



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
CENTRO DE RELACIONES INTERNACIONALES

*MANZANILLO, PUERTO PIVOTE DEL PACÍFICO: POSIBILIDADES DE
EXPANSIÓN Y COMPETITIVIDAD PORTUARIA*

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:

**LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

PRESENTA:

BRIANDA SANTOS OCHOA

ASESORA: DRA. MARÍA CRISTINA ROSAS GONZÁLEZ



Ciudad Universitaria

2015



Universidad Nacional
Autónoma de México



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

El reto que conllevó la realización de esta investigación fue extraordinario; sin embargo no hubiese sido posible sin el apoyo de tanta gente que participó en la conclusión de esta maravillosa etapa.

En primer lugar agradezco a Dios por todo lo que me ha brindado a lo largo de mi vida, tanto los momentos alegres como en los difíciles; ya que de esta forma he aprendido a valorar y a ser agradecida por lo que tengo hasta el día de hoy, pero sobre todo por permitirme concluir este ciclo y darme la fuerza, el amor y la pasión para iniciar mi vida profesional.

Agradezco a mis padres Isaías Santos y Julia Ochoa por el apoyo que me han ofrecido desde pequeña, por los grandes sacrificios que tuvieron que hacer para que concluyera este ciclo. Por la formación que me dieron y por las palabras de ánimo en los momentos de vulnerabilidad en las que parecía que iba a flaquear. A mi mamá por su amor, paciencia, comprensión, cariño y por el apoyo incondicional que siempre me ha mostrado. Pero sobre todo, le agradezco que sea el único ser que nunca ha perdido la fe en mí y en lo que puedo lograr.

De igual forma a mis queridas hermanas Eliuth, Itzel y América por estar conmigo incondicionalmente en cada aventura que emprendo, por las palabras de ánimo que me impulsaron a no detenerme no solo en este proyecto sino en muchos otros. Por creer en mí y desde luego por aguantar cada lágrima de frustración y desesperación. Sin duda no hay mejor regalo en mi vida que su compañía y amor. A mi cuñado Iván por enseñarme lo importante que es tener siempre a la familia unida en los momentos de éxitos como de fracaso y desde luego a mi pequeño Iván por ser el motor, la ilusión de mis días, quien me motiva a buscar un mundo mejor.

A mis amigos Alberto Arista, Eduardo Miranda, Carol Reyes, Karen Galena, Mirna Bahena, Fernando Zepeda, Giovanni Granados, Rosario Rojas y Omar Quiroz, quienes son grandes seres humanos, infinitas gracias por estar siempre a mi lado a pesar de la distancia, pero sobre todo por las grandes cosas aprendidas a su lado. Su amistad y aprecio son muy valiosos para mí.

A ti Eduardo Rivera no sólo te agradezco las experiencias vividas a tu lado, las enseñanzas y las alegrías, te estaré eternamente agradecida por tu apoyo incondicional en la realización de este proyecto, por tu tiempo, dedicación y paciencia al momento de debatir y revisar sobre este tema. Me siento muy afortunada de ser tu amiga pero sobre todo dichosa de ser tu hermana, porque así lo quisimos y así será aún después del último suspiro.

Dios me ha dado la oportunidad de conocer gente con gran pasión por la vida, en especial quiero agradecer al Lic. José Antonio Franco por hacerme ver que por muy difícil y complicadas que seas las cosas siempre vale la pena arriesgarse para crecer, renovarse, reinventarse y trascender.

Asimismo, agradezco a la Dra. María Cristina Rosas, quien me asesoró en esta investigación, mi más sincera admiración y respeto. Gracias por darme la oportunidad de trabajar con usted y aprenderle grandes cosas.

A mis sinodales, el Dr. Leopoldo González Aguayo, la Dra. Irma Manrique, la Dra. Pilar Ostos y a la Dra. Adelina Quintero, por su interés y valiosa ayuda en la revisión de este trabajo y desde luego por sus comentarios que fueron muy pertinentes para enriquecer este trabajo.

Finalmente a la Universidad Nacional Autónoma de México y a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales por haberme abierto cada uno de sus espacios, es un honor ser parte de esta esta gran universidad, gracias por todo lo que me enseñaron y por dejar la puerta abierta para algún día regresar.

Gracias a todos por extenderme su valiosa amistad, paciencia y cariño, mi más sincero respeto hacia ustedes.

Brianda Santos Ochoa

MANZANILLO, PUERTO PIVOTE DEL PACÍFICO: POSIBILIDADES DE EXPANSIÓN Y COMPETITIVIDAD PORTUARIA

ÍNDICE TEMÁTICO

ÍNDICE TÉCNICO	III
ACRÓNIMOS	V
INTRODUCCIÓN	1
1. MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL: GEOPOLÍTICA Y PODER MARÍTIMO	6
1.1 Los enfoques geopolíticos en las Relaciones Internacionales	7
1.1.1 Geopolítica clásica en Alemania y Reino Unido	8
1.1.2 El poder marítimo según Alfred Thayer Mahan	15
1.1.3 Geopolítica crítica y nuevos discursos: la talasopolítica	18
1.2 Trascendencia del comercio marítimo en el marco de la globalización	26
1.3 Puertos	28
1.3.1 Tipología portuaria	30
1.3.2 Puertos pivote o puertos <i>hub</i>	34
1.3.3 Breve desarrollo histórico de los buques	38
1.4 Las nuevas formas de organización del transporte marítimo: Alianzas Estratégicas	41
2. EL COMERCIO MARÍTIMO EN MÉXICO	47
2.1 Geopolítica de México	48
2.2 El desarrollo portuario reciente	51
2.3 El comercio marítimo-portuario en México	56
2.4 Marco de regulación legal nacional	66
2.4.1 Ley Federal del Mar	69
2.4.2 Ley de Puertos	71

2.4.3 Ley de Navegación y Comercio Marítimo	75
2.5 Relevancia del transporte marítimo mexicano en el comercio internacional	79
2.5.1 Puerto de Veracruz, Veracruz	83
2.5.2 Puerto de Altamira, Tamaulipas	86
2.5.3 Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán	89
3. TALASOPOLÍTICA APLICADA AL PUERTO DE MANZANILLO	94
3.1 Ubicación geográfica y estratégica del puerto de Manzanillo	95
3.2 Infraestructura actual del puerto de Manzanillo	97
3.3 Conectividad del puerto de Manzanillo con su zona de influencia	98
3.4 Participación del puerto de Manzanillo en el comercio internacional	101
3.5 Evaluación y perspectivas del puerto de Manzanillo para llegar a ser puerto pivote	108
CONCLUSIONES	114
GLOSARIO	119
FUENTES CONSULTADAS	121

ÍNDICE TÉCNICO

MAPAS

I. Diseño Geopolítico de Mackinder (1904)	13
II. Sistema Portuario Nacional	55
III. Composición de <i>foreland</i> de los puertos mexicanos	84
IV. <i>Foreland</i> del puerto de Altamira, Tamaulipas	87
V. Principales enlaces marítimos de exportación e importación	96

Cuadros

I. Clasificación en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados	31
II. Clasificación de puertos por instalaciones y servicios	33
III. Tipos de buques por su clasificación de carga	40

Gráficas

I. Líneas navieras que tocan puertos mexicanos	44
II. Participación porcentual de las exportaciones de mercancías según modo de transporte enero a julio de 2014	58
III. Participación porcentual del modo de transporte marítimo en el total de la Balanza comercial de mercancías de México por principales capítulos del Sistema Armonizado	60
IV. Movimiento nacional por tipo de carga en puertos de altura del Océano Pacífico-2013	63
V. Participación porcentual de exportaciones de mercancías por principales países enero-julio 2014	64
VI. Participación porcentual de exportaciones de mercancías por continente enero-julio 2014	65
VII. Destino de las Exportaciones realizadas en el puerto de Manzanillo	105
VIII. Destino de las importaciones realizadas en el puerto de Manzanillo	106

Tablas

I. Principales líneas navieras en 2013	43
II. Principales países de América Latina con mayor movilización de TEUs	66
III. Serie histórica de contenedores	80
IV. Arribo de buques por tipo de carga en puertos comerciales 2013	82
V. Composición del <i>foreland</i> del puerto de Veracruz	84
VI. Movimiento de carga del puerto de Veracruz	85
VII. Porcentaje del <i>Foreland</i> del Puerto de Altamira	88
VIII. Movimiento de carga del puerto de Altamira, Tamaulipas	88
IX. Movimiento de carga del puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán	90
X. Movimiento de carga del puerto de Manzanillo, Colima	103

Esquemas

I. Esquema del flujo que realizan los puertos pivote o <i>hub</i>	37
II. Líneas de Negocio del puerto de Manzanillo	102

ACRÓNIMOS

API	Administración Portuario Integral
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CESNAV	Centro de Estudios Suprioeres Navales
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Km	Kilómetro
OMC	Organización Mundial del Comercio
PNI	Plan Nacional de Infraestructura
PNDP	Programa Nacional de Desarrollo Portuario
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SPN	Sistema Portuario Nacional
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i>
TLCAN	Tratado de Libre Comercio de América del Norte
TRB	Tonelada de Registro Bruto
TRN	Tonelada de Registro Neto
ZEE	Zona Económica Exclusiva

INTRODUCCIÓN

El siglo XXI ha traído grandes cambios originados a partir del fenómeno de la globalización, si bien, ésta ha tenido elementos favorables que benefician a los Estados también han existido una gran cantidad de retos para ellos. Hoy en día existe una gran dependencia e interdependencia entre naciones debido al comercio, ésta situación las hace vulnerables porque demandan cada vez más recursos y en consecuencia comienzan a buscar medios para transportar grandes cantidades y a precios menores.

Ante ello, la mejor opción es hacerlo a través del transporte marítimo, siendo que el mar constituye tres cuartas partes de la superficie terrestre total, además es un espacio de conexión y de apertura hacia el resto del mundo. Algunas naciones que cuentan con la fortuna de tener acceso a los espacios marítimos saben que es de vital importancia establecer estrategias para aprovecharlos y protegerlos, tal como indicaba el almirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, quien recalca que es necesario que cada Estado incremente su poder marítimo; es decir, se debe tener la capacidad de integrar los recursos naturales para hacer uso de sus aguas como instrumentos de acción política, militar y como factores para su desarrollo, crecimiento económico y social, todo protegido por una estrategia naval.

Así, el mar tiene la gran ventaja de poseer grandes atributos que lo hacen un escenario estratégico, a través de él se transportan e intercambian mercancías y recursos de gran valor, aunado a ello debe comprenderse que es un medio de dominio, poder y de expansión de ideas.

En éste sentido, uno de los elementos que ha permitido la actividad comercial en el mundo es el avance tecnológico en las comunicaciones y los transportes. Es por ello que muchos países han desarrollado una infraestructura que permita la comunicación y movilización de las mercancías.

En el caso de las rutas marítimas, éstas se fueron estableciendo con la finalidad de satisfacer las necesidades de las diversas poblaciones alrededor del mundo; por ejemplo, intercambio de materias primas, alimentación o vestido.

Dicho lo anterior, México es uno de los Estados que cuenta con esta enorme ventaja por la posición geográfica, tiene salida marítima al Océano Pacífico y Golfo de México que conecta con el Océano Atlántico, su extensión es de 11,122 km, además es rico en recursos naturales como lo es el petróleo, así como flora y fauna de gran valor. Esta posición resulta ser lo más benéfica ya que se puede utilizar al territorio costero y marítimo para diversos fines ya sean comerciales o turísticos.

La importancia estratégica de los puertos mexicanos se observa no sólo por realizar 80 por ciento de su comercio por vía marítima, sino por la cantidad de volumen en las exportaciones, en materiales para la industria química, petroquímica, energía eléctrica, metalúrgica, minería, cemento, pesca, granel, turismo, actividades logísticas, de almacenamiento.

Los puertos mexicanos han requerido una alta inversión para desarrollar una infraestructura, la cual permita el crecimiento del comercio exterior y así diversificar los mercados a través de nuevos productos. Sin embargo, las condiciones actuales sólo generan retrasos en el arribo de las importaciones y exportaciones hacia otros destinos, además se pierde competitividad. Ante ésta situación se tiene que dotar al puerto de buenas comunicaciones y personal calificado.

De acuerdo con lo que menciona la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), los puertos influyen en el desarrollo de un país o de una región y al mismo tiempo son receptores del propio desarrollo económico. Éstos se encuentran destinados al embarque y desembarque de grandes volúmenes de carga, sin duda son parte sustancial de la infraestructura de México, pero que desafortunadamente aún hace falta construir. En este sentido el Dr. Alejandro Díaz-Bautista opina lo siguiente:

En los años recientes la economía mexicana ha experimentado, un proceso transformador en el que la apertura a la competencia con el exterior ocupa un lugar de primer orden. Como muchas otras naciones en

vías de desarrollo, buena parte de las esperanzas de progreso están fincadas en la habilidad de vincularse a los grandes bloques comerciales.¹

Actualmente existen 117 puertos en México, sólo cuatro han cobrado relevancia en el intercambio comercial en el Golfo de México; Veracruz y Altamira, en el Pacífico se ubican Lázaro Cárdenas y Manzanillo, éste último en los últimos años ha trabajado arduamente por incrementar y desarrollar de manera más amplia sus conexiones internas, situación que le ha favorecido atraer a las principales líneas navieras y a las empresas que se encuentran en territorio mexicano que desean exportar.

El puerto de Manzanillo ha logrado posicionarse como uno de los principales del litoral del Pacífico, su crecimiento se dio a partir de 1989, esto debido a la crisis petrolera que se originó en 1982 en México. Los puertos del Golfo y Caribe se vieron seriamente afectados ya que la mayoría de sus exportaciones estaban basadas en el petróleo; dicha situación dio la posibilidad a los puertos del Pacífico a que despuntarán; es decir, su reto se concentraba en lograr exportar y transportar mercancías (no petroleras). De ahí que, Alejandro Díaz-Bautista sugiera que:

El puerto mexicano con el mayor movimiento de contenedores es el puerto de Manzanillo [...] Sin embargo, aún Manzanillo no entra en la lista de los principales 50 puertos del mundo en movimiento de contenedores.²

A pesar de poseer condiciones geográficas y ventajas comparativas en México, dicho puerto aún tiene deficiencias tanto en infraestructura como en servicios. En los últimos 8 años el puerto de Manzanillo ha logrado ampliar el flujo de contenedores; es por ello que algunos especialistas consideran que en un futuro puede llegar a constituirse como un pivote regional e internacional.

¹ Díaz- Bautista, A. "Los Puertos en México y la Política Económica Portuaria Internacional", [en línea], Observatorio de la Economía Latinoamericana, No. 92, 2008, Dirección URL: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/130/1/685_DiazBautista.pdf, [Consultado: 13.febrero-2014]

² *Idem*.

Los países con los que mayor se ha tenido intercambio han sido Asia (específicamente Japón) Estados Unidos y los países de Centro y Sudamérica. La SCT reportó que de 1983 a 1996 los puertos del Pacífico lograron un crecimiento del 11.8% mientras que los del Golfo sólo 5.8%.

A finales de 1993 e inicios de 1994, durante la Administración del presidente Ernesto Zedillo, el puerto de Manzanillo comenzó a incrementar sus exportaciones el 57% para Asia, 22% Estados Unidos, 12% Centro y Sudamérica y 7% a Europa. Sin embargo, debido a la creación de la Ley de Puertos de 1993 y a la redefinición del papel del Estado en la actividad portuaria, se comienza la privatización del puerto de Manzanillo y aparece la figura de la Administración Portuaria Integral (API).

A partir de entonces, la SCT declaró que el puerto de Manzanillo, en la última década, se convirtió en el principal puerto del litoral del Pacífico, ya que representa la principal entrada de mercancías y tiene un área de influencia geográfica en el occidente y entre el Bajío y centro del país.

La finalidad de estudiar y adentrarse en el tema la Infraestructura Portuaria de Manzanillo y sus Implicaciones en el comercio exterior, es poder subrayar e indagar cuáles son las condiciones actuales que impiden el crecimiento y desarrollo del comercio marítimo mexicano, además de analizar las razones que han propiciado el descuido de la infraestructura del puerto, siendo que en los últimos años ha sido el que mayor cantidad de TEU's³ ha exportado e incluso se ha llegado a perfilar como un puerto pivote de gran importancia para México.

Derivado de lo antes señalado, esta investigación propone a manera de hipótesis que, el puerto de Manzanillo al contar con una posición estratégica privilegiada y encontrarse en el eje de intersección de las rutas del corredor marítimo este-oeste con las rutas norte-sur y, aunado a la ampliación de su zona

³ TEU: Es una unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa *"Twenty-feet Equivalent Unit"*. Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies.

Sus dimensiones son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura, equivalentes a 6,096 metros de largo x 2,438 metros de ancho x 2,591 metros de alto. Su volumen exterior es de 1360 pies cúbicos, equivalentes a 38,51 metros cúbicos. Su capacidad es de 1165,4 pies cúbicos, equivalentes a 33 metros cúbicos. El peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 kilogramos.

de influencia territorial y a la integración multimodal, han ocasionado que comiencen a entrar buques con contenedores más grandes en comparación con otros puertos nacionales, éstos atributos del puerto contribuirán al crecimiento y desarrollo de comercio exterior, y permitirán la diversificación comercial y se entablarán relaciones más óptimas que beneficiarán a los países; lo cual llevará a un aumento de divisas, mayores empleos, incremento en el intercambio de mercancías y la creación de un mercado con diversos servicios logísticos especializados todo ello en su conjunto da la posibilidad de convertirse en un puerto pivote o *hub* regional.

Para ello, en el primer capítulo se aborda el marco teórico-conceptual que sustenta la importancia de los espacios marítimos, tomando en cuenta lo antes postulado por grandes teóricos como el almirante Alfred Thayer Mahan y su teoría del “Poder marítimo”, además del concepto de talasopolítica.

En el segundo capítulo se describe y analiza la importancia del comercio marítimo en México, a partir de un enfoque geopolítico, ligado al desarrollo portuario reciente y al marco de regulación legal nacional. Finalmente se detallan los principales indicadores de los puertos que representan mayor dinamismo comercial para el país con la finalidad de ver los alcances internos y externos del puerto de Manzanillo en un contexto regional y mundial.

Por último, en el tercer capítulo se abordará la problemática del puerto de Manzanillo desde la óptica de la talasopolítica, señalando sus ventajas geográficas y económicas actuales, que brindan la posibilidad de convertirlo en el primer puerto pivote o *hub* regional.

Capítulo 1. Marco teórico conceptual: geopolítica y poder marítimo

“When man ceased to look upon streams, rivers, and seas as barriers and learned to use them as highways, he made a giant stride toward civilization. The waterways of the world provided a new mobility – to man himself, later to the products of his toil and skill, and at all times to his ideas.”
- E. B. Potter –

Los océanos y los mares han sido uno de los medios más importantes de comunicación y ostentación de los Estados a lo largo de la historia, así como uno de los grandes baluartes potenciales del mundo.

La ubicación geográfica, sin lugar a dudas, es un factor elemental de una nación, ya que de ésta dependen el tipo de recursos naturales, las características de sus habitantes y, desde luego, definirá las actividades económicas. Por estas razones, es a partir de ella que un Estado expandirá su visión para lograr una mayor prosperidad comercial y -como ha sucedido a lo largo de la historia- para focalizarse en el control de otros espacios; además, brinda la posibilidad de relacionarse con otras naciones y abrir sus mercados: todos esos factores proporcionarán poder, y marcarán el diseño de sus políticas tanto hacia el interior como al exterior de sus fronteras.

Considerando lo anterior, el objetivo y punto de partida del presente capítulo es aportar los fundamentos teórico-conceptuales necesarios para comprender el desarrollo del poder marítimo desde una perspectiva geopolítica, misma que permitirá vislumbrar su trascendencia como motor de la economía mundial.

Asimismo se recapitulará el desarrollo de la geopolítica, se expondrán los principales teóricos, sus postulados y la forma en que han influido sus ideas tanto en la realidad internacional como en la toma de decisiones hasta nuestros días.

Muy particularmente, se abordarán los aportes de un teórico imprescindible para la construcción de los estudios del mar desde una perspectiva de poder: el Capitán Alfred Thayer Mahan.

De la misma manera, se expondrán algunas conceptualizaciones derivadas de la geopolítica, cuyos alcances han rebasado los límites abordados por las escuelas clásicas, tal es el caso de la geopolítica crítica y la talasopolítica.

Finalmente, como una exigencia de la globalización y del comercio marítimo, se explicará la tipología de los puertos y buques como elementos principales para el intercambio comercial de ultramar, así como las características que requiere un puerto *hub* y las alianzas y fusiones entre las empresas navieras para controlar y explotar los puertos del mundo.

1.1 Los enfoques geopolíticos en las Relaciones Internacionales

A lo largo de la historia hemos sido testigos de los intentos realizados por el ser humano para elaborar estrategias con la finalidad de controlar y ejercer su poder a través de distintos factores políticos, culturales, religiosos o bien, económicos.

En este apartado se pretenden describir los antecedentes de la geopolítica, con el objetivo de comprender los elementos que sirven de análisis para las Relaciones Internacionales, así como de la importancia de crear estrategias que permitan explotar el mar para beneficio del Estado.

Al respecto, el maestro David Herrera en su artículo “Los nuevos enfoques de la escuela de geopolítica anglosajona”, señala lo siguiente:

La geopolítica tiene una doble dimensión la primera, como herramienta que sirve para la configuración del espacio y de los territorios, de acuerdo con ciertos intereses políticos que poseen motivaciones económicas (materiales), ideológicas (culturales, nacionalistas) y sociales (demográficas, de desarrollo, etc.). La segunda dimensión de la geopolítica se refiere a un campo de estudio interdisciplinario que sirve para el análisis de las dinámicas y configuraciones espaciales y territoriales que se encuentran directamente vinculadas con los intereses políticos.⁴

Existen antecedentes escritos del uso de la geopolítica desde la época griega, pero sabemos que su puesta en práctica se remonta mucho más atrás en el tiempo. A pesar de ello la geopolítica no estaba definida. Es hasta el siglo XIX que se empieza a utilizar su concepto y que comienza a tomar forma. Estos esfuerzos

⁴ David Herrera Santana, “Los Nuevos Enfoques de la Escuela de Geopolítica Anglosajona”, *Fundamentos de geopolítica: visión y análisis*, CESNAV, México 2012, p. 100.

parten de lo que actualmente conocemos como la Escuela Clásica Alemana, la primera escuela de geopolítica de la Europa Continental.⁵

Esta ciencia se auxilia de la Geografía Humana, la Geografía Política, la Sociología, la Historia, la Ciencia Política, la Economía, la Psicología y las Relaciones Internacionales, lo cual le permite tener una visión más amplia y global de la realidad internacional.

1.1.1 Geopolítica clásica

La geopolítica surgió como una disciplina a mediados del siglo XIX en Alemania, sin embargo, fue rezagada por considerarla un instrumento del nazismo para sus conquistas, por mucho tiempo y derivado de los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial se comenzó a asociar a la geopolítica como las bases de las estrategias, genocidio, maltrato y destrucción cometidas por Adolf Hitler.

Uno de los principales precursores fue Friedrich Ratzel (1844-1904), un geógrafo de origen alemán, cuyas ideas revolucionaron la geografía y la política. Define a la geopolítica como la ciencia que establece que las características y condiciones geográficas y, muy especialmente, los grandes espacios, desempeñan un papel decisivo en la vida de los Estados y que el individuo y la sociedad humana dependen del suelo en que viven, estando su destino determinado por las leyes de la geografía.⁶ Consideraba que el Estado es el único actor territorial que tiene como referente el espacio y el suelo, dominando a la población o poblaciones que se encuentran ahí.

Ratzel describe al Estado como un ente vivo, el cual conforme se desarrolla, comienza a ocupar más espacio para satisfacer sus necesidades. Con base en ello crea tres conceptos: el *lebensraum*, entendido como el espacio vital, el *raumsinn* que es el sentido que se tiene del espacio; y el *volkegeist* como el espíritu del pueblo. Para Ratzel los dos últimos se corresponden y se ligan con el primero, pues un pueblo tiene cohesión si comparte un territorio y una historia, es decir,

⁵José Federico, Saracho López, "Geopolítica: Origen y Desarrollo en la Europa Continental" *Fundamentos de geopolítica: visión y análisis*, CESNAV, México 2012, p. 77.

⁶Julio Londoño, *Fundamentos de la Geografía política*, Ed. Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, Bogotá, 1995, p. 45.

tiempo y espacio en común.⁷ Por tanto, si el Estado quiere sobrevivir tiene que ser dinámico y luchar por su espacio territorial, en caso de no hacerlo la consecuencia inevitable será la caída de su pueblo; es decir, de sí mismo.

Con base en los conceptos elaborados por Ratzel, en 1901 propone siete leyes denominadas *Leyes de la Expansión Territorial del Estado*, las cuales considera llevarán al crecimiento y desarrollo de los Estados.

Éstas son:

1. El espacio de los Estados crece con la cultura (A medida que crece la población y que la cultura abre mayores perspectivas se presenta la tendencia al crecimiento)
2. Otras manifestaciones ayudan al crecimiento: producción comercial, desenvolvimiento de las ideas, actividades de ayuda a otros países o deseos de imponer la religión o la política propia etc.,
3. La frontera es el órgano periférico del Estado (refleja no sólo su seguridad sino de su capacidad de crecimiento o de disminución).
4. Los Estados crecen absorbiendo unidades menores.
5. Las unidades menores, se procura que sean siempre valiosas políticamente; trozos de costa, cuencas de ríos, llanuras, regiones ricas en recursos, etc.
6. El primer impulso para el crecimiento territorial llega al estado primitivo desde fuera, de una civilización superior.
7. La orientación general hacia la amalgamación o anexión se transmite de Estado a Estado y en esa transición crece esta tendencia⁸.

Las ideas de Ratzel revolucionaron la forma de percibir el concepto del espacio, permitiendo así la creación de la geopolítica. Cabe mencionar que, aunque dichas tesis no fueron absolutas ni limitantes, sí sentaron las bases del pensamiento geopolítico actual.

Debe decirse que varias de las premisas de Ratzel dieron pie a interpretaciones nacionalistas e imperialistas que marcaron la historia de la geopolítica y del mundo. Las ideas darwinistas en las que gran parte de estos estudios estaban basados se

⁷Cfr. Joan Nogue, Joan Vicente Ruffi, *Geopolítica Identidad y Globalización*, Ariel, España, 2001, p. 39.

⁸ Julio Londoño, *op cit.*, pp. 44-45.

convirtieron en la base discursiva para la búsqueda de la construcción de un nuevo imperio alemán que, finalmente, desencadenaría en una de las conflagraciones más violentas que la humanidad ha presenciado.⁹

A principios del siglo XX, iniciando el desarrollo de la escuela geopolítica alemana, aparece Johan Rudolf Kjellén (1864-1922) un jurista y geógrafo de origen sueco, quien por primera vez, en 1898, utiliza el término *Geopolitik*, como una contracción de los términos “geografía” y “política”.

Kjellén es el primero que acuña el término geopolítica para dar a conocer sus aportaciones sobre el poder y la geografía. En sus estudios llegó a la conclusión de que Ratzel había observado correctamente las “fases vitales” del Estado, pero había fallado en reconocer su verdadera naturaleza: según Kjellén el Estado actuaba de esa manera porque en realidad era un ser vivo.

Dicho teórico consideraba que el gobierno es el alma y cerebro del Estado; el imperio vendría a ser el cuerpo y la población sus miembros.¹⁰ Al igual que Ratzel, creía que el Estado es influenciado por el territorio y la población que ahí habita; además, como ser vivo, el Estado tenderá a nacer, crecer, morir y en algunos casos, transformarse.¹¹

Kjellén, a la usanza de Ratzel, estableció cinco leyes básicas para el Estado:

1. Ley de cobertura de sus propias necesidades, como impulso hacia el desarrollo, hacia la expansión.
2. Ley de existencia de partes vitales del imperio y de arterias de tráfico.
3. Ley de individualización geográfica del imperio, que induce a definir interiormente un territorio natural y a buscar, exteriormente, fronteras naturales.
4. Ley de expansión hacia el mar por parte de los estados continentales.
5. Ley de tendencia a la autarquía: el territorio natural ha de ser lo que permita conseguirla.¹²

⁹ Cfr., Saracho López, *op cit.*, p. 80.

¹⁰ *Idem.*

¹¹ *Ibid*, p.38.

¹² *Ibíd*em.

Por otro lado, Karl Haushoffer (1869-1946), geógrafo y político alemán, fundador de la revista *Zeitschrift für Geopolitik*, reconocida en el siglo XX, tenía como objetivo convertir a la geopolítica en un instrumento científico para el poder del Estado. Sus estudios fueron ligados fuertemente al nazismo, por ello cuando éste fue derribado se oscurecieron los estudios de geopolítica y geografía política, considerándolos aberrantes.

A Haushoffer se le acusó de tener una participación directa en la Segunda Guerra Mundial por influir a Hitler con sus ideas. Otra de sus grandes y sustanciales aportaciones fue la creación del instituto de Geopolítica de la universidad de Munich, logró sistematizar la disciplina hasta convertirla, según sus parámetros, en un instrumento científico para alcanzar el poder, poniendo a Alemania en la vanguardia mundial en dicha disciplina.

Para Haushoffer, la geopolítica era, en primer lugar, una manera de pensar y, en segundo, un conjunto de planes para la expansión progresiva del espacio vital para Alemania, es decir, una especie de planificación científica, de una lucha renovada por el *lebensraum* germano.¹³

Uno de los aportes a la teoría geopolítica es la unión del concepto de *Lebensraum*, desarrollado por Ratzel, con la visión de *volk*.

El *volk* en Alemania era una idea romantizada del pueblo alemán (literalmente significaba *pueblo*), sin embargo este vocablo utilizaba toda la ideología, filosofía y/o modo de ser de la población alemana, siendo un concepto mucho más literario que científico. Se crea la noción “tierra y sangre” para la fortificación del Estado y para explicar su necesidad de expansión.¹⁴

Haushoffer se había planteado que el mundo debía dividirse en cuatro “pan-regiones” las cuales se sostendrían por un sistema de alianzas con la finalidad de sobrevivir.

Explica que las “pan-regiones” debían ser dirigidas por un centro hegemónico ubicado en el hemisferio norte del planeta y mantener una comunicación constante, respetando entre sí sus territorios de influencia.

¹³ Graciela Uribe Ortega, *Geografía Política Verdades y Falacias del fin de milenio*, Nuestro tiempo, primera edición, 1996, p.142.

¹⁴ Cfr., Saracho López, *op cit.*, p. 84.

El mundo se dividiría de la siguiente manera:

- **La pan región Americana**, que incluía todo el continente americano, dominado por Estados Unidos.
- **La pan región Euro-Asiática**, que sería dominada por Rusia una vez que ésta hubiese renunciado al socialismo, incluía el territorio de Rusia y el Asia Central.
- **La pan región Este-Asiática**, que incluiría todo el Asia- Pacífico sería dominada por Japón.
- **La pan región Euro-Africana**, que incluiría toda Europa, África y Medio Oriente, sería dominada evidentemente por Alemania.

Indudablemente Haushoffer impulsó la geopolítica y fue reconocido por su pensamiento; sin embargo, al estar involucrado en el régimen nazi, al momento de la caída de éste, la geopolítica y los aportes teóricos se vinieron abajo y fue vista como una metodología para la construcción de un imperio: ahora la geopolítica justificaba la guerra, la conquista y la dominación.

Así como en Alemania se realizaron estudios geopolíticos, en Gran Bretaña y Estados Unidos surgieron otras escuelas que desarrollaron conceptualizaciones teóricas, las cuales se encontraban influenciadas por los factores geográficos y el contexto histórico propio de la época.

La relevancia de Halford John Mackinder (1861-1947) radica en su versión de la relación espacio-tiempo; se enfocó en rediseñar los enfoques geopolíticos ya existentes puesto que la realidad internacional se había transformado.

Señaló que el poder marítimo había perdido importancia frente al poder terrestre y que una gran potencia continental amenazaba con arrebatarse la hegemonía al Reino Unido.

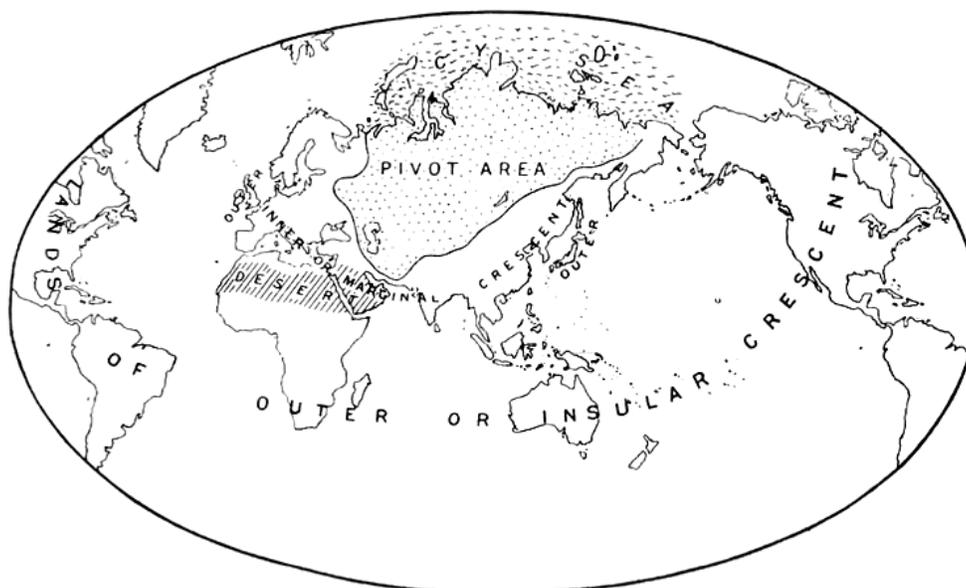
Dicha interpretación se estructura alrededor de tres fases, cada una de las cuales la hegemonía mundial se sustenta sobre una lógica territorial.

- **Precolombina**: las potencias continentales de Asia eran las dominadoras.
- **Colombina**: estaría controlada por las potencias del mar: España, Portugal, Países Bajos y el Reino Unido.

- **Poscolombina:** se caracteriza por una lucha entre las potencias continentales y las marinas.¹⁵

En 1904, Mackinder publicó el artículo *El pivote geográfico de la Historia*, argumentaba que existe un área en particular que representa el poder político y económico y que, la potencia que lograra dominar esta área tendría el control de los recursos naturales; es decir, poseería el control del mundo. A ésta área Mackinder la llamó *Heartland*.

Mapa 1. Diseño geopolítico de Mackinder (1904)



Fuente: <https://www.google.com.mx/search?q=mackinder+el+pivote+geografico+de+la+historia>

El diseño geopolítico de Mackinder establecía que una gran masa continental llamada Eurasia, se encontraba conformada por el oeste de Siberia, el Turkestán (Asia Central, parte de Persia, Afganistán y Baluchistán, en el actual Pakistán) además de la cuenca europea del Volga. Eurasia era circundada por un Creciente interior o marginal (*Inner Crescent*) y por Creciente Exterior o insular (*Outer*

¹⁵ Nogue y Ruffi, *op. cit.*, p. 44.

Crescent) integrado por las islas¹⁶. Las concepciones mackinderianas contribuyeron y fueron la base de otros diseños geopolíticos.

Nicholas Spykman (1893-1943) politólogo de origen holandés, retomó las ideas de Mackinder; sin embargo, sus aportaciones dieron un nuevo giro que, sin duda alguna, serían objeto de atención para los estadounidenses. Según Spykman, de acuerdo con lo que había identificado Mackinder, Eurasia era el principal centro de poder a nivel mundial, no obstante, el control de esa zona no debía ser por el centro sino por las costas, ante ello era necesario preparar un poder marítimo que les permitiera extenderse y hacerse presentes en esa zona estratégica.

Spykman se encargó de asentar los lineamientos de lo que se conoce como la Teoría *Rimland* (creciente Interior y Marginal), cuyo principal postulado es determinar un área-tapón que funcione como una amplia zona amortiguadora en el conflicto entre el poder marítimo y el poder terrestre¹⁷. El diseño spykmaniano comenzará a aplicarse a cabalidad después del fin de la guerra.

En 1945 la hegemonía británica estaba acabada y Estados Unidos se erige como el heredero universal del imperio británico. No obstante, los resultados de la guerra y las negociaciones para la paz configurarían una realidad distinta a la deseada por los planificadores estadounidenses. Las Conferencias de Postdam y Yalta confirmarían esa nueva etapa.¹⁸

Finalmente, en Estados Unidos surge el pensamiento de Alfred Thayer Mahan quien dedicó sus esfuerzos a la elaboración de un diseño geopolítico que sirviera para la expansión imperialista de esta nación, a través y siendo el mar el recurso y el medio que daría a los estadounidenses presencia en todo el mundo. Mahan elabora una serie de tácticas, estrategias, comportamientos y crea las nuevas configuraciones territoriales que serán impuestas al mundo para acrecentar el poder. En el siguiente apartado se abordarán las características del diseño geopolítico elaborado por él.

¹⁶ Herrera Santana, *op.cit.*, p.102.

¹⁷ Cfr. María del Pilar Ostos Cetina, "Aplicación de modelos geopolíticos en América Latina: los casos de Brasil y Colombia", *Fundamentos de la geopolítica: visión y análisis*, CESNAV-UNAM, 2012, p.64.

¹⁸ Herrera Santana, *op.cit.*, p.105.

1.1.2 El poder marítimo según Alfred Thayer Mahan

Alfred Thayer Mahan¹⁹ (1840-1914), fue un historiador y almirante estadounidense que abordó aspectos estratégicos, políticos, económicos y sociales relacionados con el mar. Una de sus principales obras fue *La influencia del Poder Marítimo en la Historia*, en la cual plantea que el poderío naval tiene un papel fundamental para el dominio del mundo y es Estados Unidos quien debe encargarse de ello.

En su obra sustentaba que “quien lograra el dominio del mar podría controlar las riquezas de la tierra y por consiguiente dominar al mundo”²⁰, es decir, todo Estado que tuviera conexión al mar y que desarrollara una industria marítima competitiva, tendría la posibilidad de controlar rutas comerciales y, por ende, ser una potencia marítima.

Es considerado uno de los primeros autores en destacar la importancia al poder marítimo, asimismo elabora una política de expansión marítima que sería llevada a cabo por los Estados Unidos.

Sus estudios se centraron en la relación existente entre poder marítimo y poder nacional, sobre todo al estudiar el caso de Gran Bretaña, que había conseguido una posición estratégica en los mares para dominar las rutas comerciales.

Conseguir el dominio marítimo era una parte estratégica para posicionarse en las guerras. Mahan señalaba que los Estados Unidos no podían aislarse, por el contrario tenían que abrirse al exterior. Argumentaba que un país que deseaba desarrollarse necesitaba de una industria naval poderosa, capaz de apoderarse de

¹⁹ Alfred Theyer Mahan nació el 27 de septiembre de 1840 en West Point, Nueva York. Fue un oficial de la marina estadounidense, historiador y exponente del poder marítimo a finales del siglo XIX y XX. Estuvo en la marina de los Estados Unidos cerca de 40 años y luchó en la guerra Civil. Más tarde se convirtió en presidente de la Academia de Guerra Naval en Newport. Murió en Washington DC., el 1ro de diciembre de 1914. Algunas de sus obras más representativas fueron *Life of Farragut* (1892); *Influence of sea-power upon the French Revolution* ('Influencia del poder naval durante la Revolución Francesa', 1893); *Life of Nelson* (1897); *The interest of America in sea-power, present and future* (1897), obra en la que encaminó a su país a ejercer la hegemonía naval; *Lessons of the war with Spain* (1899).

²⁰ Juan Eduardo Maldonado García, “La Influencia de la Geografía en los Aspectos Militares, Marítimos y Estratégicos”, [en línea] Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) Julio-septiembre2009-3, Dirección URL: http://www.cesnav.edu.mx/pdfs/revista/revistas_completas/2009-3.pdf [consultado: 29 de abril de 2014]

los recursos de otros países y, para transportarlos, requería de una marina mercante y una flota de guerra fuertes que aseguraran sus intereses.

Así, el eje del pensamiento geopolítico mahaniano, en su concepción de poderío marítimo como la fuerza impulsora de Estados Unidos, surge de un proceso donde se integran todas las fuerzas económicas, sociales, políticas y militares con el objetivo de convertir al mar en el escenario del nuevo destino manifiesto.²¹

Mahan consideró que los factores que debían ser analizados para determinar el poderío marítimo eran:

1. Situación geográfica
2. Configuración física
3. Extensión territorial
4. Población
5. Carácter nacional
6. Clase de gobierno²²

El concepto de Mahan para determinar si una nación tiene el potencial para desarrollar un gran poder naval estaba basado principalmente en sus consideraciones geográficas. Su idea era que un gran poder marítimo con el alcance estratégico requerido, conduciría a algunas naciones a expandir su poder nacional mediante el establecimiento de bases y colonias a ultramar. Por tanto, las consideraciones geográficas que Mahan apoyaba tenían una gran cantidad de influencia en los objetivos estratégicos y militares a finales del siglo XIX y principios del XX.²³

Mahan opinaba que los gobiernos deben tener una economía saludable, y una manera de llegar a ello, es manteniendo un comercio exterior vigoroso y creciente, apoyado por una gran Marina Mercante que compita con éxito mundialmente por

²¹ Mahan Thayer Alfred, *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo: Presente y Futuro*, Universidad Nacional de Colombia, Colombia, 2000, p.54.

²² Eri Solís Oyarzún, "Poder marítimo", [en línea], Revista Marina Febrero de 1998, Dirección URL: revistamarina.cl/revistas/1998/2/solis.pdf, [consultado 08 marzo de 2014]

²³ Cfr. Maldonado García p.37.

los mercados, transportando carga que de otra manera iría a parar a buques de otras naciones competidoras²⁴.

Con base en lo mencionado se puede resumir que, para obtener el poder marítimo, el Estado debe crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto. Las naciones tienen que usar el mar y lo que en él se encuentra para el bienestar social.

El capitán Nav. I.M. DEM Juan Maldonado, en una publicación en la revista del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) señala que:

A través del tiempo otros historiadores y estrategas interesados en destacar el poder marítimo, han considerado otros elementos que deben poseer las naciones interesadas por ejemplo la fortaleza económica; progreso tecnológico, cultura sociopolítica; dependencia del comercio exterior; recursos marítimos y política gubernamental.²⁵

De acuerdo con Maldonado, el poder marítimo es la capacidad que le permite a un Estado utilizar las vías de comunicación marítimas. Dicha capacidad, está constituida por una marina mercante nacional, un comercio marítimo y puertos que permiten explotar recursos marítimos y potencializar recursos humanos e industriales, lo que se traduce en un instrumento para la consecución de los intereses, objetivos y políticas nacionales.²⁶

Sin embargo el Estado, como eje rector, debe proporcionar y elaborar una política nacional que proteja pero, al mismo tiempo, dé la posibilidad de explotar adecuadamente el mar.

A continuación se presentan tres ideas que sintetizan la obra de Mahan, *La influencia del Poder Marítimo en la Historia*:

1. Contar con una Armada lo suficientemente poderosa que permita entrar en negociaciones en términos de una igualdad de fortaleza y defender estos intereses más allá de las fronteras.
2. Controlar las rutas del comercio marítimo internacional.

²⁴ Carlos Ortega Muñiz, "Reflexiones sobre seguridad nacional, poder marítimo y política de defensa en México", *El Poder Marítimo Mexicano en el siglo XXI, Realidades y Prospectivas*, CESNAV-UNAM, México 2013, p.32.

²⁵ Cfr., Maldonado García, p.38.

²⁶ Cfr., *Ibid.*, p.16.

3. Proteger sus costas en contra ataques provenientes del extranjero.

Finalmente y de acuerdo con lo que menciona el Vicealmirante C.G DEM Carlos Ortega podemos concluir que el poder marítimo va más allá de una flota de buques de guerra, es necesario un conjunto de elementos determinantes y factores componentes; como son la marina mercante, industrias y comercio, apoyados por bases y puertos eficientes, desde los cuales se puede operar comercialmente.²⁷

El concepto de poder marítimo desde la óptica de Mahan, es vital para el crecimiento, prosperidad y desarrollo del Estado y su población. El poder marítimo tiene un significado más amplio ya que los buques, las operaciones portuarias, los recursos naturales que se encuentran en el fondo del océano, las actividades económicas que se desarrollan en él, así como las formas de comunicación, conforman el poder marítimo de una nación: no sólo es una flota de guerra lo que da presencia a nivel nacional e internacional a un Estado.

Mahan forma parte de la generación de geopolíticos clásicos, quienes se enfocaron en crear estrategias que permitirían la expansión imperialista de sus respectivas naciones, usando y destacando sus recursos para el control del mundo.

Posteriormente, otra visión e interpretación de la geopolítica se da en el contexto de finales del siglo XX, nuevos teóricos impulsaron y trataron de darle un giro que permitiera revivir y enfocar aquella ciencia un tanto rezagada en ciertos círculos académicos a nivel mundial. De acuerdo con el maestro David Herrera, la geopolítica adquirió una segunda dimensión al entrar en el ámbito de la reflexión académica y político-militar ahora tratará de comprender las nuevas dinámicas internacionales y cómo éstas impactan en los territorios.

1.1.3 Geopolítica crítica y nuevos discursos: la talasopolítica

Después de la Segunda Guerra Mundial la geopolítica se convirtió en una ciencia que representaba las atrocidades llevadas a cabo por la guerra, donde el poder y el racismo fueron el motor que desencadenó el genocidio.

Después de éste acontecimiento los conflictos prosiguieron: dos grandes potencias se disputaban el poder, Estados Unidos y la Unión de Repúblicas Socialistas

²⁷ Cfr., Ortega Muñiz, p. 32.

Soviéticas (URSS); con ello se originó un conflicto que dividió al mundo, creando un orden bipolar -Guerra Fría-. Es en este contexto histórico que renace la geopolítica, desde luego con una nueva visión que tiene el objetivo de comprender y analizar, desde una perspectiva distinta a la que establecía la geopolítica clásica, los nuevos conflictos y procesos tales como integración y globalización que se estaban gestando en el mundo, al respecto Arturo Contreras Polgati afirmó que:

Elites científicas provenientes de diversas disciplinas sociales, políticas y económicas, se dieron cuenta de que los fenómenos emergentes no podían ser explicados al margen de la geopolítica. Sin embargo, sin atreverse a contradecir el dictamen oficial de los vencedores de la II Guerra Mundial, optaron por dar origen a una emergente geopolítica llamada "crítica", la cual surge como contestataria de los principios fundamentales de la geopolítica tradicional explicitando que sus postulados son diametralmente opuestos a los de aquella.²⁸

El término *geopolítica crítica* fue utilizado por primera vez en 1989 por el irlandés Geraóid O'Tuarthail. En palabras de dicho teórico, el objetivo que se perseguía fue la reconceptualización de la geopolítica en términos de discurso. Desde sus inicios se pretendió renovar el concepto de la geopolítica, por lo cual era necesario hacerla más dinámica.

Basados en el posestructuralismo iniciado por Michel Foucault en las décadas de 1960, algunos académicos e intelectuales anglosajones (irlandeses, británicos y estadounidenses) fundaron la llamada escuela de la geopolítica crítica. La pretensión principal de esta escuela fue la de constituir una teoría crítica sobre la geopolítica que sirviera para una verdadera comprensión de las dinámicas internacionales y espaciales.²⁹

A diferencia de la geopolítica clásica, la geopolítica crítica no se centra en el Estado como único actor internacional, ahora han aparecido en el panorama mundial organismos no gubernamentales, las organizaciones internacionales y las diversas empresas transnacionales, entre otros actores. La versión académica de la

²⁸ Cfr., Arturo Contreras Polgati "Análisis crítico de la geopolítica contemporánea" en *Revista Política y Estratégica*, Academia nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE), Oct-Dic 2007, p.29.

²⁹ Cfr., Herrera Santana, p.116.

geopolítica crítica se ocupa de modo preferente de problemas relacionados con la práctica discursiva y se divide en:

1. **Geopolítica formal** que se orienta en el discurso producido por parte de los académicos en universidades o *think tanks*, y que normalmente se formula para asesorar al gobierno en la toma de decisiones.
2. **Geopolítica práctica** centrada en un discurso usado por los políticos y legisladores.
3. **Geopolítica popular** que se refiere al discurso geopolítico en el que los ciudadanos están inmersos en el día a día.³⁰

La geopolítica crítica se apoya de las siguientes disciplinas: la economía política, debido a los procesos de integración regional y la globalización de los procesos de producción; la geografía de las relaciones de poder, pues el poder es un elemento constitutivo de los procesos mundiales y de las relaciones sociales que se materializan en el espacio; geografía cultural, porque el ser humano es esencial en esas relaciones de dominación establecidas por el Estado dentro de su territorio; y, finalmente, la geografía de las prácticas de los discursos, así como el dominio de las prácticas de unas ciencias sobre las otras.³¹

En ese sentido, Joan Nogué y Joan Vicente señalan que:

El aporte esencial de la geopolítica crítica deriva de la vertiente del posmodernismo conocida como Teoría crítica, dando como resultado una visión de la cultura y la sociedad no sometida a los discursos oficiales ni a los dogmas establecidos por los grandes paradigmas. Busca ofrecer nuevas ópticas para comprender las cosas que se encuentran ya establecidas y entendidas como sólidas e indiscutibles; uno de los puntos fundamentales es el desenmascarar los mecanismos discursivos del poder establecido.³²

Hoy en día la geopolítica crítica se ocupa del análisis de la cultura, el medio ambiente, la globalización, los discursos que se desarrollan en torno a ellos, el espacio como un factor geográfico y estratégico, además de los espacios

³⁰ Mariana Acosta Castro, *La geopolítica crítica y los medios de información*, UNAM, 2012, p.13.

³¹ *Cfr.*, Heriberto Cairo Carou, "Geopolítica crítica" en *Geosur*, Año30, No. 3-43-344, Montevideo, 2008, p.89.

³² Joan Nogué, Joan Vicentini, *op. cit.*, p. 25.

terrestres y marítimos en tanto que constituyen una fuente importante de poder y dominación.

Una vía importante e indispensable de comunicación para las naciones son los mares, océanos, lagos y ríos, recordemos que esta tradición se inicia desde los fenicios, griegos y en México con la gran cultura Maya, las conquistas, guerras, descubrimientos y expediciones que se centraron en recorrerlos, teniendo siempre una finalidad de dominación y de control no sólo de los espacios marítimos, sino también de la población.

Sin embargo con el paso del tiempo el ser humano en distintas latitudes del mundo se fue olvidando de éste recurso tan necesario y de los espacios marítimos, ya lo señalaba Carl Smichtt en su obra titulada “Tierra y Mar”, en la cual describe que el hombre se identifica más como un ser terrestre, la tierra es su raíz materna. Incluso destaca que la historia universal es la historia de la lucha entre las potencias marítimas contra las terrestres y de las terrestres con las marítimas.

El hombre es un ser terrestre, un ser que pisa la tierra. Se sostiene, camina y se mueve sobre la tierra firme. Ella es el punto de partida y de apoyo. Ella determina sus perspectivas, sus impresiones y su manera de ver el mundo. No sólo su horizonte sino también su modo de andar, sus movimientos y su figura son los de un ser que nace en la tierra y se mueve sobre la tierra. El astro que habita lo llama él «la tierra», aunque es evidente que en lo que respecta a su superficie, son de agua casi tres cuartas partes y tan sólo una de suelo firme y que las grandes masas continentales son como islas que emergen de ella. Desde que sabemos que esta tierra nuestra tiene la forma de una bola, hablamos con la mayor naturalidad del «globo terráqueo» y de la «esfera terrestre». Encontraríamos extraño el tener que imaginar un «globo oceánico» o una «esfera marítima».

Toda nuestra actual existencia, dicha o desgracia, gozo o dolor, son para nosotros vida «terrena» y —según los casos— paraíso terrenal o valle de lágrimas. Se explica así que en muchos mitos y leyendas, donde los pueblos han conservado sus más íntimos y viejos recuerdos y experiencias, aparezca la tierra como madre augusta de la humanidad.³³

Al querer deconstruir discursos dominantes, la geopolítica terminó reproduciendo el discurso de moda. No obstante las aportaciones han sido mayores que los

³³ Carl Smichtt, Tierra y Mar, [en línea] Dirección URL: <http://ir.nmu.org.ua/bitstream/handle/123456789/129816/369ed0574da1813fb151d4181f1f0a0f.pdf?sequence=1>, [consultado 18-mayo-2015]

exabruptos intelectuales y su utilidad es de enorme importancia para el campo de los estudios internacionales actuales.³⁴

Con base en lo mencionado y tomando en cuenta el carácter geoestratégico de los espacios marítimos, resulta conveniente profundizar y analizar desde la perspectiva de la talasopolítica., una disciplina que se especializa en estudiar el carácter estratégico que adquieren los espacios marítimos como parte esencial del Estado y su relación con la toma de decisiones políticas, es decir con asuntos vinculados al poder.³⁵

El término es poco conocido; sin embargo se tienen algunos antecedentes de ser estudiado en distintas partes del mundo, aunado a ello Enrique Aramburu señala que, la divulgación de la talasopolítica se encuentra aún muy dispersa, no se le encuentra al frente de ningún libro o tratado pero sí ya como título de algunos artículos,³⁶ por ejemplo, el italiano Antonio Pocoví lo utiliza en un artículo llamado “Talasopolítica del área austral argentina”. En él plantea que la Geopolítica estudia las mutuas relaciones entre el Estado y el espacio e introduce el vocablo “talasopolítica” como un capítulo de la Geopolítica, pero luego abandona esa intuición para autolimitarse a definirla como el “tratamiento de los diversos factores que actúan en el sector del mar austral.”³⁷

También David Cumin lo usa como título de un artículo: “*Thalassopolitique: Carl Schmitt et la mer*”, Alfredo Rizzo Romano en “Hacia una nueva talasopolítica en el Atlántico Sur” y Hervé Coutau-Bégarie se aproxima en su “*Essai de géostratégie maritime*”.³⁸ A pesar de estos esfuerzos, la talasopolítica se ha enfrentado a innumerables cuestionamientos desde su formación hasta hoy en día, éstos van desde cuál es el objeto de estudio de la disciplina, la utilidad, el método que ocupa y sus características, por mencionar solo algunas. Podría parecer poco trascendente el trabajo de estos autores que se han tomado el tiempo para el análisis de los espacios oceánicos, sin embargo su trabajo fomenta el interés por

³⁴ Cfr., Herrera Santana, p.122.

³⁵ Pilar Ostos, Cetina, “Islas: Una proyección Talasopolítica”, *El poder marítimo mexicano en el siglo XXI realidades y prospectivas*, CESNAV-UNAM, México, 2013, p. 211.

³⁶ Enrique Aramburu, “La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina”, en *El Periódico el CEID*, Buenos Aires, Oct-Dic.p.7.

³⁷ *Idem*

³⁸ *Idem*.

descubrir que el mar es un espacio estratégico de conocimiento y desarrollo; es por ello que el Estado debe invertir, poner atención y mostrar las ventajas que brinda este medio y los recursos que en él se encuentran.

Lo anterior demuestra que, como toda herramienta de análisis, sigue perfeccionándose. Y es verdaderamente éste el más importante aporte que deja la geopolítica clásica y hoy en día retoma la geopolítica crítica: la capacidad de analizar el espacio marítimo desde otras perspectivas.

Etimológicamente la palabra talasopolítica se encuentra compuesta por dos componentes: *thálassa*³⁹ que es un término griego que significa “mar”, el cual representa una divinidad griega, la hija de Eter y Hemera, que personificaba al Mar Mediterráneo; y *politiká*, las cosas relativas al Estado.⁴⁰

Cabe mencionar que la geopolítica y la talasopolítica se complementan, ambas son esencialmente dinámicas, ya que sus estudios dependen de los cambios que se den en los Estados, en el poder y la política.

Aun cuando la talasopolítica tiene sus fundamentos en los estudios clásicos del poder marítimo desde luego expresadas por el almirante Alfred Thayer Mahan; el conocimiento de estos inicia desde mucho antes, como tal no se le conocía a la disciplina pero hubo grandes personajes históricos que brindaron aportes significativos y enfatizaron la importancia del mundo oceánico.

Uno de ellos fue Pedro el Grande heredero de la dinastía Romanoff, es considerado uno de los mejores gobernantes del imperio ruso, él sabía que una de las mayores deficiencias de su reinado era la falta de una flota y ejército, siempre tuvo la idea de abrir para Rusia, un país terrestre, un camino hacia el mar específicamente hacia el mar negro y el Báltico. Se trasladó a Holanda y trabajó como carpintero en un astillero de buques. Aprendió mucho del arte de navegar y luego regresó a Rusia para dirigir personalmente la construcción de numerosas

³⁹ El término “talasa” corresponde al personaje griego. Tales (640-545 AC), nacido en Mileto y quien fuera legislador de esa ciudad del Asia Menor, además de matemático y filósofo y experto en astronomía náutica, cuyo pensamiento resulta de enorme trascendencia en el tiempo, tras al afirmar que el agua es el arjé o principio de todo lo que existe sobre la tierra en Pilar Ostos, Cetina, “Islas: Una proyección Talasopolítica”, *El poder marítimo mexicano en el siglo XXI realidades y prospectivas*, CESNAV-UNAM, México, 2013, p. 211.

⁴⁰ Luis Pedraza Dallanegra, *Talasopolítica: El Aislacionismo Marítimo de América Latina*, [en línea] Amersur.org, Dirección URL: www.amersur.org.ar/.../Talasopolitica-Dallanegra.pdf, [consultado: 15 de junio de 2014].

embarcaciones. Para conseguir ejército organizó un batallón y se enroló él mismo como soldado⁴¹.

Ha sido una constante de los gobernantes rusos así como de sus almirantes, darle la importancia que requiere los mares por ser espacios estratégicos, el almirante Serguéi Gorshkov comandaba la expansión de la Armada de la Unión Soviética, hizo contribuciones importantes alentó la construcción de barcos y desarrolló técnicas que permitían el manejo hábil de estos.

Por otro lado en China, Zhen He quien fue un almirante de la marina de guerra imperial Ming, contribuyó a aumentar la influencia marítima y comercial de China, realizó siete expediciones navales al Océano Occidental con barcos de gran tamaño. Exploró el Sudeste asiático, Indonesia, Ceilán, la India, el Golfo Pérsico, la Península Arábiga y el este de África hasta el canal de Mozambique. Cada viaje lo motivaba a producir barcos que se adaptaran a la navegación en alta mar.

Se dice que los principales motivos que impulsaron a Zhen He para emprender sus expediciones fueron aumentar el comercio marítimo, explorar nuevas rutas y mercados, desde luego también de carácter diplomático y cartográfico.

La trascendencia de los espacios marítimos se da desde tiempos inmemoriales hasta los actuales, a principios del siglo XX se inició un movimiento intelectual que reconocía y resaltaba la potencialidad estratégica del Océano Pacífico.

Entre ellos destaca Karl Haushofer en 1924 publica su obra "Geopolítica del Océano Pacífico" en la cual deduce que el pivote del dominio mundial estaba sostenido por el control naval del mar u océano ya que éste sería el medio utilizado por los países euroasiáticos para su expansión.

Entre sus principales postulados destacan:

- El meridiano del poder se fue desplazando en el tiempo desde el Mediterráneo al Atlántico y desde éste se irá desplazando hacia el Pacífico, donde se concentra el 70% de la población mundial y más del 70% de los recursos naturales del globo.

⁴¹ Cfr., s/a, Imperio Ruso, [en línea], Historia Universal, Dirección URL: <http://mihistoriauniversal.com/edad-moderna/imperio-ruso/>, [consulta 15-mayo-2015].

- Japón y Alemania deberían cooperar entre sí, dado que no tienen antagonismos en sus intereses ni motivos de confrontación.
- Alemania, Rusia, China, India y Japón, deberán aliarse contra las potencias coloniales marítimas Inglaterra, Francia y EE.UU. La alianza eurasiática debería abarcar desde el Rin hasta el Amur. (Asia para los asiáticos, aliados con los alemanes, debería ser el lema). (Asia + 1).
- Japón no debería proponerse conquistar China, pues a la larga sería aplastado.
- Dado que el futuro pertenece al bloque ruso-chino:
- Japón debe conciliar sus objetivos con Rusia,
- Japón y Rusia, si se unen, son invencibles en el Asia Oriental.
- Japón debería conquistar el Sudeste asiático: Las Filipinas, Las Indias Orientales Holandesas (Indonesia), Australia y Nueva Zelanda y promover la emigración a las Américas.⁴²

Para ésta disciplina es importante estudiar los recursos que se encuentran en el espacio marítimo, con la finalidad de estimar cual será el comportamiento y las medidas que llevarán a cabo los Estados sobre los espacios que albergan esos recursos.

La percepción de la talasopolítica resulta ser aún incipiente en nuestro país, pero muy pertinente en los tiempos actuales donde la geopolítica mundial, según lo afirman algunos expertos, se encuentra estrechamente vinculada al dominio de los mares.⁴³

Desafortunadamente, en México se carece de conciencia marítima, existen muy pocos estudiosos interesados en llevar a cabo, de forma especializada, un análisis que recalque la importancia estratégica de los mares y de los recursos que estos poseen. Sin embargo hay naciones que se ha ocupado y preocupado por estudiar y hacer de los espacios marítimos un aliado, por ejemplo, Japón, China, Estados Unidos, Rusia, Chile, Argentina por mencionar sólo algunos. Pareciera ser que el

⁴² Heriberto Justo Ariel, "El Océano Político", *Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires*, Buenos Aires, Octubre 1999, p. 5.

⁴³ Ostos Cetina, *op. cit.*, p.211.

mar es aún visto como “la barrera natural” de un territorio, el cual se encuentra acotado a las aguas territoriales e inclusive con una baja capacidad de explotar los recursos marítimos dentro de ellas.

1.2 Trascendencia del comercio marítimo en el marco de la globalización

El término globalización se popularizó hacia fines del siglo XX y mantiene un lugar predominante actualmente en el siglo XXI. Desde su origen ha tenido la característica de proyectar el poder político y el éxito económico de los Estados fuera de sus fronteras. Tal y como mencionan Nogué y Ruffi:

Al hablar de globalización nos referimos específicamente a las peculiares relaciones dialécticas que se establecen entre lo local y lo global, entre los espacios más próximos al ciudadano (especialmente definidos) y los más alejados del mismo (aunque no por ello menos determinantes). Esta interesante relación entre ambos extremos y sus relaciones a menudo contradictorias no deben dejar en segundo término la enorme variedad de espacios intermedios que se hallan entre ambos polos, sino todo lo contrario. De hecho, de lo que se trata es de analizar como la globalización está estructurando éstos espacios intermedios.⁴⁴

La globalización siempre ha estado presente en la vida cotidiana, de acuerdo con lo que menciona Nogué y Ruffi, los acontecimientos que se presenten a nivel local, sin duda, llegarán a tener un impacto considerable en espacios globales y viceversa, aquellas acciones realizadas a nivel global tendrán un impacto a nivel local ya sea en el ámbito económico, político o tecnológico, aquellos espacios que logren desarrollarse más rápido serán espejos de otros que buscarán no quedarse rezagados y tener un lugar preponderante tanto a nivel local como global. Es así como podemos comprender por qué los mercados locales se ven obligados a insertarse en una dinámica a nivel mundial, en el cual la finalidad es trascender y no desaparecer.

El desarrollo de la globalización se encuentra vinculado al ámbito económico y en especial al intercambio de bienes, característica que no es novedosa ya que esto

⁴⁴ Nogué , Ruffi , *op. cit.*, p.11

se venía presentando desde antiguas civilizaciones, por ejemplo los fenicios que se empeñaron en utilizar las rutas marítimas para establecer intercambio comercial.

Estos pueblos carecían de grandes extensiones terrestres, pero cimentaron su dominio y poder en el uso del mar, como una ruta o vía de unión con diversas y lejanas regiones. Asimismo, aplicaron el principio definido por el marino estadounidense Alfred T. Mahan “la verdad fundamental concerniente al mar es que constituye el gran medio de comunicación de la naturaleza.”⁴⁵

Conforme fue avanzando y desarrollándose el conocimiento en los espacios marítimos y las naciones disfrutaban prosperidad económica, se comenzó a monopolizar el uso de las rutas marítimas, finalmente lo que buscaban las civilizaciones era trascender siendo las más poderosas de la zona, dominar el comercio, disponer de riquezas y así controlar y dominar diversos espacios en el mundo.

De acuerdo con lo que mencionan algunos autores, el negocio marítimo es probablemente una de las industrias más globalizadas, ya que en una transacción comercial pueden invertir personas y bienes de una docena de países⁴⁶. El transporte y el comercio marítimo son cimientos de la globalización comercial ya que a través de éste medio se movilizan grandes cantidades de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados. Desafortunadamente, muchas de las naciones que tienen al mar como elemento a su favor, desconocen el valor estratégico que poseen. Solo algunos países han sido capaces de explotar este recurso.

Resulta impresionante ver los avances y las ventajas que pueden resultar de un buen conocimiento y uso del mar, el transporte marítimo y los puertos. En la década de los 80 las condiciones políticas, económicas y sociales mostraban al mundo que sería complicado avanzar e insertarse en nuevos espacios económicos, sin embargo esas mismas condiciones nos han llevado a lo que hoy somos. Ahora

⁴⁵ Cristián Barbarie Farías, Efectos de la globalización en la protección de las LL.CC.MM, [en línea] Escenarios de actualidad, Dirección URL: revistamarina.cl/revistas/2007/6/barbieri.pdf [consultado: 3-septiembre-2014]

⁴⁶ s/a , El transporte marítimo en los tiempos de la globalización, en Revista Comercio Exterior Banco Nacional de Comercio Exterior(Bancomext), Vol.54, Núm. 8, México, D.F, 2004, p. 749

bien, cada nación es responsable de sacar provecho de manera responsable e inteligente de los espacios y recursos que posee.

1.3 Los puertos y buques: origen y clasificación actual

A través del tiempo, las formas de navegación se perfeccionaron y hubo quienes se aventuraron a recorrer distancias más largas y a transportar cargas más grandes, por ello, los sitios naturales ya no fueron adecuados para albergar los barcos cada vez mayores, iniciando así el desarrollo de los puertos marítimos modernos, los cuales se establecieron como lugares de refugio y de abastecimiento, se construyeron como el motor de desarrollo de las ciudades, formaron parte vital del comercio internacional a nivel mundial y se enlazaron a redes y flujos de rutas de navegación y a empresas navieras⁴⁷.

El surgimiento de los puertos es bastante antiguo: se ha demostrado que las civilizaciones de los países ribereños del Mediterráneo oriental desarrollaron las primeras técnicas para la construcción de canoas y barcos, es así como logran llevar a cabo sus primeras expediciones navales. Durante éste tiempo se desarrolló la cultura marítima y se lograron sentar las bases de la navegación oceánica.

Históricamente el pionero que comenzó el transporte marítimo por primera vez fue Egipto, alrededor del año 2800 a. C. Egipto estaba comerciando por vía marítima con Fenicia y Somalia, luego su posición fue remplazada por Fenicia.⁴⁸

Los Fenicios basaron su vida en la actividad marítima, ellos establecieron sus colonias, primero en la isla de Chipre como una base de comercio en el Mar Egeo y cerca del siglo XII a. C., alcanzaron Gibraltar. Fenicia perdió su liderazgo en el comercio con el Mediterráneo.⁴⁹

Tiempo después se posicionaron como líderes los griegos quienes aprendieron de los fenicios. Los romanos también se desarrollaron tanto en el comercio

⁴⁷ Liliana S. Padilla, Priscila Aguayo, *Medio ambiente, sociedad y salud en cuatro ciudades portuarias de México: Ensenada, Manzanillo, Altamira y Veracruz*, México, UNAM, 2013, p. 37.

⁴⁸ Mishito Isawa, Historia del comercio marítimo mundial [en línea] Escuela náutica mercante de Veracruz, Dirección URL:
[http://187.141.81.212/biblioteca/maestria/libros/\(Libro\)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf](http://187.141.81.212/biblioteca/maestria/libros/(Libro)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf), [consultado: 03-septiembre-2014]

⁴⁹ *Ídem*.

terrestre como en el marítimo y su comercio se extendió a China en donde se encontraron restos de los canales construidos que facilitaron el tráfico fluvial.

Durante la Edad Media hubo un periodo de recesión en lo que respecta al comercio marítimo y a la navegación en general. El imperio Bizantino heredó del imperio Romano la infraestructura, pero no realizó grandes obras. Los vikingos, grandes navegantes de la época por las condiciones de navegación de sus costas (bahías abrigadas, ríos navegables, grandes mareas...) ⁵⁰

Durante los siglos X, XI y XII se crearon instituciones jurídicas, pero no hubo grandes avances ni aportaciones para incrementar el desarrollo de los puertos, sino que conservaban los heredados.

Es hasta 1492 que, con el descubrimiento del Nuevo Mundo, renace la necesidad de explotar y mejorar las actividades marítimas para lograr comerciar con otras latitudes. Con la llegada del barco de vapor hubo la necesidad de crear más puertos y desarrollar otro tipo de infraestructura.

A mediados del siglo XIX se comienza con operaciones de carga y descarga que requería una gran cantidad de mano de obra. En el siglo XX con la aparición del contenedor hubo que modernizar equipos de manipulación, para que los procesos de carga y descarga fueran más rápidos.

Esta pequeña síntesis del desarrollo portuario en el mundo demuestra una vez más las bondades del transporte marítimo. Por ello, debido al avance de la tecnología, las exigencias comerciales de la globalización, la especialización de la industria y algunos otros fenómenos inherentes al ámbito portuario, resulta fundamental abordar la tipología de su infraestructura, sus buques y su operación *per se*.

1.3.1 Tipología portuaria

El puerto es una superficie en la costa, ya sea construida o natural, cuya función principal es el refugio de los buques y la realización de las tareas de carga, descarga y manipulación de las mercancías. En la actualidad este concepto se ha transformado por un incremento progresivo de las funciones portuarias ya que los

⁵⁰ *Ídem*.

puertos son auténticos centros logísticos y enclaves intermodales, productos de la globalización económica.⁵¹

Los puertos comerciales se clasifican en dos categorías de acuerdo al tipo de tráfico que realizan:

- **Puerto de Cabotaje:** Se entiende por cabotaje el transporte de mercancías o la navegación entre dos puertos del país.
- **Puerto de Altura:** Son aquellos puertos que atienden embarcaciones, personas, bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.⁵²

Los puertos, en general, de acuerdo con los servicios prestados y el desarrollo de los mismos, se clasifican en generaciones, mismas que han evolucionado. A continuación se muestra un cuadro con sus principales características.

⁵¹ Alex León, Rosa Romero, *Logística del Transporte Marítimo*, Logisbook, España (Barcelona), 2003, p.69.

⁵² *Ibid* p.111.

Cuadro I. Clasificación en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados

Evolución	Características
<p align="center">Primer a Generación (1945)</p>	<p align="center">Interfase tierra-mar</p>
<p align="center">Segunda Generación (1960)</p>	<p>Se enmarcan temporalmente en los años sesenta. Puertos principalmente dedicados a la carga general, su actitud era de puerto público, con medidas burocráticas, donde se realizaban actividades de carga y descarga con criterios antiguos y tradicionales, utilizando principalmente la mano de obra.</p>
<p align="center">Tercera Generación (1980)</p>	<p>Manejan carga petrolera y carga general, pero lo más importante es que comienzan a manejar carga contenerizada. Corresponde a los que contienen terminales suficientes y eficientes, que permiten operaciones en embarcaciones de menor porte y que cumplen el papel de distribuidores (<i>feeders</i>) de carga.</p>
<p align="center">Cuarta Generación (1995)</p>	<p>Se organizan con centros industriales y parques de ese carácter, e incorporan en la carga un mayor valor agregado; tienen relación más estrecha con los usuarios del puerto y son multimodales. Surgieron los Programas Maestros de Desarrollo Portuario.</p>
<p align="center">Quinta Generación (2010)</p>	<p>Se especializan en carga contenerizada, desarrollan un departamento de manejo comercial, tratan de convertirse en plataformas logísticas y se organizan para desarrollar espacios de flujos. Funcionan como un todo a escala global. Incorporan carga de alto valor agregado y priorizando el manejo tecnológico. Buscan emular a los puertos del mundo desarrollado. Centros generadores de valor y aduanas virtuales.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en libro de Liliana S. Padilla, Priscila Aguayo, *Medio ambiente, sociedad y salud en cuatro ciudades portuarias de México: Ensenada, Manzanillo, Altamira y Veracruz*.

El actual papel que juegan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par que el comercio mundial pero que, en las últimas décadas, se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la

integración de las cadenas logísticas, la búsqueda de economías de escala y reducción de costes.⁵³

Siendo la principal función de los puertos servir de tránsito y potenciar el desarrollo intermodal, estos deben estar contruidos en zonas estratégicas que permitan proximidad con mercados o centros de producción, infraestructura adecuada, adecuados accesos marítimos y terrestres ya que ello permitirá la conexión con grandes rutas de transporte, costos bajos, seguridad, equipamiento moderno y agilidad en los procesos documentales: éstos son elementos claves para que logren ampliar su competitividad.

Debido a las conexiones con los centros de producción, con vías de comunicación, así como la demanda de productos y recursos en todo el mundo, ha sido necesario desarrollar nuevos puertos especializados que logren adaptarse a las exigencias y requerimientos técnicos de la economía globalizada. Es importante considerar que no todos los puertos son aptos para la recepción de todo tipo de mercancías, la tecnificación de estos ha transformado su papel en la economía. Es por ello la relevancia de mencionar los tipos de puertos, así como las características físicas que deben tener para ser puntos de conexión.

De acuerdo con lo que menciona el Dr. Luis Tellez, los puertos juegan un papel preponderante en la dinamización de la economía, no solamente local o regional incluso nacional.

⁵³ *Cfr.* Mishito Isawa, Historia del comercio marítimo mundial [en línea] Escuela náutica mercante de Veracruz, Dirección URL: [http://187.141.81.212/biblioteca/maestria/libros/\(Libro\)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf](http://187.141.81.212/biblioteca/maestria/libros/(Libro)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf), [consultado: 03-septiembre-2014]

Cuadro II. Clasificación de puertos por instalaciones y servicios

Tipos de Puertos por instalaciones y servicios	Definición
Puerto Artificial	Es aquél en el que es necesario construir las obras de protección (rompeolas), dragado y relleno para las áreas terrestres que ocuparán las instalaciones, con la finalidad de proporcionar abrigo a un lugar desprotegido de la costa.
Puerto Especial	Es aquél que realiza movimientos de carga y descarga de un solo tipo, distinguiéndose los graneleros y los de fluidos.
Puerto Fluvial	Es aquél lugar situado sobre la ribera de un río o en la desembocadura de corrientes fluviales y que recibe el influjo de las mareas, adecuado y acondicionado para las actividades portuarias.
Puerto Marítimo	Situado en puntos geográficos de las costas como bahías y ensenadas, en donde se tienen una influencia directa del mar, protegido en forma natural o artificial del oleaje, las corrientes marinas de transporte litoral.
Puerto Nacional de Arribo	Lugar geográfico situado en la rivera del mar que se utiliza cuando una embarcación decide abandonar el rumbo normal para poner proa en el puerto más próximo, ubicado en el territorio nacional. Es el punto de enlace para el traslado de mercancías,
Puerto Natural	Es aquél en el que la conformación física de la costa proporciona una adecuada protección a las instalaciones portuarias de la acción de los fenómenos oceanográficos y meteorológicos, existiendo las profundidades suficientes que permiten la navegación de las embarcaciones, haciéndose mínimo la intervención el hombre para su habilitación
Puerto Pesquero	Es aquél sitio en el cual la actividad portuaria fundamental es la pesca y donde se establecen un gran número de pesquerías que aprovechan su frente de agua para realizar sus funciones de recepción descarga, resguardo, almacenamiento, conservación y distribución del producto pesquero, debe estar provisto de obras, instalaciones y servicios en agua y tierra.
Puerto Pesquero Industrial	Es aquél sitio que cuenta con instalaciones en tierra para transformar el producto de su estado natural a otro que involucre un proceso industrial como el fileteado, congelado, cocido, seco, salado u otro proceso.
Puerto Pivote o <i>hub</i>	Los puertos pivotes o también conocidos como <i>hubs</i> son puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución. Se realizan básicamente operaciones de concentración y distribución de carga cuyo origen y destino queda fuera del <i>hinterland</i> del puerto. Es decir, se trata de puertos en los que la mayor parte de las operaciones que se realizan corresponden a trasbordo de mercancía entre buques,

Puerto Turístico	Es un conjunto de obras e instalaciones sin desarrollos inmobiliarios que tiene por objeto prestar servicios públicos a las embarcaciones de placer.
Puerto Mixto	Este puerto es capaz de ofrecer servicios combinados.

Fuente: Elaboración propia con base en: el glosario electrónico del Banco Nacional de Comercio Exterior.

1.3.2 Puertos pivote o puertos *hub*

La globalización, la apertura económica y la liberalización del comercio han propiciado que las comunicaciones así como los transportes se encuentren en constante transformación ya que constituyen elementos claves para que se de forma óptima el intercambio comercial. El transporte marítimo-portuario se ha sometido a grandes variaciones tecnológicas.

De acuerdo con lo que menciona Jan Hoffmann:

El comercio exterior de un país está estrechamente vinculado a su ubicación geográfica, los servicios de transporte que cubren las distancias hacia los mercados y los puertos por los cuales pasa este comercio. Recientes avances en el transporte marítimo, la creciente integración económica internacional y las privatizaciones portuarias en los países del Pacífico sudamericano han llevado a crear expectativas de que surjan puertos que concentren carga nacional y de países vecinos para su posterior redistribución: los llamados puertos pivotes.⁵⁴

Al ser los puertos un medio que maneja gran cantidad de mercancía, se exige que su desarrollo sea cada vez mayor en cuanto a infraestructura y administración, esto permitirá mayor agilidad en el intercambio comercial. Con base en ello, resulta importante mencionar que en los últimos años se ha presentado una reorganización gracias al desarrollo del transporte multimodal y al incremento en el volumen de mercancías transportadas, situación que ha originado que las terminales portuarias se transformen y redefinan sus actividades, debe tomarse en cuenta que la localización geográfica sigue siendo trascendente y determinante pero no lo es todo, los procesos productivos sustentan las nuevas redes de

⁵⁴ Jan Hoffmann, *El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano*, Revista de la CEPAL, Núm.71, Santiago de Chile, p. 121.

distribución de mercancías con base en ello se han creado los puertos pivotes o *hub*⁵⁵.

En la década de 1990, se dio una renovación en el transporte internacional de carga no sólo porque modificó los vehículos de transporte, los equipos de carga-descarga, las instalaciones portuarias y las terminales interiores, sino porque permitió integrar eficazmente extensas redes de transporte marítimo terrestres⁵⁶. Dentro de este contexto se comienza a analizar en el mundo los beneficios y las repercusiones que traerá todo ello para el intercambio de mercancías. Surge así el enfoque *hub and spoke*⁵⁷.

Un puerto pivote o *hub* son puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución. Generan así negocios para la economía local al transportar el comercio que no es del entorno cercano al propio puerto.⁵⁸

Han surgido muchas críticas en torno al desarrollo de los puertos pivotes o *hubs* en América latina, se considera que se adoptó el concepto sin antes analizar ni reflexionar las características físicas, económicas, históricas de cada nación.

Señala Carlos Daniel Martner Peyrelongue que se han creado grandes expectativas de desarrollo económico litoral y regional; sin embargo aún falta trabajar en demasía para hacer factible la ideas de convertir algún puerto latinoamericano en pivote, cabe señalar que actualmente ya se tienen contemplados algunos litorales, los cuales se han encargado de invertir en su infraestructura, conexiones y redes de comunicación.

La conformación de un puerto *hub* se da de forma paulatina; la red global de puertos se estructura en tres niveles las cuales Carlos Daniel Martner Peyrelongue define de la siguiente forma:

⁵⁵ Cfr., Señala Carlos Daniel Martner Peyrelongue que el desarrollo de los puertos pivote o *hubs* están relacionados estrechamente con la introducción del contenedor en el transporte internacional de carga.

⁵⁶ Carlos Daniel Martner Peyrelongue, *Convergencia, Revista de Ciencias Sociales*, núm. 52, 2010, Universidad Autónoma del Estado de México, p. 320.

⁵⁷ Cfr., Elementos que servirán de análisis para comprender las tendencias recientes en la organización del transporte marítimo.

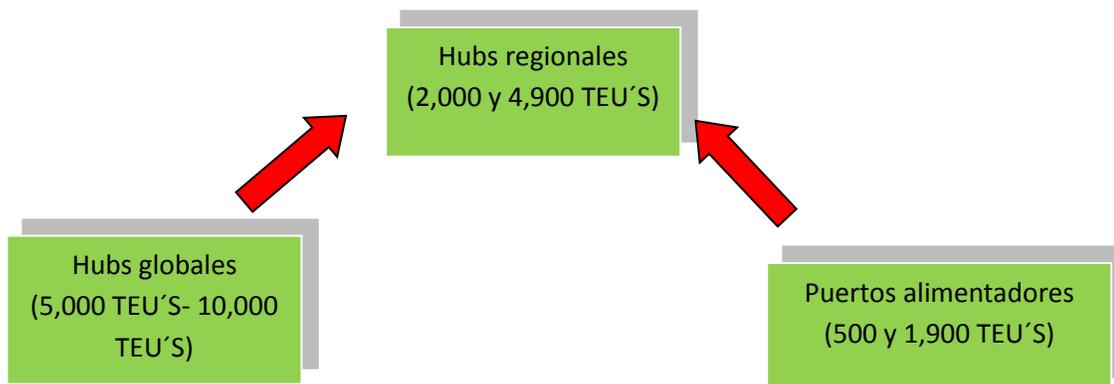
⁵⁸ Cfr, Jan Hoffmann, p. 122.

- **Hubs globales**, son los grandes puertos de contenedores del mundo, que operan como centros logísticos de concentración, procesamiento y distribución de flujos de mercancías e información a nivel multicontinental. En estos *hubs*, ubicados básicamente en el hemisferio norte, arriban gigantescos buques portacontenedores que vinculan a través de densos corredores de transporte multimodal a los principales bloques económicos del planeta.
- **Hubs regionales** que tienen también un papel de concentración y distribución de flujos, pero en una escala menor, pues vinculan a áreas subcontinentales con los principales bloques económicos.
- **Puertos alimentadores**, ubicados en países o regiones que generan una baja densidad de flujos y, por lo tanto, son atendidos por embarcaciones pequeñas que acercan la carga a *hubs* regionales o globales, donde será redistribuida hacia su destino final.⁵⁹

Todos los puertos *hub* son puntos estratégicos, ya que a través de ellos se lleva a cabo un gran intercambio de mercancías de todo el mundo. Los puertos *hub* globales logran desarrollar grandes vínculos de mar-mar; es decir las conexiones terrestres toman menor importancia ya que la mercadería se traslada en contenedores de buque a buque.

Toda nación que cuente con espacios marítimos debe contemplar la idea de establecer puertos *hub* en la medida de sus posibilidades; es decir sacar provecho de sus litorales, de lo contrario tendrá que recurrir a puertos y embarcaciones extranjeros dejando así su comercio exterior en manos ajenas, de lo contrario una vez más se confirmara que el ser humano y la mayoría de las naciones da la espalda al mar, siendo que éste recursos natural si se sabe aprovechar traerá grandes ventajas competitivas y cuantitativas.

⁵⁹ Cfr., Martner Peyrelongue, p. 321.

Esquema I. Esquema del flujo que realizan los puertos pivote o *hub*⁶⁰

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de *hubs* en México, Martner Peyrelongue, Intituto Mexicano del transporte.

Las condiciones económicas actuales han propiciado que los puertos se inclinen a vender sus servicios a países vecinos. Hace unos años las naciones habilitaban sus puertos para que éstos se encargaran de trasladar su comercio al resto del mundo, situación que ha cambiado ya que ahora se encuentran en posibilidades de prestar servicios de carga y descarga cuyo origen y destino sean extranjeros, algunos puertos latinoamericanos que han optado por ello son Chile, Colombia y Perú, además logran obtener grandes inversiones de navieras que se interesan en sus servicios porque logran con ellos disminuir las distancias y el tiempo de entrega es mucho menor.

Cabe señalar que los puertos en América Latina se encuentran en construcción, los mayores puertos pivote o *hub* se encuentran en zonas donde se ubican las principales rutas marítimas, en Asia se encuentran (Singapur, Shangai, Hong Kong), Estados Unidos (Long Beach, Los Ángeles) y Europa (Rotterdam, Hamburgo).

Jan Hoffmann destaca que la relación entre la ubicación geográfica de un país y las inversiones portuarias podrían contribuir para desempeñar un papel relevante en el desarrollo potencial de los puertos pivote.

⁶⁰ Los puertos *hubs* regionales reciben buques de tamaño intermedio, procedentes de los *hub* globales estos mueven buques *Post-Panamax*, y buques menores procedentes de puertos alimentadores.

- El puerto debe ser un medio que modifique flujos de comercio: la mejora de los puertos podría contribuir a compensar desventajas geográficas y promover el comercio exterior nacional; el país invertiría en puertos como parte de su política comercial.
- Los flujos de comercio y la ubicación geográfica serían una oportunidad para generar ingresos con el suministro de servicios portuarios: los puertos podrían beneficiarse de una ubicación geográfica privilegiada y ofrecer sus servicios al comercio exterior nacional y de países vecinos; el país invertiría en puertos para exportar servicios portuarios.

El seguimiento de estas recomendaciones contribuiría a reducir los costos del transporte para el comercio exterior nacional, y a la vez se pretendería atraer carga adicional de países vecinos, que ayudaría al puerto a generar economías de escala y, por ende, a bajar también los costos del comercio exterior nacional.

1.3.3 Breve desarrollo histórico de los buques

Se tiene registrado que los primeros barcos fueron construidos con papiros y juncos atados. Las primeras civilizaciones orientales empleaban embarcaciones de maderas resistentes, como el cedro, pino, encino y ciprés, tiempo después y debido a las profundidades de los ríos se creó el remo; sin embargo, con la necesidad de comerciar y explorar nuevas rutas, hubo que realizar viajes marítimos más extensos, ello demandaba crear buques más resistentes a las condiciones naturales y con mayor capacidad para transportar los bienes.

Entonces las antiguas culturas se vieron en la necesidad de inventar la vela debido a los factores meteorológicos, es así como utilizando la naturaleza lograron impulsar las embarcaciones a espacios nunca imaginados.

La curiosidad de explorar e indagar más allá de lo conocido, dio paso a la invención de nuevas embarcaciones, ahora debían ser más resistentes, eficientes, espaciales y seguras. Los navegantes se esforzaron por conocer sobre sistemas de propulsión, herramientas de navegación y conocimientos náuticos, sin duda todo ello les permitiría abrirse al comercio internacional.

De acuerdo con Sergio Ruiz Olmedo,

En 1852 surge el “Clipper” como la mayor y veloz embarcación de vela de 3 palos, y al mismo tiempo surgen los primeros barcos de vapor que dieron paso al inicio del siglo XX a los célebres trasatlánticos con motores de combustión externa (carbón). A lo largo de la primera mitad del siglo pasado se perfeccionan los barcos con motores de combustión interna basados en tecnologías que utilizan diesel y turbinas de gas y por último el surgimiento de diversos buques que suministran energía nuclear a sus motores.⁶¹

Con la llegada del buque a vapor se minimizaron los contratiempos por factores naturales, es así como se da paso a la especialización del transporte marítimo. Con los avances tecnológicos de finales de siglo a la fecha, ha sido posible aumentar la capacidad de carga, velocidad y seguridad. No obstante, pareciera ser que en algunas naciones ven el desarrollo portuario más como un obstáculo que como la enorme posibilidad de abrir caminos a nuevos espacios de diversificación y conexión con otras latitudes.

El buque se define como cualquier embarcación excepto aquellas que son impulsadas por remo, es decir, toda embarcación que navegue, fondee, se mueva, atraque y desatraque en territorio con independencia de su tipo, calado, tamaño o cualquier otra característica.⁶²

Los buques se clasifican y se diferencian unos de otros fundamentalmente por el diseño de sus bodegas y la estructura, que cambia dependiendo del tipo de carga que transportan⁶³.

⁶¹ Sergio A. Ruiz Olmedo, *Tratado Práctico de los Transportes en México: Logística para los mercados globales*, México, Ed. 20+1, 2007, p.47.

⁶² *Idem*

⁶³ Ruiz Olmedo, *op. cit.*, p.52.

Cuadro III. Tipos de buques por su clasificación de carga

Tipos de barcos por clasificación de carga	Características
Buques Graneleros o multipropósito	Buques de una sola cubierta especializado para el transporte de gráneles secos. Puede cargar entre 20 y 35 mil toneladas.
Buque Tanque de Transporte de Crudo	Son buques que transportan petróleo y combustibles refinados. Son fáciles de identificar debido a su gran tamaño y su escasez de finos en la proa y popa.
Buque Tanque Metanero	Transporta gases licuados a muy bajas temperaturas y han sido creados para atender mercados específicos.
Buque Frigorífico	Son buques que están provistas de bodegas con temperatura controlada, aislamiento especial y de maquinaria auxiliar. Transporta carga que requiere conservación o refrigeración y por lo tanto mantiene temperatura que va desde -55 °C hasta los 12°C, dependiendo del tipo de producto que ingrese en sus cámaras.
Buques Portacontenedores	También llamados celulares están constituidos por bodegas verticales donde el contenedor es guiado por rieles y son apilados por sistemas automáticos. En general pueden manejar 60% de su capacidad bajo cubierta y el resto sobre la cubierta en principal. Adicionalmente cuenta con tomas para conectar contenedores refrigerados.
Roll on- Roll of (Ro-Ro)	Sus siglas significan "rodar dentro rodar fuera". Transportan únicamente mercancías con ruedas que son cargadas y descargadas por sus propios medios o mediante vehículos tractores en varias cubiertas comunicadas mediante rampas o ascensores. Se caracterizan por tener una gran porta abatible en la popa o proa que hacen las veces de rampa, así como una superestructura muy alta y larga. Cargan vehículos, camiones, cargas rodantes y trailers cargados de contenedores.

Fuente: Elaboración propia con base en el glosario electrónico del Banco Nacional de Comercio Exterior.

Todas las naciones del mundo han establecido retos y objetivos que permitirán incentivar y reactivar su economía: tal como se ha explicado, el sector marítimo es uno de ellos, puesto que tanto los puertos, como los buques y las actividades administrativas relacionadas contribuyen a la independencia económica de los países y representan un factor estratégico en su comercio internacional.

El buen seguimiento y explotación racional de la actividad portuaria asegura nuevos mercados externos y ofrece productos competitivos a nivel mundial. Por

ello, en caso de ignorar y de no mostrar el más mínimo interés en este sector, se estaría desaprovechando la oportunidad de adentrarse a nuevos mercados y, por consecuencia, de fomentar el desarrollo económico mediante vías paralelas.

1.4 La nueva forma de organización del transporte marítimo: alianzas estratégicas

A principios de la de década de los 90 las líneas navieras operaban de forma independiente, lograron ampliar sus rutas; sin embargo con la aparición de factores coyunturales políticos y económicos tuvieron que establecer otro tipo de relaciones y cooperar con otras líneas, es así como comenzaron las absorciones, fusiones y alianzas entre empresas dedicadas al traslado de mercancías en todo el mundo.

En 1995 comienzan a tomar auge las llamadas alianzas estratégicas globales, conformadas por las principales navieras y, a la vez, operadoras de transporte multimodal del mundo.⁶⁴ Crearon una serie de tácticas y proyectos estratégicos para invertir mejor en buques y personal; aunado a ello presentaron un aumento en la frecuencia de los buques, mayor producción y distribución de contenedores.

En muy poco tiempo crearon un gran liderazgo en el mercado mundial. Al mismo tiempo que las navieras más importantes se beneficiaban, las empresas más pequeñas se veían afectadas por dicha alianza. Con la finalidad de no quedar rezagadas, éstas últimas comenzaron a formar compañías que se han ido incorporando y desplazando a mercados donde nunca antes había estado, sin duda esto ha incrementado la competitividad.

Carlos Martner Peyrelongue señala que:

En un paulatino proceso de integración, buscan compartir servicios de rutas alimentadoras ("feeders"), y utilizar conjuntamente las terminales, tanto en los puertos como tierra adentro. Paralelamente, las alianzas globales más dinámicas tratan de establecer acuerdos para operar conjuntamente los tramos terrestres de las redes de distribución, es decir, pretenden controlar la red completa a través de la consolidación del intermodalismo. Otras áreas de cooperación para el futuro son las relativas a la utilización de sistemas

⁶⁴ Cfr., Martner Peyrelongue, Moreno Martínez, *op. cit.*, p.39.

de comunicación comunes y sistemas de ventas y marketing manejados conjuntamente.⁶⁵

En otras palabras lo que las alianzas globales buscan es establecer un proceso de integración que les permita compartir servicios de rutas alimentadoras, terminales portuarias y terrestres; a grandes rasgos el objetivo específico es controlar toda la red del intermodalismo.⁶⁶

Todos los días navegan gran cantidad de barcos comerciales con destino a todos los continentes y con una gran variedad de mercancías. Situación que las obliga a modernizar el tamaño y capacidad de los buques.

A partir del año 2000 se comenzó a construir barcos más grandes con tecnología más sofisticada que reduce el consumo de combustible, situación que genera costos más bajos de transporte por contenedor. Además se asocian varias navieras para cubrir la totalidad del barco y beneficiarse con la reducción de costos de operaciones.

Estas alianzas estratégicas y fusiones de los grandes consorcios de transporte marítimo y multimodal, representan una nueva y sólida tendencia que modifica notablemente la organización del transporte marítimo internacional y la posición de los puertos.⁶⁷

En la tabla I se muestran las principales 10 navieras que controlan el comercio mundial, APM Maersk -15.10%- y Mediterranean Shg Co -13.50%- son líderes en el sector de intercambio comercial.

Como se observa que Maersk transportó en 2013 35 millones de contenedores, lo que representó un crecimiento de 6%, a través de su flota de 600 barcos.

Mediterranean Shg Co transportó 13.2 millones de este tipo de contenedores, a través de su flota de 462 embarcaciones, llega a través de 200 rutas y presenta un movimiento de 10 millones de TEU'S, con una flota de 410 unidades.

⁶⁵ *Ibid*, p. 34.

⁶⁶ El intermodalismo es una técnica que combina los diferentes modos de transporte para obtener un movimiento de carga más eficiente.

⁶⁷ s/a, Alianzas y fusiones marítimas, Mar y Gerencia [en línea] Dirección URL: <http://marygerencia.com/2010/05/23/449/>, [Consultado 28-octubre-2014].

Tabla I. Principales líneas navieras en 2013

Número	Líneas navieras	País	Mercado
1	APMMaersk	Copenhague, Dinamarca	15.10%
2	Mediterranean Shg Co	Italiana-Panamá	13.50%
3	CMA CGM Group	Francia	8.40%
4	Evergreen Line	Taiwan-Hong Kong	4.30%
5	COSCO Container L	China	4.30%
6	Hapag-Lloyd	Alemania	4.10%
7	Hanjin Shipping	Corea del Sur	3.70%
8	APL	Singapur	3.50%
9	CSCL	China	3.51%
10	MOL	Japón	3.10%

Fuente: Roberto Valadez, "Las 6 navieras dueñas del mar" [en línea] México, D.F., Dirección URL: <http://www.cnnexpansion.com/especiales/2013/05/20/las-navieras-lideres-del-mundo>, [consultada 25-noviembre-2014]

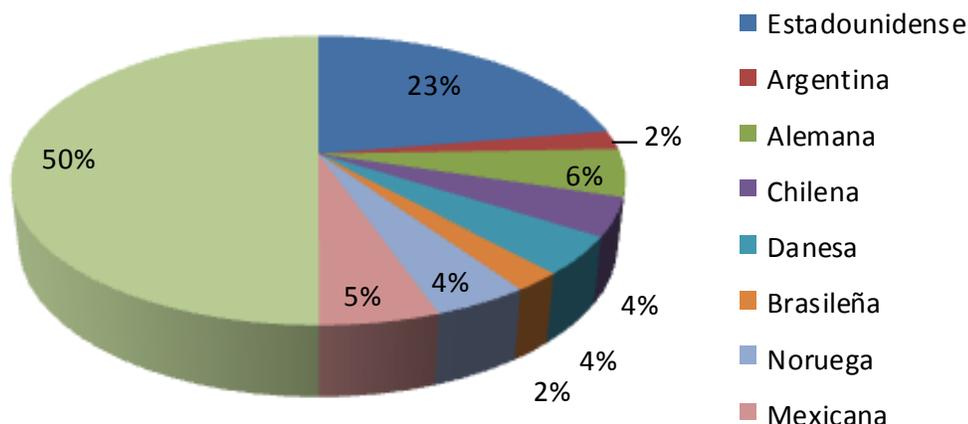
CMA CGM Group transportó 6 millones de TEU'S, a través de 188 barcos a escala mundial. Evergreen Line tiene 161 contenedores con una capacidad total de 740,000 TEU'S. COSCO Container L transportó 5.26 millones de TEU'S, cuenta con una infraestructura de 150 navíos. El tamaño de la compañía se basa en sus 146 contenedores, con lo cual tiene una capacidad de hasta 670,000 TEU'S y los distribuye en las 90 diferentes rutas marítimas que operan en el planeta.

De acuerdo con datos proporcionados por la SCT todas las navieras antes mencionadas tocan los diversos puertos de México, en total son 82 líneas navieras, siendo las de origen estadounidense- 21 en total- son las que más utilizan los puertos nacionales para realizar sus servicios internacionales representando el 26% del total, seguidas de las navieras alemanas que representan el 6%, igual porcentaje representan las líneas navieras mexicanas con servicios internacionales entre las que encontramos MP line, Naviera Armamex S.A de C.V., PMI Trading LTD, Terminales Marítimas Transunisa y Transportación Marítima Mexicana; del mismo modo se destaca que 33 líneas navieras del total, es decir el 40%, son representadas por un mismo agente naviero, demostrando una vez más la disparidad y concentración de los servicios marítimos mexicanos.⁶⁸

⁶⁸ Cfr., Hugo Buenrostro, *op. cit.*, p. 147.

En América Latina, Chile con el 5 %, Argentina 2.5% y Brasil 2.5% tienen a las empresas navieras más importantes de la región.

Gráfica I. Líneas navieras que tocan puertos mexicanos



Fuente: Elaboración propia SCT; Guía de servicio de transporte marítimo en México 2009, Dirección General de puertos y marina mercante, [en línea], Dirección URL: sct.gob.mx/...dmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf

No debe omitirse el papel que juegan los usuarios (exportadores e importadores) dentro del comercio internacional y desde luego como parte de las alianzas estratégicas, la preocupación radica por la tendencia creciente hacia la concentración de los servicios, y es justo lo que están llevando a cabo éstas últimas, ya que pueden convertirse en actores económicos poderosos monopólico u oligopólico.

Las alianzas globales pretenden ser multi-continetales y abarcar los principales ejes de transporte marítimo internacional. Hoy en día existen cuatro grandes alianzas conformadas por las principales navieras operativas a nivel mundial, estas compañías concentran la mitad del mercado mundial.

- La “Grand Alliance” conformada por P&O-NedLloyd (Gran Bretaña), Hapag-Lloyd (Alemania), Nipon Yusen Kaisha NYK (Japón), OOCL (Taiwán) y Malasia International Shipping Corp MISC (Malasia).

- La “Unique Global Alliance” conformada por dos navieras Maersk Line (Dinamarca) y Sea Land (EUA). Su ritmo de integración ha sido mayor que el de las otras alianzas, desde fines de 1999, entraron en proceso de fusión.
- La “New World Alliance” APL-NOL, Mitsui OL y Huyndai. Esta alianza se constituyó formalmente en enero de 1996, con el nombre de “Global Alliance, sufrió una reestructuración, debido a las fusiones y cambios de algunos participantes. Hoy se conoce internacionalmente como la New World Alliance. a mediados del año 2000, Maersk-SeaLand suscribió una alianzacón la New World para atender la ruta entre
- La “United Alliance de Hanjin”, DRS-Senator y Cho Yang (China). Conformada en la década de los noventa con el nombre de Alianza Téricontinental (Tricon) el objetivo era enlazar, en flujos este- oeste, los tres continentes que generan la mayor parte del comercio internacional, Asia, Europa y Norteamérica.

Dentro de los proyectos que se tiene pensado concluir en 2015 se encuentra la alianza de la naviera Maersk Line con MSC, se le llama 2M. El objetivo es compartir infraestructura para mejorar la eficiencia de la red.

Maersk Line ya recibió aprobación por parte de varios países para lograr aliarse con A.P. Moeller-Maersk (Dinamarca), CMA-CGM (Francia) y Mediterranean Shipping Co. (Suiza) son las tres mayores compañías mundiales de envíos en contenedores por capacidad, conformaran la alianza P3, se ha llegado a especular que de aprobarse esta alianza, se apoyaría la creación de un monopolio. Del mismo modo Hapag-Lloyd (Alemania) está negociando una fusión con la naviera chilena Cía. Sud Americana de Vapores S.A., dicha compañía se convertirá en el cuarto mayor transportista de contenedores por capacidad, detrás de los socios de P3.

Otro acuerdo en trámite es el denominado G6, que incluye a APL, Hapag-Lloy, Hyundai Merchant Marine, Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha y OOCL, y finalmente la CKYHE, compuesta por las empresas Cosco, K-Line, Yangming, Hanjin Shipping y Evergreen Line.

El balance que se acaba de presentar es una muestra clara de que México no figura ni estará presente mientras no se atienda y se fortalezca la marina mercante nacional, ya que de ello depende elaborar proyectos a mediano y largo plazo dentro de los puertos. Ya se tiene contemplado y avanzado el desarrollo de un puerto *hub regional* en Manzanillo, Colima, sin embargo de acuerdo con Mahan debe estar respaldado por un “poder marítimo”.

Aún no se conoce el impacto que tendrán las alianzas, se desconoce si se adaptarán a las medidas y el desarrollo marítimo portuario, lo cierto es que afectan la estructura y las características de los puertos a nivel internacional.

Capítulo 2. El comercio marítimo en México

“...que cuando una cosa permanece en reposo seguirá manteniéndose así a menos que algo le perturbe [...] pero que cuando una cosa esté en movimiento continuará moviéndose eternamente, a menos que algo la detenga...”
-Thomas Hobbes-

Para el Estado mexicano debiera ser primordial el aprovechamiento de su tan estratégica y privilegiada posición geográfica, el mar para cualquier nación del mundo es la puerta que le permitirá conectarse con el exterior. México lo sabe, sin embargo no parece ser un tema relevante y no es que desconozca su ventajosa posición geográfica, ni los 11,000 kilómetros de costa en los litorales del Pacífico y Atlántico, sino que se ha cedido a empresas navieras el control y utilización de tan valiosos espacios, con esto las autoridades estatales y federales han perdido dominio y mando de sus litorales y se han enfocado a cosas poco redituables.

Recapitulando las ideas del almirante Mahan la importancia geográfica que tenga un Estado y su proximidad con el mar le proporciona grandes ventajas para desarrollar su política exterior e interior. México cuenta con dos océanos, por tal motivo, tanto las ventajas y la responsabilidad de protegerlos es mayor, para ello el Estado se encuentra en la obligación de unir e identificar elementos como sus recursos, fortalezas y debilidades para hacer de ellos lugares óptimos para la comercialización.

México es una nación que debe representar los “intereses marítimos”, el cual incluye, la protección de la zona económica exclusiva, plataforma continental, mar territorial y aguas interiores de la nación todas ellas con un valor estratégico significativo donde los bienes y valores nacionales se construyen en vitales para el desarrollo del país, el bienestar de la población al hacerla parte de una economía de mar, así como el fomento de una cultura marítima sustentable y desarrollo, pero sobre todo donde la necesidad de tener una visión gubernamental en el aspecto marítimo y militar, así como formación de un marco jurídico que se imponga para su adecuada explotación, protección y mantenimiento.⁶⁹

⁶⁹ Alicia Cruz Ortiz, “La geografía marítima mexicana y el poder naval de la federación, UNAM, México 2011, p, 35.

De acuerdo con lo señalado por Augusto Pinochet, en su libro Elementos constitutivos del Estado, el mar es únicamente un aliado en el progreso y bienestar de una nación incluso no resulta descabellado pensar que el mar es un gran auxiliar de la grandeza y poderío de los Estados y que ejerce fuerza de carácter geoestratégico y geopolítico.

Las situaciones marítimo-portuarias en el Estado mexicano han sido adversas a lo esperado, por ejemplo se ha desaprovechado las condiciones físicas, situación por la cual la infraestructura es deficiente en varios puertos de la República Mexicana, incluso éste es un elemento que frena el desarrollo de todos los puertos y por el cual e incluso hay un estancamiento, con respecto a las regulaciones nacionales prácticamente solo benefician al sector privado dejando de lado la protección de los puertos y lo que en él se encuentra. Esto tiene su génesis desde que se construyó el Estado, nunca ha existido de ningún presidente un compromiso para fomentar este sector, amén de ello la educación naval en México es deficitaria y se tiene un total desconocimiento.

Es urgente adecuar las políticas y establecer políticas de Estado de acuerdo a las condiciones actuales, reforzaría los objetivos nacionales, y desde luego nos fortalecería en materia comercial.

En el presente capítulo se abordará y destacará el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, posteriormente se expondrá la participación de las grandes empresas navieras y su impacto en el sector marítimo-portuario, así como una breve descripción de los principales puertos nacionales que aportan mayores traslados de mercancía e incremento en la economía mexicana.

2.1 Geopolítica en México

Las nuevas corrientes de la geopolítica diferencian el “hacer” geopolítica y el “tener” geopolítica; es decir, muchos países no poseen espacios estratégicos; sin embargo logran crear políticas que los lleven al cumplimiento de sus objetivos, ya sea a través del desarrollo de tecnología, infraestructura u otros medios para abrirse paso en un mundo tan competitivo: tal es el caso de Suiza, quien sin contar con salida al mar, se ha colocado como uno de los principales astilleros en el mundo.

Asimismo se tiene a aquellos países que cuentan con espacios estratégicos que les permiten desarrollar diseños geopolíticos que de ser explotados, les redituarian grandes satisfacciones las cuales se verían reflejadas en la economía, las políticas públicas y sociales, tal como México.

Geopolíticamente, México cuenta con espacios estratégicos que le permiten tener comunicación con todo el mundo, posee un extenso litoral marítimo, que lo reconoce como Estado ribereño y soberano, estos factores demuestran la relevancia de los espacios marítimos del país.

[...] México, por su configuración geográfica, tiene vocación marítima porque posee largos litorales bañados por el Océano Pacífico, incluyendo el Mar de Cortés; así como por el seno del Golfo de México y el Mar Caribe. Ambos, integrantes de la costa americana del Océano Atlántico que suman 10,740.9 Kilómetros; cuyo significado es que México cuenta con uno de los 10 litorales más largos del mundo, con ventajas comparativas, como la zona tropical con toda la riqueza y biodiversidad acuática que ello significa.⁷⁰

A pesar de contar con un recurso tan valioso, si se revisa la historia de México se encontrará que la actividad marítimo-portuaria no ha sido relevante para todos los gobiernos, situación que lo ha dejado en desventaja frente a otras naciones. La práctica de la navegación se inició durante la época prehispánica, cuando civilizaciones como la Maya, la Mexica (Azteca) y la Olmeca, al contar con canoas que les permitan el tráfico marítimo, lacustre y fluvial se vieron en la necesidad de arribarlas en las costas, orillas y riveras⁷¹.

Los estudios que se han realizado en torno a la cultura maya indican que comenzaron a surcar los mares, ríos y lagunas de México, el proceso no fue sencillo ya que tuvieron que idear las características de los barcos así como el material que debía usarse; experimentaron durante un largo tiempo y gracias a ello fueron capaces de construir embarcaciones eficientes y resistentes, desarrollando así un complejo sistema de navegación.

⁷⁰ *Vid.*, Luis David González Lara, "El poder marítimo mexicano en el siglo XXI: realidades y perspectivas", *Infraestructura marítima, portuaria y dragado estratégico*, CESNAV-UNAM, México 2013, p. 136.

⁷¹ *Cfr.*, Uriel Raymundo Velázquez de la Fuente, *La marina mercante en México: su evolución y perspectivas en un mundo globalizado*, (Tesis Licenciado en Relaciones Internacionales), México D.F., 2006, UNAM, p. 58.

El interés por conocer otros espacios y comerciar con ellos los llevaron a ampliar la red de rutas marítimas comerciales, las cuales se extendían desde Veracruz hasta Honduras, incluso mantenían contacto con otras civilizaciones en el Caribe Centroamericano.

Durante la época colonial sólo se construyó el puerto de Veracruz mismo en el que, pese a que carecía de infraestructura, se centralizó la navegación entre Cádiz-Sevilla y Veracruz, basada en el sistema de flotas para protegerse de la piratería. También se prohibió el tráfico entre las colonias y era obligatorio que la mitad de las tripulaciones fueran españolas⁷².

La posición geográfica de México fue sumamente estratégica ya que permitió la unión de tres continentes: Europa, América y Asia a través del Galeón de Manila, o mejor conocido como Nao de China, dicha embarcación navegó por 250 años (1565 a 1815), se encargó de transportar mercancías como maderas, telas, alimentos, especias y metales preciosos desde el puerto de Manila que era el centro de acopio de Asia. Se embarcaban en los buques a los que se llamó Naos, y zarpaban rumbo a la Nueva España, hacia el puerto de Acapulco. Una vez en Acapulco, todos los artículos se desembarcaban y se llevaban en mulas al puerto de Veracruz donde se volvían a embarcar hacia la Habana y finalmente hacia Cádiz en España.

México estaba construyendo un espacio comercial importante, con optimismo alentaba un proyecto de intercambio de mercancías, definía una política marítima que conduciría a la nación al progreso en materia marítimo-portuaria y esto a su vez generaba un desarrollo económico y social.

Esta vía de comunicación e intercambio comercial no sólo fue trascendente en México sino también en el mundo. Desafortunadamente los acontecimientos políticos e históricos que se presentaron en años posteriores rezagaron tan importante suceso.⁷³

⁷² Cfr., Daniel Ocampo Sigüenza, Los puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México, [en línea], México, D.F, agosto de 1993, Dirección URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/250/4/RCE4.pdf>, [consulta: 22-octubre-2014].

⁷³ Los acontecimientos históricos deterioraron los puertos tanto del Golfo de México como del Pacífico, situación que fue debilitando la creación de una marina mercante nacional. Los puertos

En 1880 se fundaron las escuelas marítimas de Campeche y Mazatlán. Durante el porfiriato se trató de desarrollar la marina mercante con algunas empresas navieras, se tiene registrado que en esta época el apoyo al sector marítimo fue mayor. Se emprendió el importante acondicionamiento de los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Manzanillo. El impulso de los ferrocarriles permitió vincular estos puertos con el interior del país, aunque este medio de transporte se orientó en buena medida a fortalecer el comercio con Estados Unidos.⁷⁴

Una vez que concluye el gobierno de Porfirio Díaz se detienen todos aquellos proyectos encaminados a la explotación del sector marítimo, situación que perduró por varias décadas.

Los puertos mexicanos desde su descubrimiento y explotación por las culturas prehispánicas fueron la base para desenvolver y crear grandes espacios de intercambio comercial, México tuvo grandes momentos de prosperidad que no supo aprovechar. El tiempo fue pasando y con él grandes obras portuarias, que no fueron suficientes para desarrollar un comercio exterior marítimo-portuario competitivo.

2.2 El desarrollo portuario reciente

A partir de 1940 hasta la mitad de los años 70, el desarrollo económico de México estuvo basado en una fuerte intervención del Estado para promover el crecimiento y desarrollo de la industrialización a través del modelo de sustitución de importaciones.

Durante este tiempo caracterizado por el proteccionismo económico, los puertos no fueron tema relevante en la actividad comercial de México, incluso se redujo su actividad, se perdieron contactos y rutas comerciales y dejó de ser visto como punto de comunicación entre lo interno y lo externo. Únicamente surtían y exportaban productos primarios, funcionaron como enclaves hacia el exterior, pero de forma modesta hacia el interior.

como los de Sisal, Campeche, Tlacotalpan, Soto la Marina, Matamoros, Mazatlán y San Blas que se habían habilitado durante la colonia se vieron rezagados.

⁷⁴ Cfr., Ocampo Sigüenza, *op. cit.*, p. 733.

Menciona Carlos Marther Peyrelongue que:

El puerto perdió importancia. Su actividad como lugar de intersección de rutas se debilitó, los flujos se “adelgazaron” y los contactos fueron reducidos. Sólo aquellos puertos que exportaban materias primas tuvieron un mayor dinamismo, aunque muchas veces se constituyeron como enclaves, con pocas conexiones con las regiones interiores del país. La debilidad de los enlaces terrestres entre la costa y el interior hasta bien entrado el siglo XX es muestra de este proceso. En lo político se reforzaron las tendencias aislacionistas/proteccionistas de los puertos, generando una legislación que no sólo limitó el movimiento de muchas mercancías, sino que también puso controles y trámites que eternizaban los desplazamientos a través del puerto.⁷⁵

Uno de los pocos avances durante el modelo económico de sustitución de importaciones fue la implementación de la reforma portuaria que permitió impulsar la construcción de infraestructura y crear organismos y empresas para agilizar la operación y elevar la eficiencia. Mediante diversos estudios se tuvo un conocimiento congruente y de largo plazo del sistema portuario, lográndose un punto de vista integral⁷⁶.

Dichos avances no fueron suficientes ya que las políticas públicas de aquella época no contemplaron el desarrollo marítimo-portuario, tiempo después lamentaron dicha decisión ya que la ineficacia en ellos, las prácticas de trabajo inadecuadas, el desarrollo limitado de tecnología e infraestructura y los malos hábitos que resultaron en baja calidad de servicios portuarios⁷⁷, en comparación con puertos como Japón, Hong Kong, Corea, Taiwán, Singapur, Rusia y Suecia, los litorales nacionales resultaban por mucho inferiores.

La rigidez de las medidas de protección comercial, los permisos previos a las importaciones, así como las regulaciones a la inversión extranjera, limitaron y generaron ineficiencias en los objetivos planteados, ante ello las consecuencias fueron significativas ya que el mercado rezagado desalentó la creatividad y la competitividad empresarial.

⁷⁵ Carlos Marther Peyrelongue, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global” Revista eure (Vol. XXV, N° 75), pp. 103-120, Santiago de Chile, septiembre 1999, p.105.

⁷⁶ *Idem*.

⁷⁷ *Cfr.*, José Carlos Vera Vidal, “La reestructuración de los puertos mexicanos y la integración modal del transporte en México”, CESNAV México, agosto-abril, 2008, p.52.

El reducido crecimiento durante el modelo de sustitución de importaciones se vio reflejado en la parte centro y norte del país, la infraestructura se centralizó, las rutas sólo conectaban en el centro y se descuidaron las zonas que conectaban hacia las costas.

De igual modo se había dejado de innovar y se desconocían los grandes avances tecnológicos creados en el exterior, situación que impidió a México competir. El país se encontraba en una situación de enorme desventaja: la inflación, la deuda externa y el estancamiento económico resultaron ser consecuencias de años de una mala práctica económica.

De 1952 a 1958 periodo que fue gobernado por Adolfo Ruiz Cortines puso en práctica el plan “La Marcha al Mar”, éste tenía el propósito de llevar población a vivir a zonas costeras, situación que fomentaría la explotación de los espacios marítimos y aumentaría el turismo nacional e internacional.

A pesar de ello el panorama era desfavorecedor y esto solo confirmaba una vez más que se necesitaba fortalecer a la sociedad y al Estado, por ende el gobierno mexicano necesitaba crear una política que incorporará al país a la nueva economía internacional y desde luego permitiera atraer nuevas inversiones y generar empleos para incrementar el bienestar general; se requería erradicar la inflación, sanear las finanzas, elevar la competitividad y atacar la ineficiencia.

Durante los años 80, se optó por otro modelo económico, siendo el comercio exterior la punta de lanza que serviría para borrar aquella mala experiencia. Ahora las políticas públicas consideraban que el desarrollo y crecimiento económico del país dependían en gran medida de la infraestructura no sólo portuaria sino también carretera, ferroviaria y aérea, ya que se requería para el manejo, traslado y distribución de mercancías hacia otras latitudes.

Sin embargo no resultó ser sencillo ya que era necesario reparar aquello que por muchos años fue olvidado e incluso desconocido; prueba de ello es que no existía inversión que permitiese cambiar la situación de aquella época. Los puertos que contaban con las medidas requeridas para exportar mercancía se encontraban en saturación, mientras que otros seguían en el rezago y reflejaban un bajo índice de utilización.

En 1994 durante el sexenio de Carlos Salinas de Gortari se crearon las Administraciones Portuarias Integrales “APIs”, tema que se abordará con mayor profundidad en siguientes apartados. A partir de esta fecha el sistema portuario mexicano adquiere la característica de ser descentralizado y recibirá inversión privada a través de las mismas, con ello se busca, desde entonces, que aumente el nivel productivo de los puertos. En 1993 entró en vigor la Ley de Puertos, siendo ésta el marco legal para la descentralización y privatización de los puertos.

Desde una perspectiva histórica del desarrollo económico y marítimo-portuario, se puede reconocer que México posee espacios estratégicos que le permiten tener una geopolítica excepcional, lamentablemente no ha sabido explotarla y mucho menos hacer geopolítica, situación que lo pone en desventaja, lo limita y en ocasiones lo condiciona frente a otras naciones.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 se incrementó la dependencia comercial con Estados Unidos, aproximadamente el 80% de las exportaciones e importaciones se realizan con dicho país. Debido al gran intercambio comercial se han destinado grandes inversiones en infraestructura terrestre, dejando de lado el desarrollo del transporte marítimo.

En los últimos tres sexenios, México ha contado con una infraestructura moderada. Sin embargo el ritmo de crecimiento económico, al igual que el de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos, ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades del transporte y comunicaciones de la población, así como para alcanzar estándares competitivos a nivel internacional.⁷⁸

Actualmente el Sistema Portuario Nacional cuenta con 11,500 kilómetros de litorales, está conformado por 117 puertos y terminales habilitadas, 71 son federales y están concesionados a 25 APIs. De esas 25 APIs, 16 están a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), dos a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), seis son estatales y una es privada, todas ellas con distinta vocación entre las que se cuentan puertos de abrigo,

⁷⁸ *Cfr.*, Alejandro-Díaz Bautista, Los puertos en México y la política económica portuaria internacional, [en línea] Observatorio de la Economía Latinoamericana, Dirección URL: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/2008/adb.htm>, [consultado 28-octubre-2014]

comerciales, industriales, petroleros, turísticos, por mencionar solo algunos⁷⁹. El océano Pacífico tiene 8,475.1 kilómetros (km) y cuenta con 56 puertos y el Golfo de México 3 117.7 kilómetros y tiene 58; 66 son para tráfico de altura y cabotaje y 48 únicamente de cabotaje.

Sus aguas territoriales suman casi 3 millones de kilómetros cuadrados, comprendidas en la Zona Económica Exclusiva de México, mientras que el mar territorial comprende un área de 231,813 kilómetros cuadrados, ambos en conjunto forman el Mar Patrimonial.⁸⁰

Mapa II. Sistema Portuario Nacional



Fuente Coordinación de puertos y marina mercante, Sistema Portuario Nacional, [en línea] Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección URL: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>

El Sistema Portuario Nacional constituye un elemento fundamental para la economía del país ya que todos los puertos tanto de altura, cabotaje o turísticos dinamizan la economía local y nacional. En los puertos se realizan actividades

⁷⁹Cfr., Luis David González Lara, p. 136.

⁸⁰ Liliana Susana Padilla y Sotelo, "Puertos de México geoestratégicos es espacios clave. Una aproximación desde la perspectiva geográfica", *Revista transporte y territorio*, núm. 3, Universidad de Buenos Aires, 2010, pp. 124-125.

industriales, logísticas, turísticas, petroleras y pesqueras de gran relevancia económica y social para el país, por lo que la importancia del Sistema Portuario Nacional radica en los siguientes rubros:

- A través de los puertos se transporta más del 35 % del total de carga del país y más de dos tercios del volumen de las exportaciones, lo que facilita el comercio marítimo internacional y el acceso del aparato productivo nacional a los mercados mundiales.
- A través de la vía marítima se realiza más del 80% de las exportaciones en términos de volumen.
- También se realiza la mayor parte de las exportaciones petroleras y el abasto de combustibles a casi todo el territorio nacional.
- Se realizan actividades encaminadas a la exploración, extracción y distribución del petróleo.
- Se realiza el turismo náutico y de cruceros, industria mundial en la que México se ubica como principal país receptor en ambos litorales.
- Se desarrolla la industria pesquera, la cual tiene como plataforma principal, los puertos.⁸¹

El comercio por vía marítima es de suma importancia para el Estado mexicano, la creación de nuevas políticas así como la captación de nuevos mercados, la ampliación de los intercambios comerciales a nuevas naciones, demandan una infraestructura adecuada y todos los medios de transporte necesarios para los grandes volúmenes de mercancía que entran y salen del país, pero sobre todo debe tener presente que le favorecen los espacios físicos.

2.3 El comercio marítimo-portuario en México

Parte importante del crecimiento de la economía mexicana deriva del sistema portuario nacional, ya que los puertos se han caracterizado por ser lugares claves de intercambio de mercancías y, a la vez, lugares de vínculo entre culturas y personas. El puerto es definido como frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura, pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección

⁸¹ Cfr., González Lara, pp.138-139

de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso.⁸²

No obstante, México hoy en día enfrenta grandes dificultades, no ha logrado explotar todo el potencial que tiene en sus zonas costeras, situación que le impide competir con puertos líderes en el mundo. Un estudio realizado por la revista Forbes menciona que en el 2013 México desbancó a Arabia Saudita al ocupar la posición número 15 de los países con más envíos al extranjero, al sumar 380,000 millones de dólares.⁸³

Sin embargo, resulta difícil aceptar que un país que tiene una ubicación estratégica y posee grandes espacios marítimos no ocupe los primeros lugares a nivel mundial en exportaciones; si se toman en cuenta otros factores como son las políticas económicas establecidas por el Estado, el régimen jurídico actual, la deficiencia en infraestructura, los problemas de conexión de las zonas costeras con el interior del país y el no contar con una marina mercante, entonces se entiende la posición que ocupa ahora.

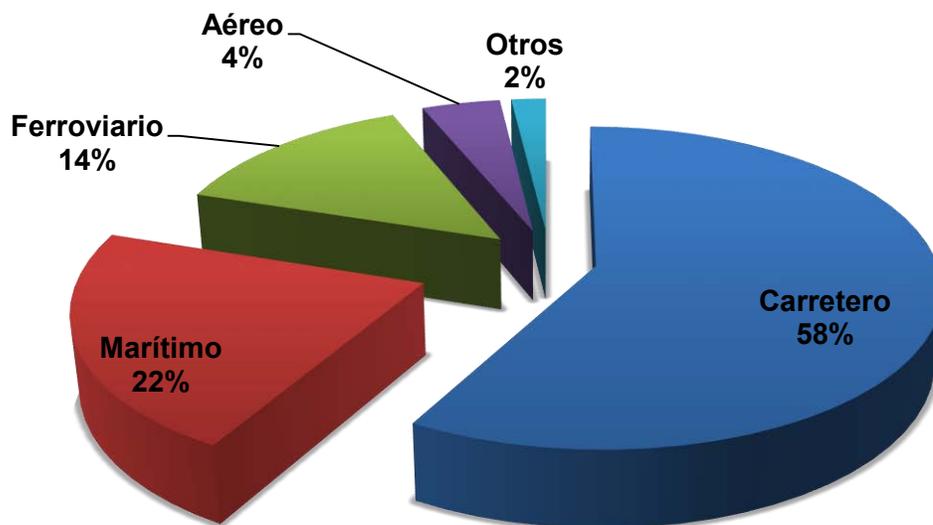
Téngase en cuenta que para concretar la idea de convertir al país en espacio clave para el comercio internacional, se debe reconocer que actualmente el transporte terrestre representa el medio más utilizado para la distribución de mercancías.

La siguiente gráfica muestra la participación que han tenido en el comercio exterior mexicano los distintos medios de transporte.

⁸² *Cfr.*, Marther Peyrelongue, p.104

⁸³ Nayeli Meza, "Los 15 países con más exportaciones a nivel mundial", [en línea] Revista Forbes, Dirección URL: <http://www.forbes.com.mx/los-15-paises-con-mas-exportaciones-a-nivel-mundial/>, [consultado 14 octubre 2014].

Gráfica II. Participación porcentual de las exportaciones de mercancías según modo de transporte enero a julio de 2014



Fuente elaboración propia con base en INEGI, Balanza comercial de mercancías de México, enero-julio 2014, p. 53.

Tal como lo menciona la gráfica, el 22 % de la mercancía que se exporta se realiza por vía marítima, es un porcentaje muy bajo tomando en cuenta los beneficios que proporciona este sector, debe considerarse que parte del desarrollo de la economía mexicana depende del tipo de transporte que se utiliza para trasladar la mercancía, es por ello que a continuación se muestran algunos beneficios que proveen los buques y puertos de México:

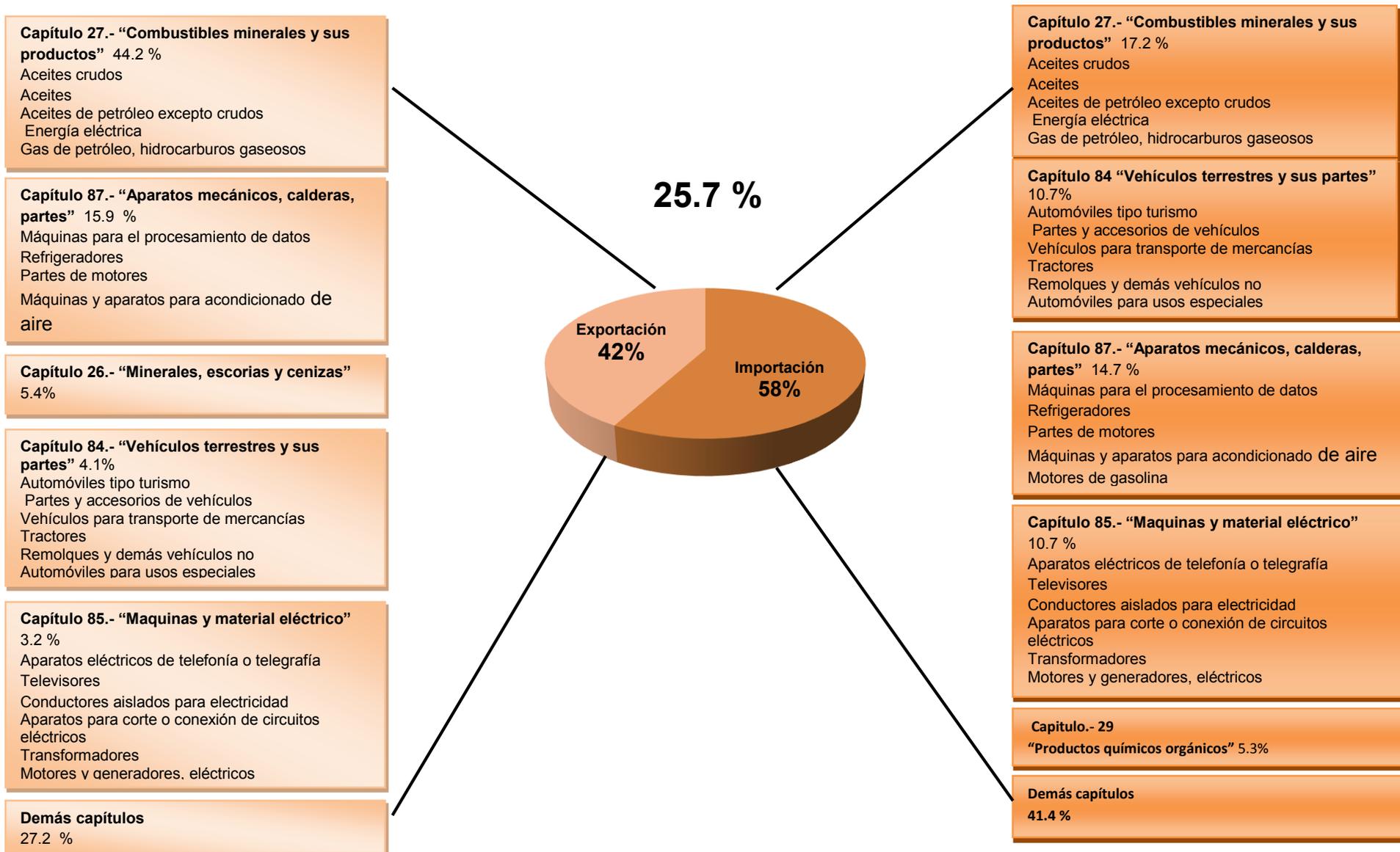
- Generar divisas al país, a través de los buques nacionales que se alquilen para transportar el comercio exterior de otros países;
- Generar empleos, para la tripulación de barcos y mantenimiento de los mismos entre otros servicios;
- Mayor seguridad ante los conflictos internacionales, debido a que dependeríamos de nosotros mismos y no de extranjeros para movilizar nuestro comercio exterior;

- Reducir en gran medida la dependencia económica. Ello nos permitiría negociar de una mejor manera la compraventa de productos necesarios para el desarrollo económico, además de que podemos colocar nuestros productos a precios más adecuados en el mercado mundial e imponer un precio a comodidad;
- Alcanzar la integración económica de una región, pues la marina mercante debe ser considerada como un elemento nodal para ello.⁸⁴

Indudablemente los puertos mexicanos han constituido un elemento estratégico para impulsar y dar apoyo a diversas industrias como la química, petroquímica, agropecuarias, manufactureras, extractivas entre otras, también han contribuido al comercio exterior del país.

⁸⁴ Velázquez de la Fuente, *op, cit.*, p.11

Gráfica III. Participación porcentual del modo de transporte marítimo en el total de la Balanza comercial de mercancías de México por principales capítulos del Sistema Armonizado



Fuente: INEGI, Balanza comercial de mercancías de México, enero-julio 2014.

Cabe señalar que el desarrollo de la actividad marítimo-portuaria exige el funcionamiento de un sistema integral; es decir accesibilidad de carreteras y ferrocarriles que enlace con eficiencia los principales centros industriales y comerciales con las salidas a los litorales. En los últimos años México ha contado con una infraestructura portuaria moderada, situación que lo ha limitado en expandir su comercio.

De acuerdo con lo que menciona el Cap. Nav. AN. PA. DEM. José Carlos Vera Vidal, en un artículo publicado por el CESNAV, señala lo siguiente:

En una era de globalización, los puertos no solamente requieren altos niveles de eficiencia operacional para sobrevivir, sino también necesitan llegar a ser verdaderos nodos para integración modal, dentro de la red de transporte, de tal forma que los puertos pueden ya no ser considerados como un simple núcleo de actividades. El éxito no puede lograrse exclusivamente a través de la reestructuración de un puerto, por el contrario, una visión integral de la interfase mar-tierra, requiere que contribuya tanto al transporte intermodal como al diseño de estrategias logísticas para el manejo de flujos comerciales crecientes, generados por la globalización de la producción.⁸⁵

Cuando se es capaz de articular e integrar todos los elementos señalados, los puertos se convierten en motores de crecimiento económico tanto local como regional, ya que cada vez se demandará mayor modernización en ellos, porque las mercancías que se exporten requerirán embarcaciones con mayor calado, es así que la utilización de los espacios marítimos contribuirán al desarrollo de los habitantes, mejorará el ingreso, generará empleo, incrementará los niveles de educación y salud.

El mercado mundial del transporte marítimo ha sufrido cambios que buscan responder de manera segura a las nuevas tendencias económicas. La globalización demanda mayor competitividad, la cual se traduce en el transporte marítimo como costos más baratos, seguridad en el traslado de mercancía, calidad y rapidez. Parte fundamental de estos cambios se encuentran en la contenerización, ésta ha ocasionado una gran revolución en diversos aspectos desde la forma en cómo se concibe el intercambio comercial, el tamaño de los barcos, la infraestructura, procesos administrativos, reducción de merma, mayor

⁸⁵ Cfr., Vera Vidal, *op. cit.*, p. 53.

facilidad y seguridad en la manipulación de la mercancía y ha hecho posible el traslado de mayor carga.

En la actualidad, el contenedor⁸⁶ constituye una unidad de medida: el teu (*twenty equity unit*) o contenedor de 20 pies de largo, cuyas medidas y peso de carga (24 toneladas) están estandarizados, además de que ahora es un indicador del comercio internacional que se mueve por vía marítima.⁸⁷

En su definición técnica general, el contenedor es un “elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y, por lo tanto, lo suficientemente fuerte para ser utilizado varias veces, especialmente diseñado para facilitar el traslado de productos por uno o varios modos de transporte suprimiendo el proceso intermedio de recargue entre los modos, provisto de dispositivos para un manipuleo rápido, especialmente su transferencia de un modo de transporte a otro y concebido para ser llenado y vaciado de manera expedita”⁸⁸

La invención del contenedor impulso nuevas expectativas para el comercio internacional, a tal grado que transformó la historia del intercambio comercial. El comercio exterior que se genera al trabajar en conjunto con el sistema portuario, ha demandado y seguirá generando una serie de transformaciones en las zonas portuarias cuyo origen se encuentra en los múltiples cambios tecnológicos producidos en el medio y sistemas de transportes para el incremento del comercio

⁸⁶La invención del contenedor se le debe a Malcom McLean, un camionero que mientras esperaba su turno en un muelle de Nueva Jersey, al observar cómo descargaban pacas de algodón de los camiones, las cuales después a su vez cargaban y acomodaban en un buque, se le ocurrió que sería más fácil subir completo su camión con la carga en lugar de descargarlo en el muelle. Esta idea la pudo realizar cuando se convirtió en un empresario del transporte, se aventuró a comprar un par de viejos buques e hizo construir las cajas metálicas con las dimensiones de las que utilizaba en su tráiler, pero sin el sistema de rodamiento para evitar el peso y el espacio. Les agregó esquineros para su carga y descarga mediante una grúa que se transportaba en el propio buque. No fue sino hasta la guerra de Vietnam que su uso se difundió en el mundo. Asimismo, algunos puertos que fueron por siglos grandes centros marítimos de comercio —como Liverpool o Nueva York— dejaron de serlo al no haber integrado terminales de contenedores en el momento de su mayor expansión (información proporcionada con base en el documento de Ana Grisel Maldonado Carrasco, *La Multimodalidad en México*) Fuente: Ana Grisel Maldonado Carrasco, *La Multimodalidad en México*, en *Revista Comercio Exterior Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext)*, Vol.58, Núm. 10, México, D.F, Octubre 2008, p. 722.

⁸⁷ Ana Grisel Maldonado Carrasco, *La Multimodalidad en México*, en *Revista Comercio Exterior Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext)*, Vol.58, Núm. 10, México, D.F, Octubre 2008, p. 722.

⁸⁸ Cfr., Carlos Martner Peyrelongue, María Aurora Moreno Martínez, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, Querétaro, 2001, p. 15

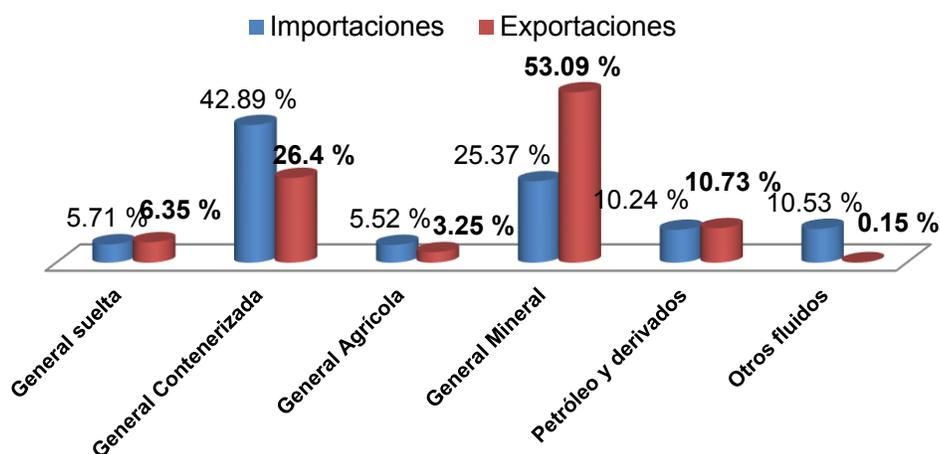
global. La industria portuaria ha tenido que mejorar su infraestructura, proceso, equipos y tecnología especializada para la manipulación de las mercancías tales como terminales, grúas, muelles y patios, tecnologías de información, adecuando lo existente o desarrollando nuevas facilidades para adecuarse a las nuevas demandas. En términos generales el sistema portuario nacional tiene un buen funcionamiento.

La capacidad instalada para el manejo de carga dispone de 198.1 kilómetros de muelles, 149.3 kilómetros de obras de protección y 5.6 millones de metros cuadrados de almacenamiento. De los 198.1 kilómetros de muelles, 45% se localizan en las costas del Pacífico y 55% en las del Golfo de México y el Caribe.

Se estima que el 35% de la longitud total de muelles se destina al movimiento comercial; 27% al de la pesca; 21% a la actividad turística y el restante 17% al uso de la armada y astilleros.

En 2013 se logró movilizar en los puertos del Océano Pacífico 33, 611,752 de toneladas en importaciones y 43,599,457 en exportaciones; siendo el porcentaje más alto 42.89% correspondiente a importaciones en carga general contenerizada y en exportaciones 53.09 % en carga general mineral.

Gráfica IV % Movimiento nacional por tipo de carga en puertos de altura del Océano Pacífico- 2013



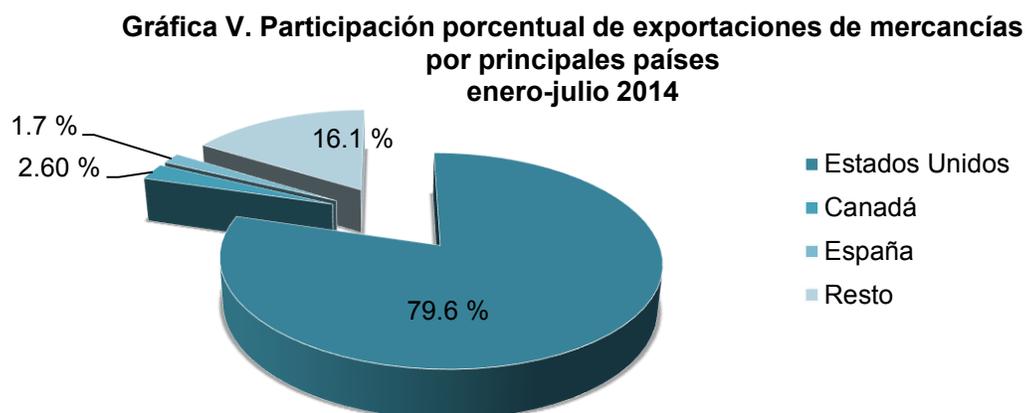
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Balanza comercial de mercancías de México, enero-julio 2014.

No obstante, las dificultades que enfrenta hoy en día México, son que cuenta con puertos que compiten por su eficiencia en la operación de contenedores con puertos líderes en el mundo y muestra avances importantes en la operación de diversos tipos de carga. Pero si se requiere tener mayores niveles de rentabilidad deberá explotarse todo su potencial.

Actualmente el intercambio de bienes y servicios de México con el exterior se concentra notoriamente con los Estados Unidos de Norteamérica. Para el año 2013, 79.6% de las exportaciones mexicanas se dirigieron hacia este país, y el 49.9% de las importaciones nacionales provinieron del vecino del norte.

Tanto en el plano económico como en el político, entre estas dos naciones existen relaciones históricamente asimétricas. La cercanía con EUA ha provocado que en México se desarrolle principalmente infraestructura terrestre ya que así se encuentran diseñadas las rutas de transporte del comercio exterior del país.

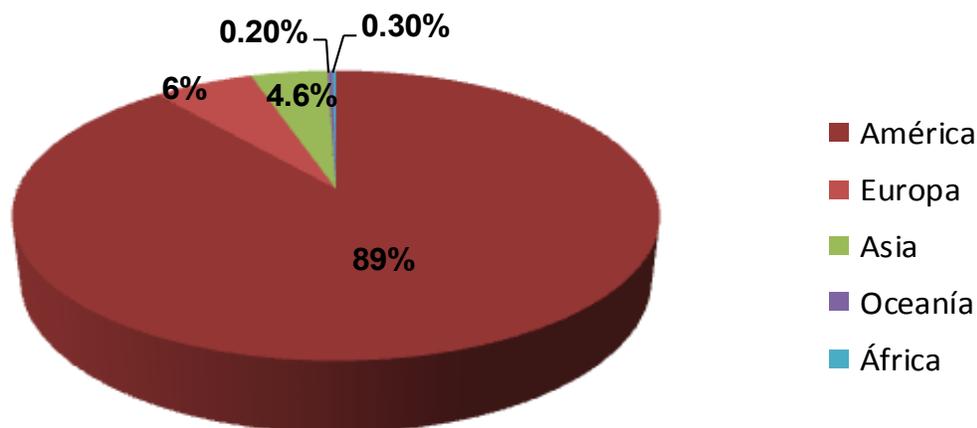
La entrada en vigor del Tratado de libre Comercio de América del Norte (TLCAN) afianzó el intercambio comercial (México-EUA-Canadá) situación que resultó perjudicial para México ya que los empresarios optaron por comercializar vía terrestre dejando fuera los puertos. Son varios los elementos que intervienen en este proceso y sin duda nos evidencian como una nación carente de visión comercial, económica y desde luego en transporte al no contar con marina mercante.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Balanza comercial de mercancías de México, enero-julio 2014.

El déficit de una flota marítima⁸⁹ ha dado paso a que las grandes navieras extranjeras que pasan por puertos mexicanos se beneficien. Por lo anterior hoy resulta necesaria la búsqueda de países alternativos para el intercambio comercial externo y el aprovechamiento de todas las rutas marítimas y terrestres que nos conectan con el mundo.

Gráfica VI. Participación porcentual de exportaciones de mercancías por continente enero-julio 2014



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI, Balanza comercial de mercancías de México, enero-julio 2014.

En América Latina, los principales países a los cuales México destina sus exportaciones son Brasil, Colombia y Venezuela. Es válido acotar que los países latinoamericanos se han empeñado en crear, invertir y explotar su sistema portuario, un claro ejemplo es Chile quien ha ido lento pero sistemáticamente conformando un sistema marítimo-portuario con bases sólidas, ha logrado adherirse a las exigencias de la economía globalizada, está creando un proceso

⁸⁹ Señala Uriel Raymundo Velázquez que en casi todas las naciones la mayor parte del comercio exterior se mueve en buques extranjeros. Chile es un ejemplo de ello ya que “la Compañía Sud Americana de Vapores genera 82.7% de su ingreso de fletes fuera de dicha nación, y mueve sólo 5.9 del comercio exterior chileno, casi nada de su comercio exterior (0.1%) es transportado con bandera chilena”, pero la diferencia entre países que cuentan con flota marítima y los que no es que los primeros generan divisas por concepto de fletes mientras que los segundos sólo pagan fletes por los servicios sin tener remuneración alguna a través del transporte marítimo. Fuente Uriel Raymundo Velázquez de la Fuente (2006), La marina mercante en México: su evolución y perspectivas en un mundo de globalización, Tesis de licenciatura, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, p.72.

de modernización, así como leyes *ad hoc* que incentivan y reducen los costos, apoyándose de la participación privada.

El movimiento portuario contenerizado en América Latina y el Caribe alcanzó los 20 millones de TEUs durante el primer semestre de 2013, según cifras indicadas en el *Ranking* Movimiento portuario contenerizado de América Latina y el Caribe publicado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL.⁹⁰

Los países que lograron posicionarse dentro de los 5 primeros son:

Tabla II. Principales países de América Latina con mayor movilización de TEUs

País	Cifras en TEUs
Brasil	4.098.241
Panamá	3.277.845
México	2.410.094
Chile	1.908.780
Colombia	1.420.258

Fuente: Elaboración propia basado en: Información Marítima de Latinoamérica, <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puertos-de-america-latina-y-el-caribe-movilizaron-20-millones-de-teus>.

Los puertos de América Latina y el Caribe que registraron mayor movimiento de TEUs fueron:

1) Colón, Panamá: 1.675.989 (-5,3%)	6) Callao, Perú: 885.411 (1,7%)
2) Santos, Brasil: 1.604.478 (7,0%)	7) Kingston, Jamaica: 864.156 (1,3%)
3) Balboa, Panamá: 1.592.768 (-4,7%)	8) Guayaquil, Ecuador: 788.794 (0,7%)
4) Manzanillo, México: 1.035.457 (9,7%)	9) San Antonio, Chile: 604.906 (9,9%)
5) Cartagena, Colombia: 958.280 (-5,0%)	10) Freeport, Bahamas: 600.000 (0,0%)

A pesar de los grandes avances, aún el panorama de todos los puertos latinoamericanos y del Caribe no puede equipararse con grandes puertos

⁹⁰ s/a, Puertos de América Latina y el Caribe movilizaron 20 millones de TEUs [en línea] Mundo marino, Dirección URL: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puertos-de-america-latina-y-el-caribe-movilizaron-20-millones-de-teus>, [consultado 11-noviembre-2014].

Europeos o asiáticos. Hoy en día, aún con los avances en relaciones comerciales, infraestructura y políticas económicas el total de carga movilizada en todos los puertos de los países de América Latina de la costa del Pacífico equivale a lo que mueve sólo uno de los puertos medianos de Asia-Pacífico.

Por otra parte la posición geográfica de México, entre Europa y Asia, ha sido bastante optimista en los últimos 15 años, se han incentivado proyectos, acuerdos y tratados que afianzan más la relación entre los países europeos y asiáticos, es así que dichas zonas se convierten en espacios comerciales valiosos.

De acuerdo con el reporte preliminar “Balanza comercial de mercancías en México” reportado por el INEGI, de enero a julio de 2014 España con 3,363,019 mdd, Alemania 2,109,292 mdd y Francia 933,877 mdd encabezan la lista de mayores índices de exportaciones hacia Europa; con respecto a Asia, China se encuentra a la delantera con 3,569,817 mdd, seguido de Japón 1,646,331 y Corea del Sur 1,229,976.

Si bien es cierto que en los últimos años se ha tratado de impulsar el sistema portuario nacional, los esfuerzos deben multiplicarse, todavía existe una enorme brecha entre el manejo de carga de los grandes puertos del mundo, con respecto a los latinoamericanos y desde luego con los mexicanos.

2.4 Marco de regulación legal nacional

A lo largo de este trabajo ha sido posible identificar la situación actual del desarrollo portuario mexicano, sin embargo aún queda pendiente analizar la participación de las autoridades, órganos competentes y las leyes que rigen este sector, esto con la finalidad de reconocer si toda la regulación legal nacional está acorde a la realidad económica y política contemporánea.

Es inundable que el excelente funcionamiento portuario del país, constituirá para el Estado una estrategia importante, si bien es cierto que para lograrlo se debe elaborar un diseño de buenas políticas, leyes, normas, programas y proyectos que fomenten e incentiven el comercio portuario; la buena práctica de éstas conseguirá calidad, aumento de productividad y competitividad a nivel nacional e internacional.

El panorama resulta alentador, desafortunadamente en el caso mexicano solo ha quedado en el discurso. Ahora bien sí el comercio portuario fuese significativo para el gobierno expediría leyes que determinaran el rumbo de esta actividad, existiría mayor participación del sector público y definitivamente se reconocerían las necesidades y proyecciones que se desean para este sector.

De acuerdo con lo que dice el Maestro Javier Buenrostro:

Se necesita de este modo esfuerzos y voluntad política real, comprometida y eficaz para lograr que políticas de inversión y gasto público, jurídicas, administrativas, comerciales, de estímulos fiscales y financieros, e incluso de subsidios se implementen para impulsar a esta industria -tan grande y compleja- para que tenga una participación nacional que pueda proyectarse con el objetivo de lograr una reactivación de todos sus componentes, propiciando con ello la consolidación de todas sus industrias auxiliar, es decir que al mejorar la posición económica de estas industrias de diversa densidad económica, no sólo se logra que sean productivas y competitivas, sino que influyen positivamente en las cuentas nacionales por la cantidad de divisas que generan, lo cual se logrará únicamente con el fortalecimiento del Poder Marítimo Mexicano.⁹¹

En primera instancia, el marco jurídico referente al sector marítimo nacional parte de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se revisarán algunos artículos contenidos que competen al estudio del sistema portuario.

En el artículo 27 se hace mención a la propiedad de tierras y aguas:

La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas.

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente en el mar.⁹²

⁹¹ Buenrostro Aguilar, *op. cit.*, pp. 182-183.

⁹² Cámara de Diputados de H. Congreso de la Unión, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Dirección URL: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>, [consultado 18-noviembre-2014]

El artículo 42, título segundo, capítulo II “De las partes integrantes de la Federación y del Territorio Nacional”

El territorio nacional comprende:

1. El de las partes integrantes de la Federación
2. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;
3. El de las islas de Guadalupe y de las islas Revillagigedo situadas en el Océano pacífico;
4. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes
5. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional y las marítimas interiores;
6. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezcan el propio Derecho Internacional⁹³.

Con respecto a las leyes Federales que regulan el sector marítimo; en sus diversos aspectos es posible encontrar la Ley Federal del Mar, Ley de Puertos, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

2.4.1 Ley Federal del Mar

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986 durante el gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado, la cual define las zonas marítimas mexicanas.

La cual contempla la soberanía de la nación y sus derechos de soberanía, jurisdicciones y competencias para el aprovechamiento económico del mar, incluyendo la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, refinación, transportación, almacenamiento, distribución y venta de los hidrocarburos y minerales submarinos, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo, así como el establecimiento de comunidades pesqueras, entre otras actividades económicas, lo que

⁹³ *Idem*

convirtió al mar en un enorme potencial de desarrollo económico para nuestro país.⁹⁴

Se encuentra conformada por 65 artículos, Título I “Disposiciones Generales” Título II “De las zonas marinas mexicanas” y 4 artículos transitorios.

En el artículo 3º se señalan las zonas marinas mexicanas son:

- a) El mar territorial.- la anchura es de 12 millas marinas (22, 224 metros)
- b) Las Aguas marinas interiores.- comprendidas entre las costas nacionales, tanto continentales como insulares, y el Mar territorial mexicano.
- c) La zona contigua.- se extiende a 24 millas marinas (44,448 metros)
- d) La zona económica exclusiva.- se extiende a 200 millas marinas (370,400 metros)
- e) La plataforma continental y las plataformas insulares.- comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto por el derecho internacional.
- f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional

En el título II se encuentran las especificaciones de cada una de las zonas marinas mexicanas, en el capítulo I titulado “Del Mar Territorial” abarca del artículo 23 al 33, en ellos se estipula que la anchura del Mar Territorial mexicano, es de 12 millas náuticas (22, 224 metros).

Capítulo II “ De las Aguas Marinas Interiores” abarca del artículo 34 al 41, estas son las aguas comprendidas dentro del territorio terrestre, como a las aguas marítimas situadas entre el litoral y la línea de base del mar territorial: lagos, puertos, radas, bahías internas.

⁹⁴ René White Herrera, “La importancia del Desarrollo Marítimo y del Poder Marítimo” *Revista Centro de Estudios Superiores Navales*, México D.F., octubre-diciembre 2008-4, pp. 24-25.

Capítulo III “De la zona contigua” abarca del artículo 42 al 45, se extiende de las 12 a 24 millas marinas (44,448 metros), contadas desde la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial.

Capítulo IV “De la zona Económica Exclusiva” abarca del artículo 46 al 56, también es conocida como mar patrimonial, es una franja marítima que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 200 millas marinas (370, 4km) conectadas a partir de la línea de base.

Capítulo V “De la Plataforma Continental o Insular” comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto por el derecho internacional.

2.4.2 Ley de Puertos

Tal como se ha señalado en apartados anteriores, durante la segunda mitad de la década de los ochenta, la administración, operación, desarrollo y financiamiento de los puertos se llevaba a cabo por el Gobierno Federal de manera centralizada.

Es a principios de la década de los 90 que se inicia un proceso de reestructuración y transformación portuaria, situación que implicaba realizar mejoras en lo concerniente a operaciones, equipamiento, modernización, infraestructura y ampliación. Ya que todo ello constituye el eslabón del transporte multimodal. Todas estas “buenas intenciones” tuvieron su encauzamiento cuando por fin se estableció el marco legal para la descentralización y privatización de los puertos mexicanos, que fue la creación y entrada en vigor de la Ley de Puertos de 1993.⁹⁵

Es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su

⁹⁵ Vera Vidal, *op. cit.*, p. 52

construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios⁹⁶.

Con dicha ley y su reglamento se pretendía establecer una política que se orientara al desarrollo portuario, en ella existiría una administración y planificación eficiente, ya que de ello depende que los puertos se hallen o no en condiciones de adaptarse a ritmo de expansión que demanda el comercio internacional.

Aunado a ello ambas establecen los fundamentos de la organización institucional, la planificación y la operación de los puertos de México, así como la obligación por parte de las APIs de realizar programas maestros de desarrollo portuario que permitan orientar la operación del puerto de forma precisa y consensuada con los diversos actores de la actividad portuaria, con objeto de ordenar y maximizar el aprovechamiento de los limitados espacios portuarios y la aplicación de recursos⁹⁷.

Creada bajo el mandato de Carlos Salinas de Gortari, ésta consta de nueve capítulos, sesenta nueve artículos y ocho transitorios

Capítulo I.- Disposiciones generales.

Capítulo II.- Puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias

Capítulo III.- Autoridad portuaria.

Capítulo IV.-Concesiones y permisos.

Capítulo V.- Administración portuaria integral

Capítulo VI.-Operación portuaria

Capítulo VII.-Precios y tarifas

Capítulo VIII.-Verificación

Capítulo IX.- Infracciones y sanciones

Dentro de sus principales objetivos se encuentran:

- Eliminar la participación del Estado en la administración portuaria, en las operaciones de las terminales y la provisión de servicios portuarios

⁹⁶ Ley de Puertos, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, 1993.

⁹⁷ *Ídem*

- A los inversionistas privados y a las cooperativas de trabajadores se les encargará la construcción de terminales, la administración y las operaciones portuarias
- Se eliminarán las barreras de entrada para que cualquier compañía que desee operar terminales o proporcionar servicios portuarios, pueda hacerlo con su propio equipo y sus propios empleados
- A través de las Administraciones Portuarias Integrales APIs se regularan los puertos, terminales, instalaciones portuarias, construcciones, aprovechamiento, explotación operaciones y formas de administración, así como la prestación de servicios portuarios.⁹⁸

Cabe señalar que dentro de todos los objetivos que dice perseguir la Ley de Puertos destaca la creación de las APIs, tienen la categoría legal de una compañía comercial y su finalidad es planear, promover y construir infraestructura portuaria para lograr la transformación del sector marítimo-portuario.

Las APIs tiene definidos ciertos objetivos, los cuales si son bien ejecutados lograrán la modernización y competitividad portuaria, estos son:

- Fortalecer el proceso de modernización y ampliación de la infraestructura portuaria para satisfacer las crecientes necesidades del transporte marítimo derivadas de la apertura comercial de México.
- Incrementar la eficiencia de los puertos a nivel internacional y a precios competitivos, para proporcionar un enlace más eficaz entre el transporte marítimo y el terrestre.
- Promover el desarrollo industrial, comercial, pesquero y turístico de los puertos, proporcionando mayores oportunidades de empleo, mejores condiciones de vida de los trabajadores portuarios e incrementos en la productividad.
- Alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario, con mayor participación de la inversión privada, minimizando la utilización de fondos públicos⁹⁹.

⁹⁸ Cfr., Vera Vidal, pp. 53-54.

⁹⁹ Velázquez de la Fuente, *op. cit.*, p. 72.

No debe omitirse que las APIs tienen el control y la responsabilidad de privatizar servicios, actividades e infraestructura que se encuentran en los puertos. Podría parecer poco relevante; sin embargo su trabajo tiene repercusiones de gran trascendencia para el Estado, la población, la economía y las políticas implementadas, porque todo nace a partir del trabajo desempeñado por ellas.

A partir de la Ley de Puertos, la infraestructura y los servicios son otorgados en concesión¹⁰⁰ a compañías privadas por periodos de tiempo preestablecidos; las API's están autorizadas para firmar contratos para la cesión parcial de derechos a terceras partes, permitiendo que firmas privadas participen en la construcción, expansión y operación de terminales, así como en la provisión de servicios portuarios.¹⁰¹

A la Administración Portuaria Integral, el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), otorga una concesión hasta por 50 años, tomando en cuenta las características de los proyectos y el monto de la inversión. A pesar de ello las APIs continuarán siendo propiedad del Estado, su capital será proporcionado completamente por el gobierno federal, en un futuro cuando se encuentren con una estructura sólida serán vendidas a compañías privadas a través de oferta competitiva, y con los fondos iniciales proporcionados por el gobierno federal. El ideal es que sean capaces de cubrir sus propios gastos de operación, mantenimiento y promoción del puerto.

Se debe tener presente que la infraestructura portuaria existente marítima-terrestre que se encuentran dentro de los límites del puerto, son de dominio público por ende también entran dentro del desarrollo y explotación que lleven a cabo las compañías privadas correspondientes.

Con este modelo de administración, se autoriza la inversión extranjera en los Puertos, siendo ésta regulada por las leyes mexicanas. En el caso de creación de las API's, el capital extranjero será limitado a un 49 por ciento de la cantidad total, sin embargo, dentro de las áreas

¹⁰⁰ Miguel Acosta Romero señala que una concesión es un acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular, para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señala la ley. Por su parte Gabino Fraga define a la concesión como un acto por el cual, se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes de dominio del Estado.

¹⁰¹ *Ibid*, p. 54.

portuarias administradas por la API, los inversionistas extranjeros podrán participar hasta con el 100 por ciento del capital sólo en el caso de terminales, instalaciones y compañías de servicios portuarios¹⁰².

Finalmente se recalca que las APIs tienen la obligación de realizar programas que permitan orientar la operación del puerto de forma específica tomando en cuenta todos los elementos que involucran a las actividades marítimo-portuarias, buscando maximizar los espacios y recursos que se tiene. De tal forma que en un futuro el gobierno federal solo tendrá la función de supervisar que la eficiencia de los puertos les permita entrar en un ámbito competitivo.

2.4.3 Ley de navegación y Comercio marítimo

La Ley de Navegación se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994, durante su vigencia se realizaron dos reformas, la primera el 23 de enero de 1998 y la segunda del 26 de mayo del 2000.

La derogación de la Ley de Navegación se llevó a cabo por múltiples fallas en el sector marítimo-portuario, entre ellos destaca solucionar la problemática que enfrenta la marina mercante mexicana, ya que la mayoría de los permisos temporales de navegación de cabotaje, son otorgados a un pequeño grupo de empresas navieras con bandera extranjera, que generalmente son banderas de conveniencia, y cuya actividad no reporta generalmente ingresos fiscales a nuestro país.¹⁰³

Tomando en cuenta estas deficiencias, fue necesario adecuar el marco de regulación legal y el 1º de junio de 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” que deroga a la Ley de Navegación y a todas las disposiciones contenidas en ésta. Se pensaba que ésta daría un impulso a la marina mercante mexicana a tal grado que fortalecería su participación dentro del comercio nacional e internacional y aunado a ello generaría beneficios para la sociedad mexicana.

Se estructura consta de diez títulos, 49 capítulos, 328 artículos y 10 artículos transitorios.

¹⁰² Vera Vidal, *Op. Cit.*, p. 55.

¹⁰³ *Idem.*

A continuación se presenta una breve explicación de lo que estipula cada título:

- *Título Primero*.-“Disposiciones Generales” en ellas se establecen los objetivos de la ley y su ámbito de aplicación, definiciones básicas, las competencias y jurisdicciones de la autoridad marítima.
- *Título Segundo*.-“De la marina mercante” dispone todo lo relativo a las obligaciones de las personas físicas y morales en lo referente al abanderamiento y matrícula de embarcaciones, al Registro Público Marítimo Nacional, a las obligaciones de los propietarios de embarcaciones, a empresas navieras y agentes navieros, así como los derechos y obligaciones de la tripulación; finalmente se establecen las competencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- *Título tercero*.- “De la navegación”: se establece el régimen de navegación y las obligaciones que adquieren las embarcaciones que navegan por aguas de jurisdicción nacional, la facultad de la autoridad marítima para cerrar los puertos nacionales a la navegación por causas de fuerza mayor y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que las actividades de cabotaje queden reservadas a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, así como el otorgamiento de permisos temporales para embarcaciones extranjeras para tráfico de cabotaje.
- *Título Cuarto*.-“De la Propiedad de las Embarcaciones” prevé lo concerniente a la propiedad de las embarcaciones, a los modos de adquisición de ésta, sobre las formas de copropiedad marítima. Contempla finalmente, la regulación de la hipoteca marítima, incluye los bienes que puede comprender y señala las obligaciones y derechos de los contratantes.
- *Título Quinto*.- “De los Contratos de Utilización de Embarcaciones” regula los contratos de utilización de embarcaciones. Se establece además lo relativo a las pólizas tipo y sus cláusulas; se enfatiza la diferencia entre el transporte de pasajeros y los demás, se definen el funcionamiento de los convenios y la prescripción de los mismos.

- *Título Sexto.*- “De los riesgos y accidentes de la navegación”; se refiere a los accidentes y riesgos de navegación Prescribe lo relativo a la búsqueda, rescate y salvamento, determina las obligaciones, los privilegios, la retención y las pólizas internacionales.
- *Título Séptimo.*-“Del Seguro Marítimo”; se aboca a la regulación de los diferentes tipos de seguro a lo largo de seis capítulos.
- *Título Octavo.*- “De las Compraventas Marítimas”; regula las compraventas marítimas, además se determina lo referente a los ordenamientos internacionales que rigen en la materia y de los Términos Internacionales de Comercio (INCOTERMS).
- *Título Noveno.*- “Reclamación por abordaje”; la materia regulada son las disposiciones procesales Marítimas como el embargo o retención de embarcaciones o carga.
- *Título Décimo.*- “Sanciones” y se integra por un capítulo único que engloba las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para imponer sanciones, la jurisdicción de las capitanías de puerto para fijar el monto de las multas

A pesar de renovar y buscar crear un nuevo marco jurídico que se adecuara a nueva realidad internacional, ésta no resultó satisfactoria y menos del agrado de legisladores, diputados y grandes conocedores del derecho marítimo ya que argumentan que la nueva ley contiene grandes fallas y lo único que exhibía es la falta de preparación, carencia en el conocimiento de los espacios marítimos; además contradice lo dispuesto por la Constitución Política Mexicana y gran número de tratados internacionales de los que se es parte. Una vez más se confirma que México se encuentra fuera de la realidad marítima actual.

El Dr. Eusebio Salgado y Salgado señala que:

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente con sus errores no es propicia para desarrollar nuestro comercio exterior por vía marítima, ni tampoco nuestra flota mercante, por lo que urge la adopción de una nueva

ley, para que efectivamente se apoye el fomento y desarrollo al mismo tiempo de nuestro comercio exterior y de la Flota Mercante Nacional.¹⁰⁴

A consideración de grandes especialistas urge abrogar la ley vigente para adoptar una nueva ley de Navegación y Comercio Marítimo, que responda al contexto actual a nivel local como global, el resultado de copiar modelos únicamente ha traído a México a una decadencia que afecta ya sea de manera directa o indirecta a sectores económicos y sociales.

Derivado de todo lo mencionado quienes salen triunfantes y beneficiados por el régimen jurídico es el sector privado en los puertos, específicamente las navieras. Las empresas navieras no son del todo responsables de la situación actual que se hace presente en todos los puertos de la República Mexicana finalmente son empresas que se dedican a brindar un servicio y que se supone cumplen con las normas establecidas por el gobierno. Ahora bien si toman en cuentas los elementos y desarrollo del sistema portuario nacional se verá que:

La flota mercante es casi inexistente dentro del contexto mundial y por ende su participación en nuestro comercio exterior es nula. Lo más grave de todo es, que la participación de México en las grandes alianzas marítimas que se están llevando a cabo alrededor del mundo es prácticamente imposible, ya que mientras nuestros gobiernos no se percaten de la necesidad que tenemos de una flota mercante propia y por lo mismo de una legislación marítima avanzada y al día, pero sobre todo acorde con la realidad marítima nacional e internacional, no podremos considerarnos realmente un país marítimo por naturaleza. Además de que el movimiento de nuestro comercio exterior quedará en manos extranjeras.

El Estado Mexicano se ha rezagado de una forma pavorosa del sector marítimo, la permanente presencia del sector privado en los puertos estatales permite la transferencia de un monopolio del sector público al sector privado; solo las pérdidas son compartidas con la sociedad mexicana y prácticamente se está cediendo la soberanía nacional al sector privado. Tanto la infraestructura, los servicios y la marina mercante actual no entran dentro de la gran dinámica que se lleva en los principales puertos y centros logísticos del mundo.

¹⁰⁴ José Eusebio Salgado y Salgado, La Flota mercante y la legislación marítima mexicana, UNAM, México, D.F., p. 23.

Es entendible que el sector privado tiene que participar dentro de esta dinámica; pero no significa que tenga que controlar absolutamente todo el sector a tal grado.

2.5 Relevancia del transporte marítimo mexicano en el comercio internacional

A lo largo de este capítulo se ha destacado la trascendencia de los puertos mexicanos, una vez más se reafirma que son pieza fundamental en la política económica de México ya que fomenta el crecimiento del comercio con otros países, alivian la congestión de los principales corredores terrestres, y desde luego refuerza el transporte multimodal y la logística del transporte.

La apertura comercial ha sido el fenómeno político y económico que permitió la reactivación de los puertos mexicanos, a partir de éste suceso, los litorales mexicanos comenzaron a incrementar el volumen de mercancías manejadas, se diversificaron sus actividades, aparecieron nuevas áreas de oportunidad que incentivaron la inversión privada, amén de ello se crearon empleos en diversas áreas como en terminales, instalaciones y negocios portuarios comerciales e industriales.

No obstante y a pesar de haber trabajado arduamente en el resurgimiento de los puertos mexicanos, aún se presentan atrasos, prueba de ello es la infraestructura portuaria moderada con la que cuenta, el ritmo del crecimiento económico de México, al igual que el crecimiento de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos ha sido insuficiente, así como los recursos disponibles para satisfacer las necesidades de transporte y comunicaciones de la población, siendo estos elementos los que impiden alcanzar estándares competitivos a nivel internacional.

La transformación portuaria dio origen a nuevos factores decisivos para el comercio nacional e internacional. Con la globalización, la tendencia de México ha sido movilizar más carga mediante la modalidad de carga contenerizada, adecuándose a las demandas tecnológicas que exige el mercado marítimo, ante

un cambio estructural en el comercio.¹⁰⁵ Apoyándose del contenedor lograron manejar una gran variedad de mercancías agropecuarias, autopartes, productos químicos, productos manufacturados y textiles.

La siguiente tabla muestra el flujo de contenedores de los principales puertos del Pacífico y del Golfo de México desde el año 2011.

Tabla III. SERIE HISTORICA DE CONTENEDORES (TEUS) TOTAL							
PUERTO	2011	2012	2013	PUERTO	2011	2012	2013
PACIFICO	2,877,967	3,421,934	3,337,708	GOLFO - CARIBE	1,345,664	1,455,927	1,537,573
ENSENADA, B.C.	132,727	140,468	131,054	ALTAMIRA, TAMPS.	547,612	578,685	597,760
GUAYMAS, SON.	7	4,412	8,370	TAMPICO, TAMPS.	386	447	300
MAZATLAN, SIN.	22,746	39,263	28,094	TUXPAN, VER.	174	-	-
MANZANILLO, COL.	1,762,508	1,991,940	2,118,186	VERACRUZ, VER.	729,622	806,047	866,966
LAZARO CARDENAS, MICH.	953,497	1,242,777	1,051,183	PROGRESO, YUC.	61,925	64,229	64,928
SALINA CRUZ, OAX.	3,736	48	59	PUERTO MORELOS, Q. ROO	5,897	6,476	7,613

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Estadístico de los puertos de México [en línea] Dirección
URL:http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html
[consultado 03-noviembre-2014].

En el Pacífico destaca el puerto de Manzanillo con un total de TEUS de 5,872,634, cabe destacar que desde el año 2002 ha logrado rebasar a Veracruz, situación que lo coloca en primera posición a nivel nacional.

Puertos como Salina Cruz, Tampico y Veracruz han disminuido su participación como actores principales para el traslado de mercancías.

Con base en los datos obtenidos de la SCT, Juan Ojeda Cárdenas señala que actualmente y a pesar de los esfuerzos conjuntos, los puertos mexicanos aún presentan un proceso pernicioso para el desarrollo regional, esto se debe a factores externos y a la cercanía con distritos industriales a empresas exportadoras y que se localizan en determinados sitios para procurar acotar las distancias, disminuir los tiempos y abaratar los costos, con infraestructura eficiente

¹⁰⁵ Juan N. Ojeda Cárdenas, “Los puertos de México ante un nuevo gobierno (1990-2012)”, Comercio Exterior, vol. 64, núm. 2, marzo y abril de 2014, p. 36.

que las acerquen al puerto de la globalización. De aquí surge la idea del por qué tiene sustento hablar de dos México o tres México. En este caso el norte de México, el centro del país y el sur pobre.¹⁰⁶

La zona norte de México se ha visto favorecida, su desarrollo se ha dado de forma acelerada ya que ahí se ha concentrado una gran cantidad de empresas importantes, por ejemplo las empresas automotrices abandonaron el sureste y se asentaron en Aguascalientes, Guadalajara, Monterrey entre otros, situación que comenzó a demandar puertos modernos y eficiente; es decir que logren dinamizar el comercio internacional que realizan estas empresas. Dicha situación dejó a los países del sur excluidos bajo este contexto, Juan Ojeda Cárdenas los clasifica como “puertos ganadores” y “puertos perdedores”

Bajo esta misma óptica, se procederá a hacer un análisis exclusivamente de carga contenerizada -medida en teus- que se moviliza por los principales puertos comerciales, y que los coloca dentro de la clasificación de “puertos ganadores”. De acuerdo con datos proporcionado por la SCT estos son: del Pacífico Manzanillo y Lázaro Cárdenas y del Golfo de México Altamira y Veracruz.

Dichos puertos han logrado movilizar el 91.1 % del total de la carga contenerizada del país, dan arribo a general suelta, general contenerizada, granel agrícola, granel mineral y otros fluidos.

La siguiente tabla muestra el arribo de buques a los principales puertos del país por tipo de carga en 2013, y con base en datos oficiales proporcionados por la SCT el mayor arribo es producido por carga general contenerizada con una participación del 96 %, en segundo lugar se encuentran la carga general suelta 30 %, la siguen granel mineral con el 40 %, así fluidos no petroleros 8.84 % y granel agrícola representa el 65 %. De esta manera los puertos del Pacífico igualan a los del Golfo de México, esto se explica por el comercio tan dinámico con países asiáticos –China, India, Japón y otros países de dicho continente- esta nueva dinámica comercial cambio de manera drástica la tendencia marcada desde décadas, Veracruz dejó de ser el puerto líder a nivel nacional, también la apertura económica modificó la historia comercial.

¹⁰⁶ *Ibid* p.19.

Tal como menciona Juan Ojeda, Lázaro Cárdenas alcanzó su punto de saturación, por lo que necesita superar sus problemas de logística y de transporte carretero, que complican la dinámica que debe tener el puerto, especialmente si trabaja con empresas grandes y extranjeras que requieren sus insumos “justo a tiempo”.¹⁰⁷ Además la comodidad de quedar con las condiciones actuales puede costarle el desaparecer por completo de la lista de los puertos con las características para competir en una economía mundial y estar fuera de como factor clave para el desarrollo del Estado y del país.

La siguiente tabla muestra el arribo de buques por tipo de carga en los puertos comerciales más importantes del Océano Pacífico y Golfo de México, la mayoría de los buques que atracan corresponde a la carga general contenerizada.

Tabla IV. ARRIBO DE BUQUES POR TIPO DE CARGA EN PUERTOS COMERCIALES 2013						
TIPO DE CARGA PUERTO	GENERAL SUELTA / ¹	GENERAL CONTENERIZADA	GRANEL AGRICOLA	GRANEL MINERAL	OTROS FLUIDOS	TOTAL
PACIFICO	549	1,908	45	513	46	3,061
MANZANILLO, COL.	228	1,289	35	207	-	1,759
LAZARO CARDENAS, MICH.	321	619	10	306	46	1,302
GOLFO - CARIBE	825	1,405	229	288	513	3,260
ALTAMIRA, TAMPS.	219	696	23	168	380	1,486
VERACRUZ, VER.	606	709	206	120	133	1,774

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Estadístico de los puertos de México [en línea] Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html, [consultado 03-noviembre-2014]

Varios autores entre ellos Carlos Marther argumentan que el éxito del sector portuario puede ser registrado por cuestiones particulares como ubicación geográfica, su conexión con las regiones interiores, la acción de los agentes sociales y económicos que trabajan en su entorno y la competencia con rutas alternativas, elementos indispensables para que el puerto se inserte como eslabón

¹⁰⁷ *Ibid*, p.45.

importante en la circulación globalizada de mercancías¹⁰⁸. Los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira cuentan con algunas de éstas peculiaridades

2.5.1 Puerto de Veracruz

Entre los principales puertos del Golfo de México se encuentra el antiguo puerto de Veracruz, no sólo por su apasionante historia y lo activo en materia comercial sino también por la infraestructura conformada, ampliada y modernizada a través de varias etapas, desde la época colonial hasta nuestros días. Se sitúa geográficamente a 19° 12' 30" Latitud N y 96° 08'00" Longitud W; la entrada de este puerto está rodeada por arrecifes e islas, su litoral es de 29 km.

Como todos los puertos mexicanos cuenta con una ubicación estratégica, situación que le ha permitido exportar e importar el 83% del total de carga que maneja el puerto, que proviene del Distrito Federal 50%, Veracruz 14%, Estado de México 9% y Puebla 10%, dichos estados forman parte importante de su *hinterland*.

En ellos, se ubican los centros productivos, industriales y de consumo más importante, además el puerto de Veracruz es decisivo para comerciar con Europa, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Actualmente Veracruz mantiene una relación comercial con más de 112 países, de los cuales solo en 15 se manejaron 13.9 millones de toneladas representando el 80% de dicho mercado, mientras que el 20% restante (3.4 millones de toneladas) está diseminado en el resto de los 97 países cuyos volúmenes tanto de origen como de destino no son muy representativos.¹⁰⁹ En el siguiente mapa se puede observar la composición de *foreland* cuyo comportamiento se ha mantenido desde hace 10 años.

¹⁰⁸ Cfr., Ojeda Cárdenas, *op. cit.*, p.32.

¹⁰⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Programa maestro de desarrollo portuario del puerto de Veracruz 2012-2016, p. 49.

Mapa 3. Composición de *foreland* de los puertos mexicanos

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Plan Maestro de desarrollo portuario del puerto de Veracruz 2012-2016, p.51.

El 52.1% de las importaciones de Veracruz corresponde a Estados Unidos Norteamérica y el 10.8% a exportaciones, 18% con varios países de Europa, 10 % con distintas naciones de América del Sur y el restante 9.10% son rutas que lo comunican con puertos localizados en Asia, África, América del Centro y el Caribe.

Los países que a continuación se mencionan son trascendentes ya que constituyen el *foreland* del puerto de Veracruz.

Tabla V. Composición del *foreland* del puerto de Veracruz

No.	Destino de exportaciones		No.	Origen de importaciones	
	País	% Total		País	% Total
1	EEUU	10.80 %	1	EEUU	2.10 %
2	Alemania	7.60 %	2	Canadá	4.90 %
3	Reino Unido	7.30 %	3	Bélgica	4.70 %
4	Colombia	7.20 %	4	Brasil	4.50 %
5	Bélgica	5.90 %	5	Jamaica	3.40 %

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Programa maestro de desarrollo portuario del puerto de Veracruz 2012-2016.

El puerto de Veracruz, que algunos denominan “la puerta de México al mundo”, ha crecido de manera asombrosa por el movimiento de mercancías diversificadas¹¹⁰, en el año 2013 la carga contenerizada representó el 56% de sus exportaciones, es importante recalcar que el puerto de Veracruz ocupa el segundo lugar en el movimiento de carga contenerizada después de Manzanillo, el 33 % le pertenece a la carga suelta y el 10 % agrícola, estos logros derivan de varios factores, entre ellos los lazos comerciales históricos que aún conserva con grandes empresas cercanas al puerto y centro del país, además por la modernización y ampliaciones que ha realizado en los últimos diez años en el puerto y por las conexiones internas y la logística que constituyen el transporte multimodal que ha permitido que arriben buques con carga especial y de diferentes dimensiones.

Tabla VI. Movimiento de Carga VERACRUZ, VER.					
TIPO DE CARGA		2013	TIPO DE CARGA		2013
ALTURA		20,530,236			
IMPORTACION		14,685,603	EXPORTACION		5,844,633
GENERAL SUELTA	1,114,795	8%	GENERAL SUELTA	1,929,811	33%
GENERAL CONTENERIZADA	4,833,939	33%	GENERAL CONTENERIZADA	3,295,173	56%
GRANEL AGRICOLA	5,873,260	40%	GRANEL AGRICOLA	564,099	10%
GRANEL MINERAL	2,192,811	15%	GRANEL MINERAL	-	-
PETROLEO Y DERIVADOS	-	-	PETROLEO Y DERIVADOS	-	-
OTROS FLUIDOS	670,798	5%	OTROS FLUIDOS	55,550	1%

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Estadístico de los puertos de México [en línea] Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html, [consultado 03-noviembre-2014].

¹¹⁰ Cfr., Ojeda Cárdenas, *op. cit.*, p.47.

El programa de Modernización y Ampliación ha iniciado una segunda etapa que se habrá de desarrollar durante el periodo 2009-2015, cuyo presupuesto estimado de 47,115.84 millones de pesos considera un 38 por ciento en inversión pública y el restante 62 por ciento de inversión privada. Con estos recursos se contempla entre otras obras, la realización de infraestructura para una Zona de Actividades Logísticas, un centro de atención logística al transporte, construcción de muelles y terminales especializadas en el manejo de determinadas mercancías, modernización de obras portuarias existentes, así como la construcción de nuevas; también se han programado obras de relación puerto-ciudad.¹¹¹

Como ya se mencionó, es uno de los puertos ganadores del Estado mexicano tanto por su historia, pues simboliza la primera puerta de conexión con el mundo y el comercio, así como por el crecimiento que ha manifestado en los últimos años. Actualmente con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Veracruz 2011-2016, se tiene contemplado incrementar las exportaciones, mejorar la eficiencia de los servicios de manejo de contenedores, carga granel agrícola y automóviles, además atraer inversión privada que permita el incremento del desarrollo logístico.

2.5.2 Puerto de Altamira, Tamaulipas

El puerto de Altamira inició sus operaciones en 1985, es un puerto totalmente artificial que se sitúa en el estado de Tamaulipas, se ubica en el municipio de Altamira y sus coordenadas geográficas son 22 ° 29' 32" de Latitud Norte y 97° 71' 45" de la longitud oeste.

El puerto de Altamira, es considerado como puerto neurálgico de la industria y el comercio mexicano para el mercado nacional y extranjero. Su posición geográfica hace que sea una de las principales conexiones de México con el mercado internacional. Además esta posición lo proyecta como corredor carretero, ferroviario y marítimo dentro de un nuevo entramado de enlaces comerciales con el mundo.¹¹²

¹¹¹ Sofía Ortiz Jiménez, *Modernización y ampliación del puerto de Veracruz y su impacto en la economía mexicana*, Revista Exploratoris, Volumen 1, 2010, p. 11.

¹¹² Juan Carlos Villagomez Espinoza, *Intento fallido de integración portuaria Altamira-Tampico, Tamaulipas*, Tesis (Licenciado en Relaciones Internacionales) UNAM, México D.F., 2014, p.53.

A pesar de ser un puerto joven, desde el momento en que se dio la apertura económica dicho puerto ha trabajado arduamente para insertarse a la globalización, procurando no solo concentrarse en exportar o importar una sola carga, ha buscado diversificar sus mercados aprovechando su privilegiada posición geográfica en el sur de Tamaulipas. Al concentrarse en la parte norte del país le ha beneficiado ya que actualmente alberga todo tipo de industrias, las cuales ven al puerto como una puerta que los conecta con otras latitudes.

El puerto de Altamira posee un *hinterland* muy extenso, Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila y el Distrito Federal conforman el 50 %, el Centro Bajío constituido por San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato y Querétaro el 28%. Dichos estados albergan los principales centros de producción de materias primas y manufactureras.

Mapa IV. Foreland del puerto de Altamira, Tamaulipas.



Fuente: Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

La zona de influencia del puerto se ha ido extendiendo y seguirá expandiéndose, lo cierto es que actualmente cuenta con carreteras en condiciones adecuadas para atender el mercado del noreste, empero presenta grandes dificultades con el centro, por las condiciones naturales físicas que

complican la creación vías de comunicación. Asimismo, con respecto al *foreland*, Altamira se conecta a 125 puertos principalmente de la Cuenca del Pacífico a través de líneas navieras de servicio regular.

Tabla VII. Porcentaje del *Foreland* del Puerto de Altamira

Destino de exportaciones			Origen de importaciones		
No.	País	% Total	No.	País	% Total
1	Bélgica	12%	1	EEUU	45%
2	Colombia	10%	2	Brasil	7%
3	Brasil	8%	3	Trinidad y Tobago	6%
4	Venezuela	8%	4	Venezuela	6%
5	España	6%	5	Colombia	4%

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El movimiento de carga de exportación se concentra principalmente en países de Sudamérica, encabezan la lista Colombia 10%, Brasil 8% y Venezuela 8%, en Europa, Bélgica con 12% y España con 6% son los principales países con los que el puerto de Altamira interactúa. Con respecto a las importaciones el principal país es Estados Unidos con 45 % y un 32 % con países de América Latina y el Caribe y el 23 % restante con países europeos.

Tabla VIII. MOVIMIENTO DE CARGA ALTAMIRA, TAMPS.					
TIPO DE CARGA	2013	%	TIPO DE CARGA	2013	%
ALTURA					
15,330,244					
IMPORTACION	10,713,472		EXPORTACION	4,616,772	
GENERAL SUELTA	1,505,898	15%	GENERAL SUELTA	152,115	3%
GENERAL CONTENERIZADA	1,648,004	15%	GENERAL CONTENERIZADA	3,601,309	78%
GRANEL AGRICOLA	437,804	4%	GRANEL AGRICOLA	158,558	3%
GRANEL MINERAL	2,152,863	20%	GRANEL MINERAL	703,221	15%
PETROLEO Y DERIVADOS	-	-	PETROLEO Y DERIVADOS	-	0%
OTROS FLUIDOS	4,968,903	46%	OTROS FLUIDOS	1,569	0.03%

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Estadístico de los puertos de México [en línea] Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html, [consultado 03-noviembre-2014].

El puerto de Altamira ha trabajado arduamente para incorporar todo tipo de carga, lo que le ha valido para caracterizarse como un litoral dinámico. En el año 2013 logró exportar 78% de carga contenerizada. Entre los factores que han fortalecido al puerto, destacan los servicios y costos competitivos para volúmenes de carga con destino al occidente norte, aunado a ello las grandes empresas navieras han establecido un rediseño de la logística, con ello se tiene pensado incrementar la inversión privada para el desarrollo de la infraestructura y servicios portuarios.

Aún con la interesante actividad llevada a cabo por el puerto de Altamira en el mercado portuario nacional, su movimiento total anual es actualmente modesto comparado con otros puertos internacionales y nacionales, pero cabe destacar que Altamira como puerto de reciente creación y de grandes extensiones para su expansión presenta un perfil de desarrollo con gran potencial que le permite a largo plazo compararse con los principales puertos de Norteamérica.¹¹³

2.5.3 Puerto de Lázaro Cárdenas

El puerto de Lázaro Cárdenas se localiza sobre la desembocadura del brazo derecho del río Balsas, en los límites del Estado de Michoacán y Guerrero. La localización geográfica del puerto fomenta el acceso a la Cuenca del Pacífico, se ubica entre los cinco principales del país.¹¹⁴ Durante el gobierno del general Lázaro Cárdenas se comenzó a desarrollar el estado para que fuese la cuna de la industria siderúrgica de la región.

La importancia para México radica en que promueve la integración industrial, fortalece la capacidad exportadora y actúa como centro de producción y distribución de productos destinados al consumo interno.

El *hinterland* de Lázaro Cárdenas concentra a los estados del centro del país, Michoacán, Querétaro, Distrito Federal, Estado de México y Nuevo León como

¹¹³ *Ibid.*, pp. 59-60.

¹¹⁴ Secretaría de Comunicaciones y transportes, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, [en línea] Dirección URL: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion>, [consultado 26-noviembre-2014].

principales estados. En los mismos se concentra el 38.7% del PIB del conjunto de la nación, así como gran parte industrial del mismo.¹¹⁵

Con respecto al *foreland*, se circunscribe a la Costa Oeste de Norteamérica con Estados Unidos y Canadá, con Centroamérica con Guatemala, El Salvador, Ecuador, Colombia, Panamá; en Sudamérica con Chile, Argentina, Perú y con la Cuenca del Pacífico Oriental, como Japón, Malasia, Filipinas, Singapur, Taiwán, Corea, Rusia, China, Taiwán, Indonesia, Tailandia, Pakistán, Nueva Zelanda, Sudáfrica, etc.

El puerto de Lázaro Cárdenas es el líder en movimiento de carga dentro del Sistema Portuario Mexicano. Si bien nació con vocación industrial para atender los tráficos derivados de la actividad industrial, desde 2003 se ha intensificado el tráfico comercial y ha pasado a ser un eslabón en el movimiento de comercio exterior. En 2013 logró operar el 18% del total de carga comercial (excluyendo petróleo y derivados) que operan en todo el Sistema Portuario Nacional.

Tabla IX. MOVIMIENTO DE CARGA					
LAZARO CARDENAS, MICH.					
TIPO DE CARGA	2013	%	TIPO DE CARGA	2013	%
ALTURA	25,051,455				
IMPORTACION	12,979,028		EXPORTACION	12,072,427	
GENERAL SUELTA	426,681	3%	GENERAL SUELTA	1,595,769	13%
GENERAL CONTENERIZADA	4,628,469	36%	GENERAL CONTENERIZADA	3,723,400	31%
GRANEL AGRICOLA	499,500	4%	GRANEL AGRICOLA	-	-
GRANEL MINERAL	6,934,091	53%	GRANEL MINERAL	6,244,166	52%
PETROLEO Y DERIVADOS	66,289	1%	PETROLEO Y DERIVADOS	509,092	4%
OTROS FLUIDOS	423,998	3%	OTROS FLUIDOS	-	-

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Estadístico de los puertos de México [en línea] Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html, [consultado 03-noviembre-2014].

¹¹⁵ *Idem.*

En los últimos años ha importado más de lo que ha exportado, el granel mineral ocupa el primer lugar con el 52% y el segundo la carga contenerizada con el 31%. En comparación con años anteriores el puerto ha presentado un déficit en sus exportaciones, además se ha convertido en puerta de grandes e ilícitos negocios.

La apertura comercial con el gigante asiático ha propiciado la entrada masiva de productos chinos, así como de drogas y armas que entran de contrabando. Hoy en día el puerto se encuentra en manos del ejército, las operaciones de arribo de buques han disminuido; situación que pone en gran desventaja no solo al puerto sino al Estado completamente, por ende se ha abandonado la idea de convertirlo en puerto *hub* regional o puerto pivote.

A pesar de contar con una óptima conectividad terrestre, la cual le permite mover principalmente carga contenerizada y automovilística, el 50% de esta entra a través de ferrocarriles.

Cabe destacar que desde la construcción del puerto hace más de 30 años se había ideado que sería un puerto líder, su ubicación permitiría conectar a México con otras naciones que traerían grandes beneficios comerciales; sin embargo una característica natural que estaba proyectada para mejorar varios sectores económicos e incentivar el empleo del estado resultó perjudicial.

Desde hace 10 años aproximadamente el puerto, uno de los más importantes de México, de los principales en cuanto a volumen de carga general y el segundo en manejo de contenedores, se encontraba raptado por grupos delincuenciales.

Los carteles del narcotráfico se adueñaron del puerto y de todas las áreas marítimo-portuarias, es así como permitieron el tráfico ilegal de sustancias como la cocaína, además comenzaron a importar metanfetaminas y precursores químicos provenientes de países asiáticos, que son necesarios para la producción de drogas sintéticas. Asimismo el estado de Michoacán, es el mayor productor de mineral de hierro en México, amén de ello se ha convertido en un imán para China, quien tiene una gran demanda de acero, este mineral ha sido causante de contrabando por parte de los grupos criminales.

No hay duda que son negocios muy redituables, al igual que el lavado de dinero, el contrabando, la piratería; son negocios que involucran miles de millones de dólares y los puertos son claves para la entrada y salida de éstos.

Dicha situación nunca pasó desapercibida, tanto habitantes de los estados como de Michoacán y Guerrero tenían conocimiento de ello, la sierra se convirtió en zona ideal para establecer laboratorios que producían drogas sintéticas, las autoridades, presidentes municipales y gobernadores conocían el movimiento que se efectuaba en los puertos, era imposible no percatarse de una actividad ilícita de proporciones incalculables. Desafortunadamente durante mucho tiempo no se hizo gran cosa, la situación avanzó.

El 6 de noviembre de 2013 el ejército entró al puerto de Lázaro Cárdenas desarma a 113 agentes de la policía municipal y toma el control de la zona, desde hace un año la Marina Armada de México se hace cargo de la seguridad pero también del tránsito y hasta de la administración del puerto.

Actualmente y a raíz de eses suceso el puerto de Lázaro Cárdenas no tiene la misma movilidad de buques que hace algunos años. La entrada es restringida a cualquier embarcación de las dimensiones que sean, el control y supervisión de la mercancía es minuciosa y rigurosa, aunado a ello las medidas afecta también a los pescadores, para ellos el puerto también está cerrado.

De acuerdo con varios analistas la efectividad de esta medida dependerá de lo que se haga y se trabaje para mejorar la seguridad del puerto, la presencia del ejército y de la marina es momentánea, muchas interrogantes aún quedan sin respuesta y es necesario establecer medidas y políticas que garanticen la recuperación del puerto y del estado de Lázaro Cárdenas, no se puede perder una vía de gran relevancia para el comercio mexicano.

Existe otro puerto del Pacífico que ha logrado funcionar gracias a la posición estratégica con la que cuenta, además de las grandes inversiones que ha apostado para conectarse con el interior del país y ese es el puerto de Manzanillo, desde su creación ha resultado ser eficiente y competitivo, lo que le ha permitido posicionarse de manera rápida en la red mundial de puertos. Además la modernización en sus instalaciones y servicios ha dado la posibilidad de ser el

primer puerto mexicano en superar el millón de TEUs. Situación que lo ha llevado a ser considerado un posible puerto pivote o *hub*, Sin embargo aún presenta grandes deficiencias en cuanto a infraestructura, seguridad y conexiones con el interior del país.

En los últimos 10 años el puerto de Manzanillo ha logrado postularse como puerto pivote o *hubs*, esto se debe a la posición geográfica estratégica que le permite conectarse con Sudamérica y Asia, se tiene planeado desarrollar una infraestructura que establecerá una red de transbordo marítimo de contenedores. En 2013 atrajo el 79 % de carga; ante esta situación muchas navieras han contemplado al puerto para que se encargue del traslado de sus mercancías.

En el siguiente capítulo se abordará e identificará cuáles son sus recursos, fortalezas y debilidades de dicho puerto, para que logre el objetivo de convertirse en un puerto competitivo a nivel local, regional y global. Sin duda es el primer puerto de México que ha trabajado por seguir las tendencias de nuevos agentes en el transporte marítimo, si continúa trabajando como hasta el momento y desde luego logra mejorar ciertos elementos podrá brindar interesantes oportunidades de crecimiento para el país.

Capítulo 3. Talasopolítica aplicada al puerto de Manzanillo

*“La prosperidad nacional se crea, no se hereda”
-Michael E. Porter-*

El propósito esencial de este ensayo consiste en destacar y dar a conocer los estudios sobre el carácter geoestratégico del factor marítimo para México, específicamente el valor que tiene para el país el puerto de Manzanillo en Colima.

En lo que respecta a los elementos geopolíticos en México, es conveniente recapitular que para las antiguas culturas como la maya o la mexica, el mar era considerado como un espacio que debía ser controlado, explorado pero sobre todo conocido, es por ello que tenían grandes habilidades en la navegación de cabotaje, esto nos demuestra que en todo momento ha existido una visión talasopolítica, con el tiempo se fue intensificando el deseo por controlar los espacios oceánicos y distintos países vieron en dicha nación -México- la posibilidad de expandirse siempre viendo al mar como el mejor aliado, por ello se esforzaron en comprender como se movía.

Tal como lo señala la Dra. María del Pilar Ostos, la talasopolítica cuyo grado de especialización dentro del quehacer mismo de la geopolítica, advierte sobre la importancia de los espacios marítimos; dentro de éstos, bien se puede enfatizar en el valor geoestratégico que adquieren las islas¹¹⁶. Cabría destacar que no sólo las islas, México cuenta con carácter bioceánico situación que lo coloca como un país geoestratégico que lo obliga a asumir diferentes roles, por ejemplo, en ciertos casos ha fungido como “borde geopolítico” o de *rimland*, pero también como área pivote; sin embargo en pleno siglo XXI, la intención de reconvertirse en un jugador global, bien puede surgir de concebirse como un Estado-nación con todo un potencial talasopolítico.

Cuando se hace énfasis en tomar a la talasopolítica como herramienta de análisis de los espacios marítimos no sólo es desde la arista de la parte comercial o de seguridad nacional, sino puede ayudar a entender la importancia de contar con bastos recursos naturales y de la vida marina que se desarrolla en sus aguas.

¹¹⁶ Cfr., Ostos, Cetina, *op. cit.*, p. 213.

Tomando como base lo ya mencionado, en el presente trabajo se busca hacer una proyección talasopolítica del puerto de Manzanillo con la finalidad de conocer y explorar todas las aristas que lo pueden catapultar como el primer puerto *hub* regional del Pacífico y de México.

El puerto colimense tiene las características estratégicas requeridas para dicho proyecto, si bien es cierto que los puertos mexicanos en general necesitan adaptarse a las nuevas condiciones que se van presentando en el comercio internacional para poder alcanzar el desarrollo de puertos de clase mundial. Dicho puerto lleva la delantera en cuanto a desarrollo y modernización de espacios se refiere, además desde que inició el proceso de apertura comercial en el país ha logrado mantener un crecimiento más o menos constante.

En la actualidad, el puerto de Manzanillo enfrenta el desafío de ampliar su infraestructura tanto en el puerto como en sus conexiones con el interior del país, esto debe suceder a corto plazo, ya que de lo contrario no podrá escalar dentro de la red global portuaria.

3.1 Ubicación geográfica y estratégica del puerto de Manzanillo

El puerto de Manzanillo se ubica en el estado de Colima, en la costa del Océano Pacífico. Se localiza en las coordenadas 104 grados, 18 minutos de longitud oeste y a los 10 grados, 2 minutos de latitud norte, con una altura sobre el nivel del mar de 4 metros en el malecón. El estado de Colima limita al norte con el estado de Jalisco, al Sur con el estado de Michoacán y al Oeste con el Océano Pacífico.¹¹⁷

La posición estratégica del puerto ha sido redituable para el país y el comercio internacional, aunado a ello es una zona muy rica en cuanto a yacimientos ferríferos, situación que le ha valido en los últimos 10 años para posicionarse como la principal entrada de mercancías en el comercio internacional, de las zonas Centro y Bajío del país, según estimaciones esto representa más del 67% del PIB del país.

¹¹⁷ Programa Maestro de Desarrollo Portuario, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2110421/programa-maestro-de-desarrollo-portuario> [consultado: 15-enero-2015].

El puerto de Manzanillo posee un *hinterland* muy extenso, se encuentra conformado por 17 estados: Aguascalientes, Coahuila, Colima, Distrito Federal, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas.¹¹⁸ En ellos destaca la producción automotriz, textil, alimentaria y agropecuaria.

Mapa V. Principales enlaces marítimos de exportación e importación



Fuente Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Port Handbook del Puerto de Manzanillo 2014-2015, p.43.

En lo que respecta al *foreland* o área externa de influencia está integrada por la costa Oeste del continente americano y la Cuenca del Pacífico. Los principales países con los que se realiza un intercambio comercial son Norteamérica (Estados Unidos y Canadá) Centroamérica (Panamá, Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Nicaragua) Sudamérica (Colombia, Chile, Perú) Asia (China, Japón, India, Filipinas, Vietnam, Corea del Sur, Malasia, Indonesia, Birmania, Camboya, Sri Lanka y Pakistán) Oceanía (Australia y Nueva Zelanda) y Europa (España y Alemania).

¹¹⁸ Secretaria de Comunicaciones y Transportes [en línea], Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020202/ubicacion-y-zona-de-influencia> [consultado: 12-enero-2015]

Manzanillo se conecta con su *foreland* gracias a las distintas rutas que siguen las 35 líneas navieras que trabajan en el puerto. Hoy en día mantiene relaciones comerciales con 57 puertos de exportación y 67 de importación y es gracias a los servicios regulares para el manejo de contenedores que el puerto de Manzanillo cubre las necesidades de la demanda de tráfico marítimo hacia su *foreland*.

Ha logrado promover y fortalecer la capacidad exportadora, además ha crecido en el centro de producción y distribución de productos destinados al consumo interno. Actualmente ocupa el quinto lugar en América Latina y en 2012 ocupó el lugar 66 a nivel mundial.

3.2 Infraestructura actual del puerto de Manzanillo

El puerto de Manzanillo cuenta con un recinto portuario de 437 hectáreas incluye zonas de agua, muelles y almacenamiento. Actualmente tiene 19 posiciones de atraque (14 comerciales, 3 para hidrocarburos y 2 para cruceros) dividido en dos polígonos, siendo su polígono 2 el de mayor desarrollo.¹¹⁹

Cuenta con cámaras de congelación en la terminal pesquera con capacidad de almacenamiento de hasta 3,500 toneladas de productos del mar. La terminal especializada en el manejo de contenedores (TEC), con capacidad de operación de hasta tres buques simultáneamente, y rendimientos de hasta 120 cajas por hora buque.

Una instalación granelera con tres silos de almacenamiento de 10,000 toneladas cada una y otros de 18,000 toneladas cada una. La instalación granelera de Comercializadora La Junta, con capacidad de descarga de hasta 1,000 toneladas por hora, y almacenamiento para 50,000 toneladas.

Dos instalaciones de usos múltiples para el manejo de carga general y contenerizada. Dos frigoríficos para el almacenamiento de productos perecederos, con capacidad para más de 6,000 toneladas. Un almacén para el manejo de cemento a granel con capacidad de 25,000 toneladas operadas por APASCO.

¹¹⁹ Secretaria de Comunicaciones y Transportes [en línea], Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2110566/infraestructura-portuaria> [consultado: 12-enero-2015]

Dos almacenes operados por CEMEX, uno para el manejo de 50,000 toneladas de cliker y el segundo para el manejo de 16,000 toneladas de cemento a granel y disponibilidad compartida para carga general.

El puerto cuenta con una capacidad estática de 49,069 TEUs y dinámica de 2, 138,994 TEUs¹²⁰

Con base en las características antes señaladas, se puede confirmar que desde su creación ha trabajado por crecer a pesar de las circunstancias económicas y políticas que se han presentado a través de los años. La infraestructura especializada actual posibilita el ingreso de diferentes tipos de carga para importar, exportar y de tráfico de cabotaje, esto ha logrado que el puerto avance significativamente y presente niveles máximos de utilización llevándolo a ser el principal puerto del Pacífico, sin embargo cabe señalar que aún falta construir y modernizar terminales e instalaciones que lograría consolidar un modelo portuario competitivo capaz de lograr mayor dinamismo en el comercio internacional.

3.3 Conectividad del puerto de Manzanillo con su zona de influencia

La conectividad que presenta hoy en día el puerto de Manzanillo puede calificarse como buena; sin embargo aún presenta problemas de integración modal y de enlaces terrestres, que de no ser atendidos de acuerdo a las necesidades del comercio internacional, puede restarle competitividad nacional como internacional.

Afortunadamente tiene espacios que pueden ser aprovechados y de manera inmediata mejorarían la vinculación de los espacios ferroviarios, carreteros y marítimos, lo cual lo llevaría a consolidarse como nodo de integración de cadenas productivas globalizadas y como único puerto pivote o *hub* del Océano Pacífico y de México. Cabe señalar que para dar solución a los problemas de integración modal deben tomarse en cuenta todos los actores y elementos que influyen como son: la infraestructura a desarrollar, la coordinación entre autoridades y agentes sociales, así como la operación de los sistemas de transporte y la logística de

¹²⁰ *Ídem*

la distribución física internacional que se desarrolla para cada tipo de carga que se mueve en el puerto.¹²¹

Según información proporcionada por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo y por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la infraestructura carretera que conecta al puerto con su *hinterland* ha mejorado en los últimos años, actualmente se enlaza por autopista con importantes centros productivos del país y maneja el 78% de la carga. La inversión en infraestructura carretera que se está realizando en toda la República, afecta positivamente el aumento de capacidades del Puerto de Manzanillo en cuanto a su red de transporte terrestre se refiere. En este sentido, la red carretera que sirve como vía al servicio de autotransporte, ha tenido mejoras dentro de la zona de influencia restringida en dos tramos importantes: Querétaro-Irapuato e Irapuato-La Piedad.

Otros proyectos en la red carretera más directa, se encuentra actualmente en construcción y aumentará de forma considerable la capacidad de tránsito de mercancías por carretera, no siendo este medio de transporte limitante para el crecimiento del Puerto en los siguientes años. A saber Guadalajara-Colima, Zacatecas-Salttillo y Attacomulco- Palmillas¹²².

Por otro lado se encuentra las conexiones ferroviarias, su participación es sumamente importante para el comercio mexicano, ya que permite transportar una gran cantidad de mercancías que son distribuidas a los puertos para finalmente ser exportados; no obstante a pesar de conocer las ventajas que brindaría su aprovechamiento hoy en día su intervención es menor en comparación a la que se realiza por carretera con el autotransporte, además se utiliza para distancias cortas, siendo que este medio fue creado para recorrer grandes distancias y transportar grandes volúmenes de personas y mercancías, con lo cual se demuestra una vez más el total desconocimiento que se tiene sobre la correcta utilización de los medios de transporte, además de esto se le agrega que los

¹²¹ Cfr., Carlos Daniel Martner Peyrelongue, Gilberto Ruiz Gámez, Integración Modal y Competitividad en el Puerto de Manzanillo, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Colima, p. 38.

¹²² Cfr., Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Manzanillo 2012-2017, pp. 37-38.

trazos y las características de la infraestructura son deficientes, entonces, esto se traduce en mayor tiempo en el desplazamiento de las mercancías y menor eficiencia para atender las necesidades y demandas de los clientes.

El servicio ferroviario actual en Manzanillo es prestado por Ferromex, el 22% se transporta por esta vía la cual ofrece una mayor cobertura en kilómetros de vía con 7108,6 km, así como de números de carros disponibles para prestar el servicio de transporte, sumando un total de 14,550 carros y 551 locomotoras. La compañía prestadora de servicios ferroviarios, cuenta con cinco opciones de cruces fronterizos con Estados Unidos: Piedras Negras- Eagle Pass- Ojinaga- Presidio- Ciudad Juárez, El Paso, Nogales- Nogales y Mexicali- Caléxico.¹²³

Aunque el transporte ferroviario se ha consolidado como una alternativa para el retiro o depósito de mercancías en el puerto aún siguen mejorándose y actualizándose ciertos procedimientos, por ejemplo: el exceso de trámites y burocracia en el proceso de contratación, planeación y carga de mercancías, falta de patios y vías externas para la operatividad del ferrocarril, problema de acceso del ferrocarril al puerto y la mayor de todas, es que el servicio sólo es realizado por una operadora situación que lleva a depender de la disponibilidad de equipos ferroviarios y de la frecuencia de estos, sin duda ello es considerado una limitante para el crecimiento del puerto.

La eficiente conectividad del puerto de Manzanillo con su *hinterland* y la adecuada integración modal lograrán alcanzar elevados niveles de competitividad además se captará mayores flujos de Asia que serán destinados a Centro y Sudamérica. Entonces el gran reto para este litoral es igualarse o mejor aún superar a los puertos de Long Beach y Los Ángeles, en California. Ya que estos presentan una gran demanda, muestra altos índices de rendimiento y de frecuencia en el arribo de buques, captan importantes volúmenes de carga mexicana contenerizada situación que pone en desventaja a los puertos nacionales.

Si el Estado logra conectar los espacios marítimos y terrestres se estará dando uno de los mayores logros para el desarrollo del país, ya que parte fundamental

¹²³ PMDP 2012-1017, *op. cit.*, p. 40.

que demanda el comercio internacional es la integración, entonces las navieras verán a los puertos de México como una gran opción para arribar.

De acuerdo con lo que menciona Carlos Daniel Martner Peyrelongue:

Las rutas marítimas regulares determinan la importancia de un puerto en dos sentidos. Por una parte, muestran sus conexiones a nivel internacional y, por otra, posibilitan la diversificación de los vínculos del puerto con las regiones del interior del país. Las rutas marítimas inciden directamente en el "hinterland" del puerto, es decir, en la expansión o contracción de su zona de influencia.¹²⁴

En el puerto de Manzanillo convergen aproximadamente 36 líneas navieras regulares y trampra¹²⁵ que mueven una gran variedad de mercancías por ejemplo: minerales, agrícolas, contenerizada, productos perecederos, fluidos, automotriz. Entre las principales se encuentra Transportación Marítima Mexicana TMM, Hapag Lloyd, APL, Maersk Line, CSAV entre otras, la mayoría de ellas se encarga de brindar un servicio puerta a puerta desde y hacia el puerto de Manzanillo, esto es una muestra de que el puerto está adquiriendo mayor diversidad de conexiones a nivel internacional y por ende es imperativo que los modos de transporte en la República Mexicana sean eficientes y modernos pero sobre todo que se encuentren integrados, ya que de ello también depende el precio final de las mercancías. Los avances serán visibles e inmediatos ya que el litoral será percibido como un espacio competitivo, vanguardista y seguro para el tránsito de todo tipo de artículos.

3.4 Participación del puerto de Manzanillo en el comercio internacional

Una vez que se da paso a la apertura económica a principios de los 80, se comienza una reestructuración y reorganización de la economía, la cual se extendió a diversos sectores, el sistema portuario fue uno de ellos. Durante la etapa de proteccionismo los litorales permanecieron casi estáticos, si acaso y dependiendo de las necesidades movían productos primarios, su *hinterland* y *foreland* se encontraba muy acotado. Sin embargo no sucedía lo mismo en el

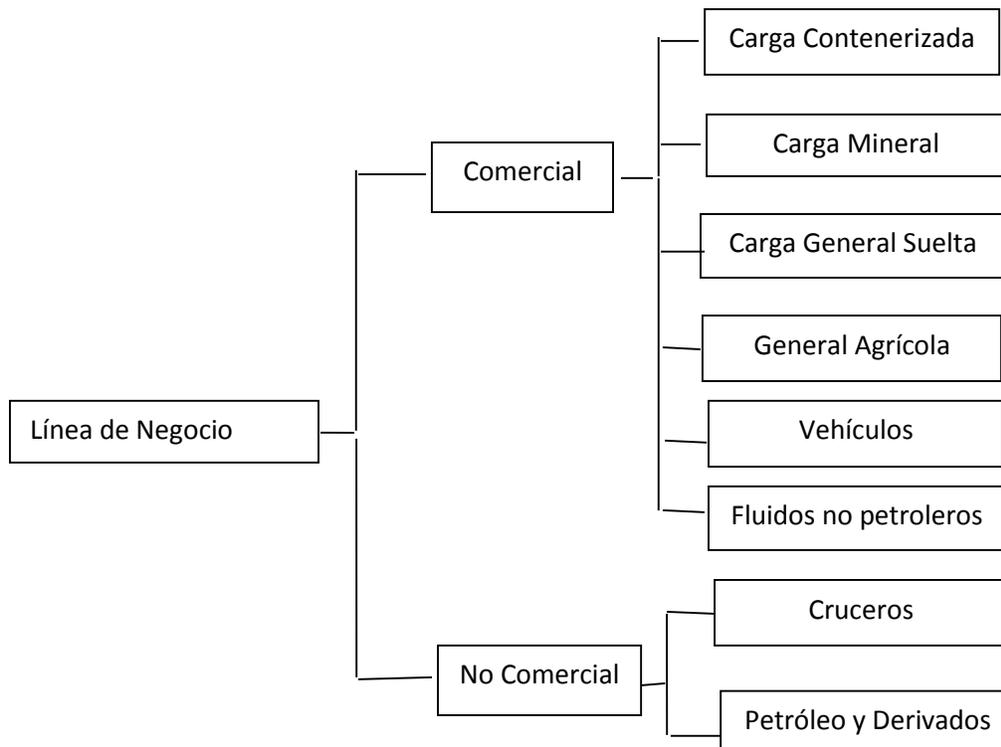
¹²⁴ Cfr., Martner Peyrelongue, *op. cit.*, p. 27.

¹²⁵ El servicio trampa o *charters* son rutas que no tienen frecuencia ni itinerario fijo y mueven básicamente mercancía a granel o mercancía de baja densidad económica.

resto del mundo, muchas naciones por ejemplo China y Japón comenzaron a trabajar y a extender su comercio y desde luego a estudiar posibles rutas que los conectaran con otras latitudes. En un principio vieron en los puertos estadounidenses la puerta que los conectaría con Centro y Sudamérica, afortunadamente y sin buscarlo México se benefició de dicha dinámica.

Es entonces que los puertos del Pacífico mexicano fueron una gran opción para intercambiar mercancías con Asia, es así como el puerto de Manzanillo comienza a formar parte de este flujo comercial. De una forma asombrosa va creciendo e incrementando su *hinterland*, las conexiones para 1992 cambiaron notablemente para favorecerle y su *foreland* se diversificó totalmente.

Esquema II. Líneas de Negocio del puerto de Manzanillo



Fuente: Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Manzanillo 2012-2017.

Una vez que se instalan empresas transnacionales en el norte y centro del país el puerto de Manzanillo comienza a intensificar la modernización de sus instalaciones para la recepción de todo tipo de mercancías, sin duda alguna un factor decisivo que le ayudó a consolidarse y tener presencia sobre los demás fue

su tan privilegiada y estratégica ubicación, aunado a ello en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Manzanillo 2012-2017 se especificó cuáles serán las diversas líneas de negocio que integran las actividades del puerto.

El puerto de Manzanillo comenzó exportando e importando gráneles agrícolas y minerales producidos o consumidos en la región de Colima y Jalisco, así como productos alimenticios poco elaborados. Estos flujos tradicionales, caracterizados por su elevado volumen y escasa densidad económica, se han mantenido circulando después de la apertura comercial¹²⁶.

En 2013 las importaciones fueron superiores a las exportaciones destacando la carga contenerizada, ésta registra una participación en el mercado del 51%. La vocación de carga contenerizada del Puerto ha sido altamente influida por el *foreland* del Sureste asiático, que es el motor de ésta línea de negocio¹²⁷, aunado a ello ha logrado adquirir y desarrollar una infraestructura acorde a las necesidades de las diversas líneas navieras que pasan por el puerto. Sin embargo aún presenta algunos retos que deben ser cubiertos a corto tiempo por ejemplo: hacer más activo y competente los procesos de desalojos de las mercancías así como los procesos aduanales, además debe fomentar la multimodalidad ello permitirá que el puerto sea un referente para la entrada de mercancías con origen asiático para México y Estados Unidos de América.

La siguiente tabla muestra los movimientos de 2013 de las diversas líneas de negocio que maneja el puerto, se puede apreciar que destaca el manejo de contenedores, de tal forma el puerto demuestra su capacidad en la captación de los flujos comerciales provenientes del Pacífico.

¹²⁶ *Ídem*

¹²⁷ *Cfr.*, PMDP 2012-1017, *Op. Cit.*, p. 19

Tabla X. Movimiento de carga del puerto de Manzanillo, Colima

SERIE HISTORICA DEL MOVIMIENTO DE CARGA (TONELADAS) MANZANILLO, COL.			
TIPO DE CARGA	2013		
TOTAL	27,706,179		
ALTURA	24,092,826	CABOTAJE	3,613,353
IMPORTACION	12,631,299	ENTRADA	1,379,387
GENERAL SUELTA	1,055,836	GENERAL SUELTA	1,971
GENERAL CONTENERIZADA	9,277,038	GENERAL CONTENERIZADA	-
GRANEL AGRICOLA	1,190,194	GRANEL AGRICOLA	-
GRANEL MINERAL	787,806	GRANEL MINERAL	5,552
PETROLEO Y DERIVADOS	320,425	PETROLEO Y DERIVADOS	1,371,864
OTROS FLUIDOS	-	OTROS FLUIDOS	-
EXPORTACION	11,461,527	SALIDA	2,233,966
GENERAL SUELTA	321,525	GENERAL SUELTA	-
GENERAL CONTENERIZADA	7,040,537	GENERAL CONTENERIZADA	-
GRANEL AGRICOLA	-	GRANEL AGRICOLA	-
GRANEL MINERAL	4,099,465	GRANEL MINERAL	2,010,118
PETROLEO Y DERIVADOS	-	PETROLEO Y DERIVADOS	223,848
OTROS FLUIDOS	-	OTROS FLUIDOS	-

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Estadístico de los puertos de México [en línea] Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html, [consultado 03-noviembre-2014].

Con respecto a la carga de granel mineral en 2013 se logró importar el 7% y exportar 35%, cabe indicar que el incremento en las exportaciones se debe a la demanda de países como China, Corea del Sur, Japón e India, ya que lo utilizan principalmente para la industria naval, siderúrgica, naval y automotriz. Cabe destacar que existe actividad de cabotaje para esta línea de negocio donde la carga sale de Colima teniendo como destino los estados de Michoacán y Baja California, con mineral de hierro.

Por otro lado se encuentra el granel agrícola, México produce alrededor de 30 millones de toneladas al año de granos y otros productos agrícolas. Además realiza importaciones por un promedio de 1, 190,194 millones de toneladas al año. A pesar de la producción México es un país en el que el consumo es superior a la producción y en concreto para productos como el maíz blanco, esta situación

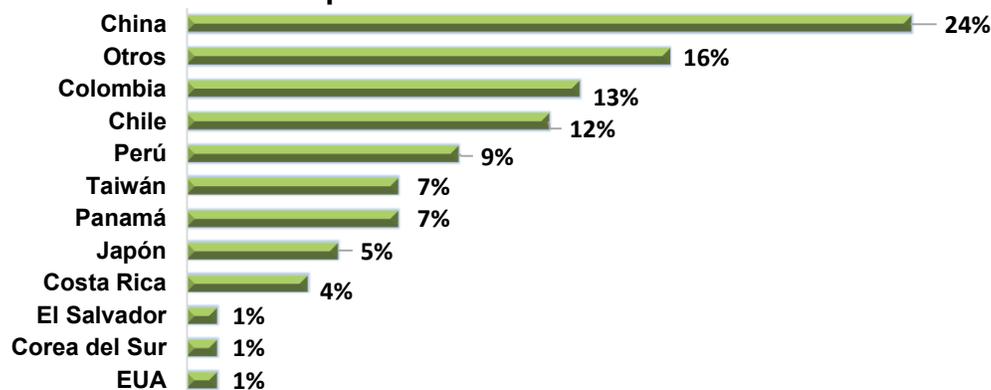
desbalanceada se hace más relevante¹²⁸. El mercado relevante de esta línea de negocio se centra principalmente en Estados Unidos y Canadá.

Otra línea de negocio es la carga general suelta, actualmente muestra una disminución del flujo, no obstante el acero y sus productos derivados y aquellas mercancías no susceptibles de ser unitizadas siguen marcando el dinamismo. Se estima que los próximos diez años presentará un crecimiento del 3.6%.

En lo referente a la exportación en el año 2013 se registraron 321,525 toneladas, los productos provienen principalmente del estado de Nuevo León tienen como destino Centroamérica. Para la importación se registró 1,055,836 toneladas, la mayoría de los productos proviene de Asia y tiene como destino los estados del Distrito Federal, Jalisco, Aguascalientes, Nuevo León y Guanajuato.

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 nacional¹²⁹.

Gráfica VII. Destino de las Exportaciones realizadas en el puerto de Manzanillo



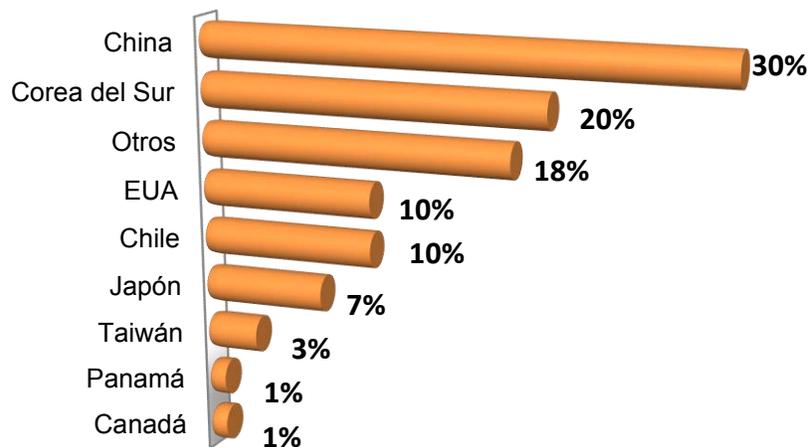
Fuente:Elaboración propia con base en datos proporcionados por el Plan Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Manzanillo.

¹²⁸ PMDP 2012-1017, *op. cit.*, p. 63.

¹²⁹ *Cfr.*, Víctor Hugo Zamudio Cruz, La importancia de la modernización del puerto de Manzanillo para el desarrollo del Comercio Exterior Mexicano en la Cuenca del Pacífico (1994-2000), Tesis (Licenciado en Relaciones Internacionales), México, D.F., UNAM, 2005, p. 84.

Se encuentran dentro de las principales mercancías que se exportan vía contenedores a China son: juguetes y sus partes, automóviles y refacciones, calzado, poliéster, telas diversas, vidrio, llantas y cámaras, aparatos de iluminación y sus partes entre otros, en lo que respecta al granel mineral se encuentran los concentrados de zinc y cobre, a Corea del Sur en 2013 se logró exportar 89,858 toneladas de carga general suelta y en contenerizada 1, 167,206 toneladas, destacando llantas, autopartes y refacciones. Por su parte, Japón recibe concentrado de zinc y cobre, carne congelada, autopartes y refacciones principalmente. Hacia América Latina se exporta principalmente vidrio, productos químicos, productos alimenticios, azulejos, cerámica y medicamentos.

Gráfica VIII. Destinos de las importaciones realizadas en el puerto de Manzanillo



Fuente Elaboración propia con datos obtenidos de Port Hanbook 2014-2015 del Puerto de Manzanillo, Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Con respecto a las importaciones, China ocupa el primer lugar con el 30% los principales productos que se importan son azulejos de porcelana y cerámica, tejidos, hilados, ropa y accesorios, caucho, pescado congelado, autopartes, refacciones, llantas y juguetes. De Corea del Sur sólo se importa el 20%, destacando artículos de hierro y acero, tales como placas, rollos, láminas, bobinas, entre otros. De Japón se importan artículos de hierro y acero, autopartes

y refacciones; mientras que de Chile se importan mayoritariamente madera y de Estados Unidos derivados del petróleo y soya.

Como puede apreciarse, el puerto de Manzanillo juega un papel importante dentro de la economía nacional ya que recibe el 68% de la carga que arriba por el Pacífico mexicano y 46% del total de TEU's del país. Según datos proporcionados por la APIs de Manzanillo de 1994 a 2013 la tasa de crecimiento anual ha sido de 20.24%. Estos grandes avances se deben a que el puerto ha captado números y variados productos para importar y exportar, además hoy en día se concibe como una plataforma logística capaz de ofrecer diversos servicios, situación que favorece enormemente el comercio exterior de México ampliando sus posibilidades y oportunidades.

Para el Estado mexicano debe ser una prioridad reforzar y multiplicar sus relaciones comerciales, ya que así se verá comprometido e incluso forzado a modernizar los puertos, de esta forma se volteará a ver a Manzanillo con mayor interés, puesto que se intensificará el enlace directo con Asia, Centro y Sudamérica. Sin duda, el puerto figurará en la medida en que el éste incorpore mercancías más complejas y responda a las exigencias del comercio internacional.

Paralelamente a estas actividades se encuentra el mercado internacional y nacional de cruceros. El puerto de Manzanillo es la principal zona turística del estado de Colima. Ya que las condiciones naturales con las que cuenta son propicias para el desarrollo turístico, siendo éste importante para el progreso económico de la población colimense.

La mayor parte de los cruceros que arriban al Puerto de Manzanillo son nacionales, aunque también existen embarcaciones provenientes de destinos internacionales, principalmente de Estados Unidos.

Desde abril de 2011 Manzanillo se ha convertido en *Home Port*, es decir, un puerto de origen donde se embarcan los turistas. Asimismo se presenta un crecimiento en el mercado de cruceros en el Puerto desde hace 4 años¹³⁰.

¹³⁰ PMDP 2012-1017, *op. cit.*, p. 222.

Con el muelle y las instalaciones para cruceros recientemente creado, el Puerto de Manzanillo está en situación de poder albergar a los cruceros que pudieran tener interés en hacer escala en el Puerto. El reto es seguir manteniéndose como una opción e ir escalando. Para esto, es necesario modernizar, ampliar e incrementar la promoción del Puerto a nivel nacional e internacional, así como dar a conocer al exterior los servicios turísticos que Manzanillo ofrece a sus visitantes,

El PMDP realizó una proyección en la cual resalta un incremento en el mercado de cruceros mexicanos, para el 2015 se pronostica el arribo de 41 buques y 58.8 miles de pasajeros.

3.5 Evaluación y perspectivas del puerto de Manzanillo para llegar a ser puerto pivote

El puerto de Manzanillo ha tenido gran importancia en la vida económica y política no sólo del estado de Colima sino del país, cabe resaltar que son muchos los elementos que intervienen para que un puerto se considere valioso y se profile para ser puerto pivote o *hub* capaz de competir a nivel internacional, por ejemplo, debe contar con servicios, infraestructura e instalaciones capaces de recibir grandes volúmenes de carga contenerizada las cuales se transportaran en barcos hacia puertos menores para que finalmente se distribuya hacia su destino final, por otra parte, debe encontrarse cerca del eje de intersección entre rutas principales y alimentadoras. Las ventajas comparativas están presentes, ahora bien sólo se requiere que se concretice mediante la acción de los actores públicos y privados tomando en cuenta al puerto en cuestión.

Como ya se ha hecho mención, el puerto de Manzanillo posee una privilegiada y estratégica ubicación, sin embargo no sólo ello lo ha colocado en tan ventajosa posición dentro del comercio internacional, en los últimos diez años ha logrado obras de infraestructura portuarias importantes como terminales equipadas con grúas, canales de navegación más profundos que dan cabida a barcos portacontenedores, áreas de ciaboga y maniobras que lo coloca en ventaja frente a otros puertos nacionales e internacionales, aunado a ello cuenta con lugares y espacios apropiados para desarrollar actividades comerciales y turísticas, dicha situación lo coloca como un puerto multipropósito.

Amén de lo antes señalado es conveniente destacar que el sistema portuario mexicano cuenta con numerosos puertos y terminales que tienen una función específica y desde luego se encargan de atender un mercado bien definida situación que evita una competencia innecesaria e incluso el estancamiento de los litorales ubicados tanto en el Océano Pacífico como en el Golfo de México.

Actualmente Manzanillo es el primer puerto líder de México en carga contenerizada, el desarrollo de las conexiones en el interior del país a través del ferrocarril y el autotransporte le han brindado la posibilidad de incrementar sus líneas de negocio, por si fuera poco, es la gran puerta que permite ingresar al mercado sudamericano y asiático.

Hoy en día el único puerto que cumple con las características y capacidades fundamentales para llegar a ser un puerto pivote o *hub* regional es Manzanillo. A pesar de ello México necesita incrementar el nivel de servicio para ello es necesario crear otro tipo de industria que complemente al servicio actual como lo son los astilleros para construcción y reparación naval, el abasto y suministro de combustible a precios internacionales, el aumento de la capacitación con escuelas náuticas y un registro marítimo. Todo ello sería un gran imán para las líneas navieras que sin duda construirían en México grandes puertos de conexión que le ayudarían al país a beneficiarse de las economías de escala las cuales pueden generar un mayor tráfico de mercancías a través de ellos.¹³¹

De tal forma que el papel que tiene que cubrir el puerto de Manzanillo es captar enormes volúmenes de carga, posteriormente redistribuirla haciendo uso de las conexiones multimodales; mejorar e impulsar calidad del intercambio y la distribución; promover instalaciones y equipamientos portuarios especializados¹³².

¹³¹ Osiel Cruz, Lázaro y Manzanillo, con posibilidades de ser puertos *hub* globales [en línea] t21, Dirección URL: <http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2014/02/27/lazaro-manzanillo-posibilidades-ser-puertos-hub-globales> f, [consultado: 11-diciembre-2015]

¹³² María Teresa Fernández García, Importancia de los Acuerdos de Facilitación Marítimo/Portuario para el puerto de Lázaro Cárdenas como plataforma logística en la relación bilateral México-China, Tesis (Licenciado en Relaciones Internacionales), México, D.F., UNAM, p.123.

La apertura comercial, así como la constante reestructuración en el comercio internacional han propiciado que algunos puertos internacionales lleguen a saturarse por la demanda del *hinterland* y *foreland*, es el caso de los puertos estadounidenses en California, Long Beach y los Ángeles, ambos presentan altos índices de rendimiento y de frecuencia en el arribo de los viajes, captan importantes volúmenes de carga mexicana contenerizada procedente de Asia, la cual entra al país por la frontera norte, en desmedro de los puertos nacionales¹³³. Actualmente estos puertos *hub* globales se encuentran inmersos en problemas como son: demoras y menor eficiencia operativa en el manejo de contenedores, esto si bien es un inconveniente para el comercio de Estados Unidos, puede significar una gran oportunidad de desarrollo para los puertos del Pacífico mexicano, ya que puede ofrecer servicios más ágiles y menos costosos haciendo uso de sus corredores multimodales.

Algunas líneas navieras medianas y pequeñas, como Hamburg Sud, la compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), MARUBA y CCNI, han cambiado su *hub* de transbordo desde Los Ángeles/Long Beach hacia Manzanillo con la finalidad de evitar las demoras por saturación de los puertos californianos¹³⁴. Cada vez que incrementa el arribo de navieras y mercancía es signo de se produce un cambio significativo en varios sectores del puerto y del país, la estructura territorial; es decir el puerto y su entorno, las conexiones con las regiones interiores pero no sólo se modifican espacio físicos sino también fases específicas del proceso productivo como la elaboración de estrategias logísticas las cuales involucran la circulación, distribución, administración entre otros.

Hoy en día las condiciones actuales del comercio internacional demandan mayor tecnología y conectividad entre los diversos medios de transporte, por lo que respecta al transporte marítimo, el puerto de Manzanillo como ya se ha demostrado, está en la posibilidad de construir un puerto *hub* regional, específicamente este puerto resulta rentable para el país, sin duda alguna aún se

¹³³ Martner Peyrelongue, *op. cit.*, p. 32.

¹³⁴ *Idem.*

encuentra en la obligación de definir objetivos nacionales en materia portuaria tomando en cuenta sus ventajas comparativas y competitivas.

De acuerdo con el Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030, invertir en infraestructura carretera para mejorar la conectividad puerto-ciudad-fronteras es uno de los aspectos que debe contemplar un proyecto integral, ya que para lograr el desarrollo de las zonas costeras de nuestro país también es necesario fomentar la competitividad de actividades portuarias, buscar la descentralización de la industria, atraer y facilitar la inversión pública y privada, e impulsar el desarrollo de nuevos puertos¹³⁵.

En el año 2013 el puerto obtuvo grandes logros ya que fue el primer puerto en México en alcanzar la cifra de 2 millones de TEU's, dicha situación lo coloca como el puerto comercial más importante del Pacífico y del país

Según estimaciones de expertos en el ramo del sector marítimo se tiene pronosticado que para el 2020, el puerto de Manzanillo, registrará una inversión pública y privada por 5,700 millones de dólares, sin considerar el capital que ya se inyectó en la aduana ni el recurso para la ampliación de carreteras. Es decir, en 5 años se tiene planeado que la terminal especializada de contenedores llegue a estar modernizada como lo están ahora los puertos más importantes del mundo como Ámsterdam, Singapur, Hong Kong entre muchos otros. La finalidad de estos proyectos es inyectar y fortalecer un espacio estratégico que redituará en un futuro y ubicara a este puerto como *hub* regional y de seguir trabajando en una estrategia marítima se logrará desarrollar nuevas rutas comerciales que se sustentaran con nuevos tratados internacionales en materia comercial y amén de ello se abrirá la posibilidad de hacer de Manzanillo un puerto *hub* global.

Autoridades de la API señalan que si las condiciones políticas y económicas mejoran o permiten el incremento del desarrollo del puerto y de su *hinterland* se podrá alcanzar una descarga de 4 millones de TEUs; esto es hoy en día la cifra que actualmente realizan en su conjunto todos los puertos del país para descargar contenedores. Para este año se proyecta que quedará finalizada la terminal de usos múltiples y la terminal para carga mineral general y especializada.

¹³⁵ PMDP 2012-1017, *op. cit.*, p. 222.

En caso de lograr la ampliación del puerto y la implementación del puerto *hub* regional, no habrá ninguna duda que Manzanillo obtendrá más importancia y proyección a nivel nacional e internacional ya que los volúmenes de mercancías que entraran y saldrán serán en grandes proporciones, en los últimos años ha logrado vincularse a los flujos de mercancías de mayor sofisticación y valor agregado, cuyas exigencias de puntualidad son mayores, es decir se sigue el sistema de organización “justo a tiempo”. Con dicho proyecto que beneficiará tanto al Estado como al país.

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 se define al sector marítimo-portuario como un ámbito estratégico, al cual se le debe invertir ya que es un espacio que de ser equipado y utilizado adecuadamente redituaría al país grandes beneficios tanto en la parte comercial como de seguridad.

En el Plan Maestro de Infraestructura 2013-2018 se presentan 8 líneas de acción las cuales pretenden incrementar la prosperidad y progreso de los litorales mexicanos, estos son:

- Primera. Fomentar el desarrollo de puertos marítimos de clase internacional, que potencien las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.
- Segunda. Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del Sistema Portuario,
- Tercera. Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios; que apoyen el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior. Se promoverán dos sistemas de puertos: el del Golfo y el del Pacífico. Se trata de que los puertos se complementen entre sí, resalten su vocación natural y compitan con otros puertos del mundo.
- Cuarta. Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.
- Quinta. Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas.
- Sexta. Agilizar la tramitología aduanal y fiscal en los puertos del país, incorporando para ello tecnologías de punta.

- Séptima. Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana.
- Octava. Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsarlo como vía alterna a la terrestre, en el tránsito de mercancías.¹³⁶

Sin lugar a dudas, la puesta y correcta aplicación de las líneas de acción traerán grandes beneficios no sólo para el puerto de Manzanillo, sin embargo si se invirtiera y se aplicaran dichas acciones se tendría en muy poco tiempo el primero puerto *hub* regional en México, situación que serviría para que fuese un ejemplo para otros puertos del Pacífico y del Golfo de México. La proyección a futuro se encuentra, sólo falta actuar y regresar la vista hacia aquellos espacios naturales que siempre han conectado al país.

¹³⁶ Plan Nacional de Infraestructura [en línea] t21, Dirección URL: [file:///C:/Users/user1/Downloads/programa-nacional-de-infraestructura-2014-2018%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/user1/Downloads/programa-nacional-de-infraestructura-2014-2018%20(1).pdf), [consultado: 18-septiembre-2014].

CONCLUSIONES

*“El hombre debe tener este sentido (geográfico)
en la sangre si su nación ha de salvarse y ser fuerte”
Frederic Ratzel*

Hoy en día todos los países se encuentran inmersos en un contexto de dependencia y correlación, esto va incrementando por los procesos de integración económica que demandan cambios radicales en el transporte y distribución de mercancías a grandes volúmenes. Amén de esto, el transporte se ha convertido en un elemento básico que hace funcionar al mundo globalizado y al comercio internacional.

Es en este contexto que debe reconocerse que los espacios marítimos así como el Sistema Portuario Nacional desempeñan un papel fundamental para el Estado mexicano, ya que contribuye al crecimiento de la economía mexicana y al desarrollo nacional, regional y local. México como ya se ha hecho mención tiene una ubicación privilegiada que le brinda la posibilidad de explotar sus litorales para el desarrollo de sus actividades comerciales y desde luego para vincularse con otros mercados mundiales. Sin duda las características geográficas son óptimas para ser aprovechadas de manera racional. Sin embargo lo que falta es la correcta implementación de políticas que fortalezcan el uso, explotación y protección de los espacios marítimos y puertos, aunado a lo antes señalado es importante concretar el desarrollo de los puertos con la vocación productiva de sus correspondientes *hinterland* para sacar el máximo provecho.

Sin duda es lamentable que los espacios marítimos sea vistos como barreras naturales, poco se ha hecho por reestructurarlos, regularlos y actualizarlos. Es importante que la población identifique que el mar es un aliado que de ser utilizado adecuadamente se obtendrán grandes resultados a futuro.

Resulta urgente que México se concentre y atienda problemas que van en detrimento del país y de los puertos, actualmente existe una fuerte concentración del transporte marítimo en un reducido número de navieras, se requiere diseñar nuevos sistemas de enlace y logística, acelerar el proceso de carga y descarga de

mercancía contenerizada y adecuar las embarcaciones así como los espacios marítimos para todo tipo de cargas.

Cabe destacar que a nivel mundial, alrededor del 80% de las importaciones y exportaciones se realiza por la vía marítima, países como Singapur, China, Hong Kong, Chile, Brasil por mencionar solo algunos han sabido reconocer que el avance en su economía la deben ligar al sector marítimo, por ello han desarrollado una marina mercante, una infraestructura, así como servicios que facilitan el intercambio comercial, desafortunadamente eso no sucede en México ya que el servicio es visto como de los más engorrosos, caros e ineficientes del mundo, ya que las operaciones logísticas, el retraso tecnológico ocasionan tardanza en el despacho de mercancías e inseguridad.

Algunos especialistas en el tema señalan que es importante gestionar una Estrategia Integral que beneficiará a todo el país; ésta no sólo se orientaría hacia el desarrollo del poder marítimo nacional; sino también posee el potencial de influenciar amplios sectores económicos y sociales del país y que a su vez incrementará el Poder Nacional. Es necesario crear trámites y requerimientos para simplificar las transacciones comerciales, incluyendo acuerdo y reglamentos para las importaciones y exportaciones, la finalidad es disminuir los costos y tiempo esto llevará a un incremento que fomentará la competitividad.

Después de que se llevó a cabo la reestructuración en el sistema portuario nacional, sin duda hubo un incremento en la utilización de los puertos, Veracruz Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo mostraron rápidamente un aumento en el intercambio de mercancía, es por ello que se comenzó a trabajar en la modernización de las conexiones de los litorales con el interior del país.

Sin embargo, Manzanillo hoy en día es el principal puerto del Pacífico, ya que cuenta con una ubicación geográfica valiosa, además ha logrado expandir su zona de influencia, es el principal puerto en exportar carga contenerizada, todo el trabajo realizado por la API así como por las autoridades estatales, le ha abierto a éste la posibilidad de llegar a ser el primer puerto *hub* regional del país; es decir se encuentra con las condiciones físicas, geográficas y administrativas para comenzar la construcción de este gran proyecto que sin duda sería de gran valor

no sólo para el estado y su población sino para todo el país, ya que se realizaría una gran concentración y distribución de flujos de mercancías, pero en una escala menor que un puerto *hub* global a áreas subcontinentales con los principales bloques económicos. En cuanto a movimiento de pasajeros, ha ido a la baja esto por el incremento en la inseguridad en algunas de las regiones costeras, el impacto resulto muy negativo en la movilización de pasajeros en cruceros, dicha situación debe ser atendida a la brevedad ya que se está descuidando un sector económico que inyecta a la economía mexicana una fuerte cantidad de divisas.

Aunado a lo antes mencionado las condiciones coyunturales del país favorecen al puerto colimense frente a otros como por ejemplo Lázaro Cárdenas, a pesar de encontrarse también en el Pacífico y contar con condiciones físicas y geográficas similares, en los últimos años ha sido tomado por la delincuencia organizada quien ha utilizado como un medio para el paso de droga, contrabando de armas, trata de blancas y lavado de dinero. Es lamentable porque se tenía un programa muy ambiciosos para todo el estado. La incertidumbre que se generó para las navieras, así como para las empresas que lo utilizaba como vía o paso para enviar o recibir mercancía de Centro y Sudamérica o de Asia, se ocuparon de buscar otras rutas alternas y más seguras, Manzanillo fue considerada como la mejor opción y debido a esto aumentó la demanda del traslado de carga contenerizada, situación que obligó al estado a mejorar su conectividad ferroviaria y carretera.

Prueba de lo antes señalado es que en los últimos años alcanzó altos grados de productividad que lo orillaron a ofrecer otros servicios, dicha situación llamó la atención de las líneas navieras, quienes vieron en él una gran oportunidad para arribo y descarga de su mercancía. Día a día Manzanillo tiene que trabajar para alcanzar niveles elevados de eficiencia portuaria, conectividad e integración modal, situación que requiere de un trabajo conjunto con gobierno federal, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, API, gobierno del estado de Colima, pobladores, inversionistas, navieras entre otros que se vayan sumando al proyecto, cada una implementará, supervisará, coordinará y revisará los distintos servicios que le competen siempre se tendrá como objetivo mejorar la competitividad y seguridad del puerto de Manzanillo.

Por otro lado, se tiene la desventaja de poca certeza jurídica, tema en el México ha perdido terreno y ha mostrado poco interés, tal como se mencionó en el capítulo II del presente trabajo, las leyes actuales se quedan cortas frente a la realidad que hoy nos presenta el comercio internacional. Es importante crear un debate entre todos los actores involucrados en el desarrollo del sector marítimo, ya que actualmente se muestra desvinculación y poco conocimiento. La estrategia a implementar debe tener objetivos a corto, mediano y largo plazo ya que como se ha visto las decisiones inmediatas y de corto plazo poco han funcionado, sin duda la planeación será un trabajo constante y afanoso, pero el resultado será gratificante ya que se tendrá un proyecto nacional – en los espacio marítimos- duradero, actual sobre todo logrará conectar todos los espacios.

La reactivación del sector marítimo abarca varios puntos, los cuales deben incorporarse en la medida que se requiera su participación, se tiene que comprender que el Sistema Portuario Nacional es una fuente de creación de riqueza, que de utilizarla adecuadamente aportará gran valor a las cadenas productivas del país mejorando siempre la eficiencia y calidad de los servicios y buscando la competitividad en el mercado, amén de ello se optimizará el crecimiento económico y social del país a través de una excelente gestión de inversiones que mejoren las infraestructuras portuarias pero sobre todo los puertos deben ofrecer eficiencia portuaria; es decir, buscarán mejorar sus procesos, controlando y coordinando todas las actividades, para que se ofrezca un servicio competitivo, fiable y de calidad, con un costo eficiente y unos niveles de seguridad y de respeto medioambiental.

Por otro lado, cabría destacar que dicha situación se da porque el comercio internacional se encuentra inmerso en una constante competencia, esto por la innovación tecnológica, nuevos acuerdos de cooperación, nuevos mercados que buscan traspasar fronteras y demás circunstancias coyunturales; lo relevante en esto, es que las comunicaciones y los medios de transportes juegan un papel sustancioso porque la tendencia actual los obliga a modernizarse, a reinventarse; es decir los presiona y los compromete a dar más de sí. El Sistema Portuario Nacional debe seguir esta misma lógica, poco a poco México ha ido creciendo en

diversos sectores que probablemente no conocen del todo los beneficios que brinda dicho espacio, vale la pena rehacer y reactivar la industria del transporte marítimo pero sobre todo valdrá más la pena si se difunde a todo el país Norte-Centro-Sur, el objetivo será conectar todo el país, integrar lo terrestre con lo marítimo y viceversa.

Lo anterior no se debe de asumir como el fin del crecimiento y desarrollo del sector marítimo, actualmente tiene la posibilidad de auxiliarse y basarse en nuevas disciplinas que brinden la oportunidad de mejorar las condiciones actuales, por ejemplo la Talasopolítica que busca crear una política de Estado, pero iniciando desde el mar hacia la tierra y no a la inversa; es decir nuestro punto de partida serán los mares y los puertos. Es momento de proponer y de reactivar el sector marítimo-portuario y con ello hacer del puerto de Manzanillo el primer puerto *hub* regional del país, esto brindaría un fuerte impulso al mismo y a las industrias y sectores auxiliares.

Finalmente podemos concluir que la hipótesis planteada al inicio de esta investigación ha sido confirmada, el puerto de Manzanillo cuenta con características geográficas, físicas y operativas para llegar a ser un puerto *hub* regional, el cual será capaz de intensificar el volumen de las exportaciones.

Si bien la única solución no es ésta; existen una gran cantidad de propuestas que buscan fomentar la industria marítima para que incremente el comercio y se ocupen esos espacios que han sido relegados; sin embargo se puede iniciar por fomentar una cultura marítima, informar a toda la sociedad mexicana que se cuentan con estos espacios y que pueden ser la llave para ingresar a nuevas latitudes.

Aún falta mucho por construir no basta con crear una infraestructura complementaria a la actual, hoy en día es necesario construir y diseñar nuevos espacios, puertos y terminales marítimas que hagan de México un país competidor y conocedor de su riqueza nacional.

GLOSARIO

Administración Portuario Integral (API): Sociedad mercantil que mediante concesión se encarga de la planeación, aprovechamiento, explotación de los puertos, así como de la programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios portuarios.

Astillero: Lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde éstas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento.

Atracar: Acercar, arrimar todo lo que sea posible el costado de una embarcación a cualquier parte, especialmente a un muelle.

Barco: Nombre genérico que se le da a toda clase de embarcación cuya principal característica es la de poder flotar en el agua, se utiliza para transportar personas y bienes, y que pueden estar construidas a base de madera, hierro, acero. Sus sinónimos son nave, navío, buque o embarcación.

Cadena productiva o proceso productivo: es el conjunto de operaciones planificadas de transformación de unos determinados factores o insumos en bienes o servicios mediante la aplicación de un procedimiento tecnológico.

Crucero: Embarcación que realiza recorridos específicos de relativa corta duración ofreciendo a los turistas la oportunidad de paseo en cada uno de los puertos donde hacen escala.

Embarcación: Vehículo para la navegación en agua.

Embarque: Partida de mercadería que será importada y exportada.

Exportación: Salida de mercancía de un territorio aduanero, ya sea de forma temporal o definitiva.

Foreland: Se denomina *foreland* de un puerto a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto a la cual se dirige la carga generada por su hinterland o de la cual procede las mercancías destinadas a dicho hinterland.

Hinterland: Se denomina hinterland a la región nacional o internacional que es origen de las mercancías embarcadas en el puerto y destino de las mercancías desembarcadas en el mismo. Se trata pues del área de influencia del puerto alrededor del mismo.

Importación: Acto legal de introducir a un país productos precedentes del exterior, cumpliendo con los requisitos y el pago de los derechos.

Know How: Es la transferencia de tecnología y experiencias por parte del franquiciante hacia los franquiciarios para establecer la estandarización de sus franquicias.

Fuentes de Consulta

Fuentes Bibliográficas

- Acosta Castro Mariana, *La geopolítica crítica y los medios de información*, Maestría (Relaciones Internacionales), UNAM, 2012, 181pp.
- Arellano Quintero David, *Flota Mercante de México*, Ed, Porrúa, México 1995, 152pp.
- Cervantes Ahumada Raúl, *Derecho Marítimo*, México, Porrúa, 2004.
- Cruz Ortiz Alicia, *La geografía marítima mexicana y el poder naval de la federación*, Licenciatura (Relaciones Internacionales) UNAM, México 2011, 67pp.
- González Lara Luis David, “El poder marítimo mexicano en el siglo XXI: realidades y perspectivas”, *Infraestructura marítima, portuaria y dragado estratégico*, CESNAV-UNAM, México 2013, p. 139
- Herrera Santana David, *Fundamentos de geopolítica: visión y análisis*, “*Los Nuevos Enfoques de la Escuela de Geopolítica Anglosajona*”, Ed. CESNAV.UNAM, México 2012, 139 pp.
- Hill Charles, *Negocios Internacionales: Competencia en el mercado global*, Ed. Mc Grall Hill, USA, 2011, 703pp.
- Justo Ariel Heriberto, “El Océano Político”, *Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires*, Buenos Aires, Octubre 1999, p. 5.
- León Alex, Romero Rosa, *Logística del Transporte Marítimo*, Logisbook, España (Barcelona), 2003, 270pp.
- Londoño Julio, *Fundamentos de la Geografía política*, Ed. Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, Bogotá, 1995,101pp.
- Maubert Viveros Claudio, *Comercio Internacional*, Ed. Trillas, 2da edición, México, 2009, 203pp.
- Nogue Joan y Ruff Joan Vicente, *Geopolítica Identidad y Globalización*, Ariel, España, 2001, 247pp.
- Ortega Muñiz Carlos, “Reflexiones sobre seguridad nacional, poder marítimo y política de defensa en México”, *El Poder Marítimo Mexicano en*

el siglo XXI, Realidades y Prospectivas, CESNAV-UNAM, México 2013, 139pp.

- Ostos Cetina María del Pilar, *Fundamentos de la geopolítica: visión y análisis, "Aplicación de modelos geopolíticos en América Latina: los casos de Brasil y Colombia"*, CESNAV-UNAM, 2012, 139pp.
- _____, *El poder marítimo mexicano en el siglo XXI realidades y prospectivas, "Islas: Una proyección Talasopolítica"*, CESNAV-UNAM, México, 2013, 277pp.
- Padilla Liliana S., Juárez Gutiérrez María, *Medio ambiente, sociedad y salud en cuatro ciudades portuarias de México: Ensenada, Manzanillo, Altamira y Veracruz*, México, UNAM, 2013, 296pp.
- Ruiz Olmedo Sergio A., *Tratado Práctico de los Transportes en México: Logística para los mercados globales*, México, Ed. 20+1, 2007, 360pp.
- Thayer Alfred Mahan, *El interés de Estados Unidos de América en el poderío marítimo: Presente y Futuro*, Universidad Nacional de Colombia, Colombia, 2000, 204pp.
- Salgado y Salgado José Eusebio, *La Flota mercante y la legislación marítima mexicana*, UNAM, México, D.F.
- Saracho López José Federico, *Fundamentos de Geopolítica: visión y análisis, "Geopolítica: Origen y Desarrollo de la Europa Continental"*, Ed. CESNAV.UNAM, México 2012, 139 pp.
- Uribe Ortega Graciela, *Geografía Política Verdades y Falacias del fin de milenio*, Nuestro tiempo, primera edición, 1996, 142pp.
- Uriel Raymundo Velázquez de la Fuente, *La marina mercante en México: su evolución y perspectivas en un mundo globalizado*, Licenciatura (Economía) México D.F., 2006, UNAM, 153pp.
- Villagomez Espinoza Juan Carlos, *Intento fallido de integración portuaria Altamira-Tampico, Tamaulipas*, Licenciatura (Relaciones Internacionales) UNAM, México D.F., 2014.

Fuentes Hemerográficas

- Aguilar René Alejandro, “Los puertos mexicanos y su regulación jurídica: el caso de Manzanillo, en revista de Jure, año 5, Núm. 3, Universidad de Colima, 2005, pp.116.
- Aramburu Enrique, “La Talasopolítica: fundamentos de una disciplina”, en *El Periódico el CEID*, Buenos Aires, Oct-Dic., p.7.
- Cairo Caarou Heriberto, “Geopolítica crítica”, en *Geosur*, Año 30, No. 3-43-344, Montevideo, 2008, p.89.
- Contreras Polgati Arturo, “Análisis crítico de la geopolítica contemporánea” en *Revista Política y Estratégica*, Academia nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE).
- Fédorova Katerina, “La contribución histórica de A. T. Mahan. El análisis comparativo de los conceptos geopolíticos: estratégico-militar y natural-orgánico”, en *revista de Filosofía, Derecho y Política*, Núm 17, 2013, p.27.
- González Laxe Fernando, “Puertos y Transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global” en *revista de Economía Mundial 12*, Universidad de Coruña, 2005, p. 148.
- Hoffmann Jan, “El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano”, *Revista de la CEPAL*, Núm.71, Santiago de Chile, p. 121
- Maldonado Carrasco Ana Grisel, La Multimodalidad en México, en *Revista Comercio Exterior Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext)*, Vol.58, Núm. 10, México, D.F, Octubre 2008, p. 722.
- Martner Peyrelongue Carlos Daniel, “Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México” *Revista de Ciencias Sociales*, núm. 52, 2010, Universidad Autónoma del Estado de México, p. 320.
- _____, “Redes globales e integración territorial de los puertos mexicanos”, en Boletín documental Mirada Ferroviaria, Núm 8.p. 24.
- _____, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global” *Revista eure (Vol. XXV, N° 75)*, pp. 103-120, Santiago de Chile, septiembre 1999, p.105.

- _____, “Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos”, Querétaro, 2001
- _____, “Puertos de México geoestratégicos es espacios clave. Una aproximación desde la perspectiva geográfica”, *Revista transporte y territorio*, núm. 3, Universidad de Buenos Aires, 2010, pp. 124-125.
- _____, Integración Modal y Competitividad en el Puerto de Manzanillo, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Colima, p. 38.
- Munguía Vázquez Gabriela, Quiroz Cuenca Sara, “Inversión en infraestructura marítima portuaria. Análisis comparativo Manzanillo-Shangái, 1980-2010”, en *Análisis Económico*, Núm. 67, Vol. XVIII, México D.F, 2013, p.247.
- Ojeda Cárdenas Juan N., “Los puertos de México ante un nuevo gobierno (1990-2012)”, *Comercio Exterior*, vol. 64, núm. 2, marzo y abril de 2014, p. 36.
- Ortiz Jiménez Sofía, “Modernización y ampliación del puerto de Veracruz y su impacto en la economía mexicana”, *Revista Exploratoris*, Volumen 1, 2010, p. 11.
- Rico Guadalupe, “Exportaciones mexicanas”, en *Revista Comercio Exterior Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext)*, Núm. 179, México, D.F, 2007, p. 749.
- _____, “Puertos mexicanos a todo vapor”, en *Revista Comercio Exterior Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext)*, Núm. 182, México, D.F, 2007, p. 749.
- Ruiz Olmedo Sergio, “La Organización Marítima Internacional”, en *Revista T21*, Vol. 88. Año 8, sección de puerta a puerta, México, 2006.
- s/a, “El transporte marítimo en los tiempos de la globalización”, en *Revista Comercio Exterior Banco Nacional de Comercio Exterior(Bancomext)*, Vol.54, Núm. 8, México, D.F, 2004, p. 749.
- s/a, “América Latina y el Caribe: evolución del sistema portuario, 1997-2013”, en *boletín de la Cepal*, edición No. 330, Ném.2/2014, p. 11.

- s/a, “El transporte marítimo en los tiempos de la globalización” en revista de Comercio Exterior, Vol. 54, Núm, 8, Agosto de 2004, p. 755.
- Tomaz Noelia Estefanía, “Competencia por el espacio marítimo en el siglo XXI, un Pacífico no tan Pacífico: reacomodamiento de potencias”, en *revista de Publicaciones Navales*, p. 198.
- Vera Vidal José Carlos, “La reestructuración de los puertos mexicanos y la integración modal del transporte en México”, en revista *Centro de estudios superiores Navales*, México, agosto-abril, 2008.
- White Herrera René, “La importancia del Desarrollo Marítimo y del Poder Marítimo” *Revista Centro de Estudios Superiores Navales*, México D.F., octubre-diciembre 2008-4, pp. 24-25.

Fuentes Electrónicas

- Barbarie Farías Cristián, Efectos de la globalización en la protección de las LL.CC.MM, [en línea] Escenarios de actualidad, Dirección URL: revistamarina.cl/revistas/2007/6/barbieri.pdf [consultado: 3-septiembre-2014]
- Díaz-Bautista Alejandro, Los puertos en México y la política económica portuaria internacional, [en línea] Observatorio de la Economía Latinoamericana, Dirección URL: , [consultado 28-octubre-2014]
- Hernández Hugo, Llamam a dirección de Marina Mercante a fortalecer industria naval, [en línea] T21, Dirección URL: <http://t21.com.mx/maritimo/2013/03/15/llaman-direccion-marina-mercante-fortalecer-industria-naval>, [consultado 28-octubre-2014].
- _____, Marina mercante mexicana, supeditada a las reglas de empresas navieras, [en línea] T21, Dirección URL: <http://t21.com.mx/maritimo/2012/11/14/marina-mercante-mexicana-supeditada-las-reglas-empresas-navieras>, [consultado 28-octubre-2014]

- _____, Marina mercante, sujeta a una falta de cultura marítima en México, [en línea] T21, Dirección URL: <http://t21.com.mx/maritimo/2012/11/12/marina-mercante-sujeta-falta-cultura-maritima-mexico>, [consultado 28-octubre-2014]
- Isawa Mishito, Historia del comercio marítimo mundial [en línea] Escuela náutica mercante de Veracruz, Dirección URL: [http://187.141.81.212/biblioteca/maestria/libros/\(Libro\)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf](http://187.141.81.212/biblioteca/maestria/libros/(Libro)%20Historia%20del%20Comercio%20Mar%C3%ADtimo%20Mundial.pdf), [consultado: 03-septiembre-2014]
- Maldonado García Juan Eduardo, “La Influencia de la Geografía en los Aspectos Militares, Marítimos y Estratégicos”, [en línea] Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV) Julio-septiembre 2009-3, Dirección URL: http://www.cesnav.edu.mx/pdfs/revista/revistas_completas/2009-3.pdf [consultado: 29 de abril de 2014]
- Meza Nayeli, “Los 15 países con más exportaciones a nivel mundial”², [en línea] Revista Forbes, Dirección URL: <http://www.forbes.com.mx/los-15-paises-con-mas-exportaciones-a-nivel-mundial/>, [consultado 14 octubre 2014]
- Ocampo Sigüenza Daniel, Los puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México, [en línea], México, D.F, agosto de 1993, Dirección URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/250/4/RCE4.pdf>, [consulta: 22-octubre-2014].
- Ojeda Cárdenas Juan, “Puertos de México en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento?”, [en línea] Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, Dirección URL: <http://www.ceplan.gob.pe/documentos/puertos-m%C3%A9xico-un-mundo-globalizado-%C2%BFentre-la>, [consultado 12-agosto-2014]
- Pedraza Dallanegra Luis, Talasopolítica: El Aislacionismo Marítimo de América Latina, [en línea] Amersur.org, Dirección URL:

www.amersur.org.ar/...t/Talasopolitica-Dallanegra.pdf, [consultado: 15 de junio de 2014],

- s/a, Alianzas y fusiones marítimas, Mar y Gerencia [en línea] Dirección URL: <http://marygerencia.com/2010/05/23/449/>, [Consultado 28-octubre-2014]
- s/a, Guía de servicio de transporte marítimo en México 2009, Dirección General de puertos y marina mercante, [en línea], Dirección URL: sct.gob.mx/...dmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf
- s/a, Programa Maestro de Desarrollo Portuario, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2110421/programa-maestro-de-desarrollo-portuario> [consultado: 15-enero-2015]
- s/a, Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Dirección URL: arquitectura.unam.mx/.../programa_nacional_de_desarrollo_portuario_2..., [consultado: 15-enero-2015]
- s/a, Programa Nacional de Desarrollo Infraestructura 2014-2018, [en línea] Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Dirección URL: www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547, [consultado: 15-enero-2015]
- s/a, “Puertos de América Latina y el Caribe movilizaron 20 millones de TEUs” [en línea] Mundo marino, Dirección URL: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puertos-de-america-latina-y-el-caribe-movilizaron-20-millones-de-teus>, [consultado 11-noviembre-2014]
- s/a, Secretaría de Comunicaciones y transportes, Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, [en línea] Dirección URL: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion>, [consultado 26-noviembre-2014]
- s/a, Secretaría de Comunicaciones y transportes, Anuario Estadístico de los puertos de México [en línea] Dirección URL:

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2013/Anuario/Anuario2013.html, [consultado 03-noviembre-2014]

- s/a, Imperio Ruso, [en línea], Historia Universal, Dirección URL: <http://mihistoriauniversal.com/edad-moderna/imperio-ruso/>, [consulta 15-mayo-2015].
- Carl Smichtt, Tierra y Mar, [en línea] Dirección URL: <http://ir.nmu.org.ua/bitstream/handle/123456789/129816/369ed0574da1813fb151d4181f1f0a0f.pdf?sequence=1>, [consultado 18-mayo-2015]
- Solís Oyarzún Eri, “Poder marítimo”, [en línea], Revista Marina Febrero de 1998, Dirección URL: revistamarina.cl/revistas/1998/2/solis.pdf, [consultado 08 marzo de 2014]

Fuentes Oficiales

- Administración Portuaria Integral del puerto de Lázaro Cárdenas URL: <http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/ubicacion>, [consultado 26-noviembre-2014]
- Administración Portuaria Integral del puerto de Manzanillo URL: www.puertomanzanillo.com.mx/, [consultado 15-abril-2014]
- Banco Nacional de Comercio Exterior URL: <http://www.bancomext.com/> [consultado 26-mayo-2014]
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Estadísticas del comercio exterior de México URL: www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/.../exterior/.../ece/bcmm.pdf [consultado 24-agosto-2014]
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes URL: <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/> [consultado 15-abril-2014]
- Secretaría de Economía URL: www.economia.gob.mx/, [consultado 15-abril-2014]