINA), Callao (PERU), Buenaventura (COLOMBIA)
CMA CGM The French Line	Quincenal	Shanghai, South China port, Hong Kong, Pusan, Manzanillo México, Manzanillo Panamá, kingston, Houston, Manzanillo Panamá, manzanillo México, Shanghai.
TBS Shipping Services	Quincenal	Shanghai, South China port, Hong Kong, Pusan, Manzanillo México, Manzanillo Panamá, kingston, Houston, Manzanillo Panamá, manzanillo México, Shanghai
China Ocean Shipping Co. (COSCO)	Mensual	Dalian (CHINA), Manzanillo (MX)
Toko Kaiun Kaisha	Mensual	Yokohama (JAPON), Kobe (JAPON), Nagoya (JAPON), Port Lank (ALEMANIA), Los Angeles (EUA), Oakland (EUA), Manzanillo (MX)
Lauritzen Reefers A/C	Semanal / Quincenal	Manzanillo (MX), Guayaquil (ECUADOR), Los Angeles (EUA), Auckland (N. ZELANDIA), Walington (N. ZELANDIA), Lytteldon (N. ZELANDIA), Nueva Plymouth (N. ZELANDIA), Tauranga (N. ZELANDIA), Coquimbo (CHILE), Valparaiso (CHILE), San Antonio (ARGENTINA)
Hyundai Merchant Marine	Mensual	Asia, Usa, México, Centro Y Sudamérica
Pan Ocean Shipping	Mensual	Busan (COREA DEL SUR), Inchon (COREA DEL SUR), Manzanillo (MX)
Eastern Car Liner, Ltd	Mensual	Yokohama (JAPON), Osaka (JAPON), Nagoya (JAPON), Houston (EUA), Savannah (EUA), Norfolk (EUA), Manzanillo (MX), Buenaventura (COLOMBIA)
Mitsui Osak Line (MOL)	Mensual	Manzanillo (MX), Acapulco (MX), San Antonio (ARGENTINA), Callao (PERU), Guayaquil (ECUADOR), Buenaventura (COLOMBIA)
Hanjin Shipping Line	Semanal	Hong Kong (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Busan (COREA DEL SUR), Oakland (EUA), Nueva York (EUA), Long Beach (EUA), Savannah (EUA), Los Angeles (EUA), Norfolk (EUA), Manzanillo (MX), Felixton (SUDAFRICA), Bremerhaven (ALEMANIA), Rotterdam (PAISES BAJOS), Le Havre (FRANCIA), Miami (EUA)
Dsr Senator	Semanal	Hong Kong (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Busan (COREA DEL SUR), Oakland (EUA), Nueva York (EUA), Long Beach (EUA),

		Savannah (EUA), Los Angeles (EUA), Norfolk (EUA), Manzanillo (MX), Felixton (SUDAFRICA), Bremerhaven (ALEMANIA), Rotterdam (PAISES BAJOS), Le Havre (FRANCIA), Miami (EUA)
American President Line	Semanal / Quincenal	Manzanillo (MX), Ensenada (MX), Los Angeles (EUA), Busan (COREA DEL SUR), Hong Kong (CHINA), Yokohama (CHINA), Kobe (JAPON), Shimuzu (JAPON), Tokio (JAPON), Osaka (JAPON), Ningbo, Kaohsiung (CHINA), Manila (FILIPINA), Singapur (TAILANDIA), Shanghai (CHINA), Port Klang (MALASIA), Jakarta (INDONESIA), Bangkok (TAILANDIA), Dubai (EAU), Karachi (PAKISTAN)
TMM Lines	Semanal	MEXICO-ASIA EXPRESS Hong Kong (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Pusan (COREA DEL SUR), Kobe (JAPON), Yokohama (JAPON), Ensenada (MX), Manzanillo (MX)
Asia-Sudamérica Multipurpose Service	Mensual	Shang Hai (CHINA), Kaohsiung (CHINA), Dalian (CHINA), Pusan (COREA DEL SUR), Osaka (JAPON), Kobe (JAPON), Manzanillo (MX), Pto. Quetzal (GUATEMALA, Acajutla (EL SALVADOR), Pto. Caldera (EUA), Balboa (PANAMA), Cartagena Y Servicio (COLOMBIA)
Lykes Line	Semanal	Manzanillo (MX), Ensenada (MX), Long Beach (EUA), Vancouver (CANADA), Pto. Caldera (EUA), Yokohama (JAPON), Hong Kong (CHINA), Kauhsung (CHINA), Pusan (COREA DEL SUR), San Antonio (ARGENTINA), Buenaventura (COLOMBIA), San Francisco (EUA)
Fesco	Quincenal	Australia Nueva Zelandia, Asia, México, USA
Italia Di Navigazione	Mensual	Guatemala, Panamá, Venezuela, Italia, España
Australia New Zealand Direct Line	Quincenal	Oakland (EUA), Los Angeles (EUA), Tauranga (N. ZELANDIA), Melbourne (AUSTRALIA), Sydney (AUSTRALIA), Manzanillo (MX)
Hammonia	Quincenal	Mazaniillo, Centro America

Fuente: Página en Internet de APIMAN. <http://www.apimanzanillo.com>

BIBLIOGRAFÍA

Academia de desarrollo costero. *El Desarrollo Costero en México*. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. México.

Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Directorio de Servicios en el Puerto de Manzanillo*. Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. Manzanillo, México.

Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Manzanillo, México. 30 de junio de 1994.

Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Puerto de Manzanillo, Programa Maestro de Desarrollo, 2000-2010*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Manzanillo, México. 2000.

Anda Gutiérrez, Cuahutémoc. *Los Nuevos Puertos Mexicanos*. Noriega editores. México. 1999. 364 pp.

Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V. *Reglas de Operación del Puerto de Manzanillo*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 16 de junio de 1995.

Bustamante Ahumada, Roberto. *El Desarrollo Marítimo de México*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 47 pp.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Anuario Estadístico. Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros 1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 2000.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Anuario Estadístico. Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros 2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 2001.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *México: Cada Puerto una Oportunidad*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Convenios Internacionales Marítimos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 169 pp.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Como Exportar por Vía Marítima*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1999

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Historia de las Comunicaciones y Transportes en México*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1999.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Informe Estadístico. Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros. Enero-Diciembre 1999-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 2001.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Informe Estadístico. Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros. Enero-Julio 2000-2001*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 2001.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1992-1998*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1999. 156 pp.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. 156 pp.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Productos Principales por Entidad de Destino. Puerto de Manzanillo, Colima*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Puertos Industriales*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Resumen Anual de Carga Operada Año 2000 en Manzanillo, Colima*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México 2001.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. México: Cada Puerto una Oportunidad*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Sistema Portuario Nacional. Proceso de modernización 1995-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. 80 pp.

Del Arenal, Celestino. *Introducción a las Relaciones Internacionales*. Ed. Tecnos. México, 1993.

Dirección General de Oceanografía y Señalamiento Marítimo. *Estudio Geográfico de la Región de Manzanillo. Colima*. México, D.F. 1973.

Hoffman, Stanley. *Teorías Contemporáneas sobre las Relaciones Internacionales*. Ed. Tecnos. Madrid, 1979.

Instituto Mexicano del Transporte. *Apertura Comercial e Integración Modal de los Puertos del Pacífico Mexicano*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica No. 93. Sanfandila, Queretaro. 1998. 201 p.p.

Instituto Mexicano del Transporte. *Flujos de Transporte y Comercio Exterior por Costas y Fronteras, Puertos Marítimos y Terrestres*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica No. 112. Sanfandila, Queretaro. 1999. 67 p.p.

Instituto Mexicano del Transporte. *Integración Modal y Competitividad en el Puerto de Manzanillo, Colima*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica No. 99. Sanfandila, Queretaro. 1997. 69 p.p.

Instituto Mexicano del Transporte. *Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su Impacto en los Puertos Mexicanos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica No. 162. Sanfandila, Queretaro. 2001. 144 p.p.

López Zavala, Jesús. *Medios de Transporte*. Editado por el Centro de Servicios al Comercio Exterior (SECOFI-BANCOMEXT). Serie documentos Técnicos. 47 pp.

Mesa, Roberto. *Teoría v Práctica de las Relaciones Internacionales*. Ed. Taurus. Madrid, 1980.

Programa Director de Desarrollo de Infraestructura Portuaria de Manzanillo, Colima. Vol. 1. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1985.

Puertos Mexicanos. *Inducción a los Puertos Mexicanos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 125 pp.

Puertos mexicanos. *Los Puertos Mexicanos, Inversión hacia el Futuro. Proceso de Reestructuración y Privatización*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1994. 19 pp.

Puertos Mexicanos. *Manual de Dimensionario Portuario*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 139 pp.

Sánchez del Carpio, Francisco. *Prontuario de Investigación Documental y de Campo*. Ed. Trillas. México. 1994.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Anuario Estadístico 2001 del Sector Comunicaciones y Transportes 2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2002.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2000. 426 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *La Cuenca del Pacífico. Participación del Sistema Portuario Nacional*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México. 1991. 27 pp.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Programa de Trabajo 2001*.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 2002.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Puertos Mexicanos*. Secretaría
de Comunicaciones y Transportes. México 1994.

Zepeda, Jorge Antonio. *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*. Edición
patrocinada por la A.P.I. de Tampico, S.A. de C.V. México. Noviembre de 1999.
158 pp.

HEMEROGRAFÍA

Advisory. American Association of Port Authorities (AAPA). Publicación
seminal. Vol. 34. No.4.

Armas, Revista Militar. Secretaría de Comunicaciones y Transportes No. 338.
México. Julio/Agosto de 1999.

Aviles Allende, Carlos. *En el mar, riqueza para México*. Diario "El Financiero".
México D.F. 14 de agosto de 2001.

Bitacora Marítima. Dirección General de Marina Mercante. Año 3, Vol. 33.
México. Septiembre de 2001.

Canaintram. Presidente Juan Pablo Vega Arriaga. México. No. 20. Julio/Agosto
de 1997.

El nuevo rostro de las comunicaciones y Transportes de México 1995-2000.
Folleto editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El por que de las finanzas. Director Enrique Esteban Pizarro. Publicación
mensual. Año 5. No. 49. México. 16 de mayo al 15 de junio de 1998.

Información del Puerto de Manzanillo, Colima. Folleto editado por la
Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V.

Ingeniería Civil. Órgano Oficial del Colegio de Ingenieros Civiles de México
A.C. México. Julio de 1999.

Intermodal. Director General, Melchor Arellano Chávez. Publicación mensual.
México. Año1, No.1. Octubre de 1999.

Intermodal. Director General, Melchor Arellano Chávez. Publicación mensual.
México. Año1, No.7. Abril del 2000.

Intermodal. Director General, Melchor Arellano Chávez. Publicación mensual. México. Año 1, No.9/10. Junio y Julio del 2000.

ITAM. Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México. Ed. Porrúa. México, 1999.

Magistral. Boletín informativo de Capitanía de Puertos. Número 2. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Septiembre de 1995.

Negocios Internacionales. Banco Nacional de Comercio Exterior. Revista mensual. México. Año 8, Volumen 84. Marzo de 1999.

Puerto de Manzanillo. Director General, Carlos Cabanillas Tirado. Año 1 No. 1. Publicación bimestral. Manzanillo, México. Mayo/Julio de 1997.

Puerto de Manzanillo. Director General, Carlos Cabanillas Tirado. Año 1 No. 2. Publicación bimestral. Manzanillo, México. Noviembre/Diciembre de 1997.

Puerto de Manzanillo. Director General, Carlos Cabanillas Tirado. Año 1 No. 3. Publicación bimestral. Manzanillo, México. Enero/Marzo de 1998.

Servicios Portuarios. México. Año 2, No. 3. Febrero de 1990.

Terminal Marítima. Magazine de los puertos. Publicación mensual. México. No. 4. Junio de 1999.

Terminal Marítima. Magazine de los puertos. Publicación mensual. México. No. 5. Julio de 1999.

Transporte e Industria. Director General, Leonardo Gómez Vargas. Publicación bimestral. México. Enero-Febrero del 2001.

Transporte Siglo XXI. Director General, Osiel I. Cruz Pacheco. Publicación mensual. México. Año 1, Volumen 6 de febrero del 2000.

Transporte Siglo XXI. Director General, Osiel I. Cruz Pacheco. Publicación mensual. México. Año 2, Volumen 19 de abril del 2000.

Transporte Siglo XXI. Director General, Osiel I. Cruz Pacheco. Publicación mensual. México. Año 2, Volumen 13 de octubre del 2000.

Transporte Siglo XXI. Director General, Osiel I. Cruz Pacheco. Publicación mensual. México. Año 2, Volumen 15 de diciembre del 2000.

DOCUMENTOS OFICIALES

Ley de Puertos. Diario Oficial de la Federación, 19 de julio de 1993.

Ley de Navegación. Diario Oficial de la Federación, 4 de enero de 1994.

Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2003. Administración Portuaria Integral de Manzanillo. 2003

Programa Operativo Anual del Puerto de Manzanillo 2004. Administración Portuaria Integral de Manzanillo. 2004.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Diario Oficial de la Federación, 29 de octubre de 1996.

Reglamento de la Ley de Puertos. Diario Oficial de la Federación, 21 de noviembre de 1994.

Reglamento de la Ley de Navegación. Diario Oficial de la Federación, 21 de noviembre de 1998.

INTERNET

ACADEMIA MEXICANA DE INGENIERIA
<http://www.ami.org.mx>

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE MANZANILLO
<http://www.apimanzanillo.gob.mx>

BANCOMEXT
<http://www.bancomext.com>

BUNKERS DEL GOLFO
<http://www.bunkersgolfo.com.mx>

CAMARA DE DIPUTADOS
<http://www.cddhcu.gob.mx>

CENTRO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN EMPRESARIAL SOBRE
IBEROAMÉRICA
<http://www.cideiber.com>

COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA
<http://www.cfc.gob.mx>

CONSULTORIA YAÑEZ-TAYLOR
http://www.taylorengineering.com/mexico/mexico_sp.htm

DISEÑO ESTRUCTURAL
<http://www.decsazlo.com.mx>

GOBIERNO DEL ESTADO DE COLIMA
<http://www.colima-estado.gob.mx>

INFORMACIÓN DE LOS ESTADOS DE LA REPÚBLICA MEXICANA
<http://www.omega.ilce.edu.mx>

JETRO
<http://www.jetro.org.mx>

PANORAMA PORTUARIO
<http://www.infoport.com.mx>

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA
<http://zedillo.presidencia.gob.mx>

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
<http://www.sct.gob.mx>

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
<http://www.economia.gob.mx>

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO
<http://www.shcp.gob.mx>

SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES
<http://www.sre.gob.mx>

SECRETARÍA DE TURISMO
<http://www.sectur.gob.mx>

SECRETARÍA DE MARINA
<http://www.semar.gob.mx>

UNAM
http://www.cicm.fi-p.unam.mx/cicm/WEB-Congreso/Ing_civil_maritimo.html