

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

“ARAGON”



19
2EJ

**EL PUERTO DE MANZANILLO: UNA
ALTERNATIVA PARA ESTABLECER
UN FLUJO DE MERCANCIAS CON LA
ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL
PACIFICO**

T E S I S

Que para obtener el Titulo de:

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

Presenta:

IGNACIO ARMANDO GUZMAN CERQUEDA

FALLA DE ORIGEN

San Juan de Aragón Edo. de Méx.

1995



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Con gran recuerdo a mi padre, a quien admiraré siempre y guardaré en mi memoria, quien pensaba que:

Iniciar una obra es cosa relativamente fácil, terminarla es algo diferente, por eso debemos hacer de cada uno de nuestros pasos la meta anhelada de un propósito; pero sigamos adelante.

Para el hombre esforzado no hay jamás puntos finales, sino que cada uno de sus pasos ha de ser un impulso hacia nuevas y más grandes empresas. ¡ Hemos nacido para luchar !, por lo que debemos tener siempre presente que la ignorancia y la pobreza no se heredan, se escogen.

En memoria de mis Padres:

Martín Guzmán Bautista (Q.E.P.D.) y
Bernardina Cerqueda Herrera (Q.E.P.D.)
Plácida Guzmán Bautista -tía Mama- (Q.E.P.D)

Quienes me trajeron a este mundo y con amor me criaron y guiaron en esta vida, gracias a ello y al ejemplo de sus vidas, he podido iniciar mi propio camino hacia mis metas anheladas.

¡ Gracias y que Dios los tenga en su gloria.!

A mis hermanas Graciela y Bertha:

Con un agradecimiento muy especial por el gran apoyo y confianza que siempre me han brindado para lograr mis estudios profesionales, y mi desarrollo como ser humano.

FALLA DE ORIGEN

A mis hermanos Saúl, Elpidio,
Moisés e Hilda:

Por la ayuda que en diferentes
momentos de mi vida han tenido para
conmigo, así como la gran motivación
que siempre he recibido de ellos.

A mis cuñadas,
sobrinos y sobrinas, con
todo mi cariño.

A Susana Arevalo, mi novia:

Por su entusiasmo y motivación
para la terminación de este trabajo,
pero sobre todo por ese gran amor
y comprensión hacia mi, lo que me ha
ayudado a superar momentos difíciles
y a encontrar felicidad y, cuyo carác-
ter y perseverancia me han enseñado
que en vez de detenerse a celebrar triún-
fos hay que multiplicar esfuerzos.

¡ A ella la amo, respeto y admiro !

A mi asesor de tesis,
Lic. Carlos Levy Vázquez:

Agradezco su aportación, primero
como maestro en los salones de clase
que ayudaron en mi formación profesional,
y posteriormente su intervención para la
realización de este trabajo.
Mi reconocimiento a él como maestro y amigo.

A todos los maestros que
contribuyeron en mi formación
profesional. ¡ Gracias !

A la E.N.E.F. "Aragón", (U.N.A.M.).

Lugar de formación profesional, en
cuyas aulas adquirí los conociem-
tos que han sido el sustento de mi
desarrollo profesional.

A mi asesor de tesis,
Lic. Carlos Levy Vázquez:

Agradezco su aportación, primero como maestro en los salones de clase que ayudaron en mi formación profesional, y posteriormente su intervención para la realización de este trabajo. Mi reconocimiento a él como maestro y amigo.

A todos los maestros que contribuyeron en mi formación profesional. ¡ Gracias !

A la E.N.E.P. "Aragón", (U.N.A.M.).

Lugar de formación profesional, en cuyas aulas adquirí los conocimientos que han sido el sustento de mi desarrollo profesional.

Al Sr. Røslaf Van Halen:

Por sus valiosos comentarios que me ayudaron a mejorar este trabajo, pero especialmente por la oportunidad que me dió para ingresar en el hermoso trabajo del transporte marítimo.

A mis amigos:

Que me han demostrado un apoyo incondicional, por lo que el valor de su amistad tendrá siempre un lugar en mi corazón.

A todas las personas que me ayudaron, y que sabrán que sus comentarios estarán en este trabajo.

I N D I C E .

INTRODUCCION...

C A P I T U L O 1

- 1. DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD MARITIMA EN MEXICO**
 - 1.1. POSICION ESTRATEGICA DE MEXICO**
 - 1.2. UTILIZACION DE LAS COSTAS MEXICANAS**
 - 1.2.1. LA EPOCA PREHISPANICA**
 - 1.2.2. LA EPOCA COLONIAL**
 - 1.2.3. LA EPOCA DE LA INDEPENDENCIA**
 - 1.2.4. DE LA REVOLUCION A LA EPOCA ACTUAL**
 - 1.3. EL PAPEL DE LOS PUERTOS EN EL DESARROLLO DEL PAIS**
 - 1.3.1. LA FUNCION DE LOS PUERTOS MEXICANOS A NIVEL NACIONAL**
 - 1.3.2. LOS PUERTOS NACIONALES Y EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO**

C A P I T U L O 2

- 2. EL PUERTO DE MANZANILLO Y LA CUENCA DEL PACIFICO**
 - 2.1. EL PUERTO DE MANZANILLO**
 - 2.1.1 UBICACION Y ORIGEN**
 - 2.1.2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**
 - 2.1.3 POSICION ESTRATEGICA DEL PUERTO**
 - 2.2. PANORAMA GENERAL DE LA CUENCA DEL PACIFICO**
 - 2.2.1. UBICACION GEOGRAFICA**
 - 2.2.2. CONFORMACION DE LA CUENCA DEL PACIFICO**
 - 2.2.3. ASPECTOS ECONOMICOS**
 - 2.3. LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO**
 - 2.3.1. EL COMERCIO EN LOS PAISES SEMIINDUSTRIALIZADOS DE ASIA**
 - 2.3.2. EL COMERCIO EN LOS PAISES DEL SUDESTE ASIATICO**

C A P I T U L O 3

3. LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DE MANZANILLO CON RESPECTO A SU ZONA REGIONAL Y A LAS CORRIENTES COMERCIALES DE ASIA.
 - 3.1. MANZANILLO Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO
 - 3.2. EL PUERTO Y SU ZONA DE INFLUENCIA
 - 3.2.1. MANZANILLO PUERTO DE DEBARROLO
 - 3.2.2. EL PUERTO Y LA PRODUCCIÓN REGIONAL
 - 3.3. MANZANILLO Y SU PARTICIPACIÓN CON EL COMERCIO DE ASIA
 - 3.3.1. MANZANILLO CONEXIÓN CON LAS RUTAS MARÍTIMAS DE ASIA
 - 3.3.2. EL FLUJO DE MERCANCIAS ASIÁTICAS EN EL PUERTO
 - 3.4. ANÁLISIS DE LA PARTICIPACIÓN DE MANZANILLO EN ESTE CON TEXTO

C A P I T U L O 4

4. CONSIDERACIONES PARA UNA MAYOR UTILIZACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO POR LOS FLUJOS DE MERCANCIAS ASIÁTICAS
 - 4.1. LA IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN MÉXICO
 - 4.2. UNA MAYOR INTEGRACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE CON EL PUERTO DE MANZANILLO
 - 4.3. MANZANILLO CENTRO DE DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS DE Y PARA LOS MERCADOS ASIÁTICOS
 - 4.4. JUSTIFICACIÓN DE CONVERTIR A MANZANILLO EN UN ENLACE CON LA ZONA ASIÁTICA DE LA CUENCA DEL PACÍFICO

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

HEMEROGRAFÍA

I N T R O D U C C I O N

EL MAR HA SIDO PARA EL HOMBRE Y LA HUMANIDAD EN GENERAL UN ELEMENTO EN EL QUE HAN BASADO SU DESARROLLO. BIEN ES CIERTO QUE DESDE LA PREHISTORIA LA HUMANIDAD HA HECHO USO DE LOS MARES COMO UN ELEMENTO COADYUVANTE DE SU DESARROLLO UTILIZANDOLO POR UN LADO COMO FUENTE DE RECURSOS PARA SU SUBSISTENCIA Y, POR OTRO COMO UN MEDIO PARA TRANSPORTAR PRODUCTOS QUE ESCASEAN EN SU REGION.

SIN EMBARGO, FUERON INUDABLEMENTE LAS GRANDES CIVILIZACIONES DE LA ANTIGUEDAD LAS QUE DEMOSTRARON UN VERDADERO USO DE LOS OCEANOS.

LA MAYORIA DE LAS CIVILIZACIONES DE ESA EPOCA BASARON EN UNA MEDIDA SIGNIFICATIVA SU CRECIMIENTO Y DESARROLLO EN EL USO DE LOS MARES, BUSCANDO UN INTERCAMBIO COMERCIAL Y UN MEDIO DE CONQUISTA Y DOMINIO DE OTROS PUEBLOS. ASI TENEMOS QUE LAS GRANDES SOCIEDADES EGIPCIA, FENICIA, GRIEGA Y ROMANA ENTRE OTRAS, CONTRIBUYERON EN GRAN PARTE AL DESARROLLO DE LA NAVEGACION.

POSTERIORMENTE SIGUE MANIFESTANDOSE LA CONDICION QUE AQUEL PAIS QUE LOGRA DESARROLLAR POR ENCIMA DE LOS DEMAS PAISES SU TRANSPORTE MARITIMO CON FINES PACIFICOS O BELICOS, ES EL QUE EN SU MOMENTO HISTORICO SE CONVIERTE EN EL DOMINANTE A NIVEL MUNDIAL. ASI TENEMOS LA EPOCA DE ORO DE ESPAÑA, FRANCIA, INGLATERRA Y PORTUGAL PAISES COLONIZADORES.

EN EPOCAS RECIENTES QUIEN DOMINA EL TRANSPORTE MARITIMO DOMINA EL COMERCIO Y NO SOLO A NIVEL INTERNO O REGIONAL, SINO EN GRAN MEDIDA A NIVEL MUNDIAL, Y COMO EJEMPLO BASTE INDICAR EL CASO DE ESTADOS UNIDOS Y JAPON.

EN EL MUNDO ACTUAL LA EVOLUCION Y EL INCREMENTO CONSTANTE DE LAS SOCIEDADES REQUIERE DE VOLUMENES DE MERCANCIAS CADA VEZ MAS GRANDES, AUNADO A ESTO EL DESARROLLO TECNOLOGICO E INDUSTRIAL DE ALGUNAS NACIONES PROPICIO LA APARICION DE NUEVAS TECNICAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS.

EN LA ACTUALIDAD LOS PAISES CON GRANDES RECURSOS ECONOMICOS HAN IMPLEMENTADO UNA SERIE DE TECNICAS TENDIENTES A EFICIENTAR EL MANEJO DE LAS MERCANCIAS, Y SOBRE TODO, ESTO SE PONE DE MANIFIESTO EN EL CAMPO DEL TRANSPORTE MARITIMO DONDE LA TENDENCIA

HA SIDO LA ESPECIALIZACION DE LAS TERMINALES PORTUARIAS, EN FORMA TAL QUE LAS MERCANCIAS Y LAS MATERIAS PRIMAS DEBEN SER CARGADAS Y DESCARGADAS EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE, BUSCANDO UNA MAYOR PRODUCTIVIDAD EN EL MANEJO DE LAS MISMAS.

ES EN ESTE RENGLON DONDE SE HAN TENIDO LOGROS NOTABLES AL INTRODUCIRSE NUEVAS TECNICAS QUE HAN PERMITIDO ELEVAR LA PRODUCTIVIDAD DE LOS PUERTOS, AL DESARROLLARSE EQUIPOS CON CARACTERISTICAS DIFERENTES A LOS TRADICIONALES.

EN RELACION CON LO ANTERIOR, LAS PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DE ALGUNOS PAISES EN LA ACTUALIDAD SE PERFILAN HACIA EL COMERCIO EXTERIOR TRANSPORTADO POR VIA MARITIMA, ES AQUI DONDE LA ACTIVIDAD DEL COMERCIO INTERNACIONAL RECLAMA SISTEMAS DE TRANSPORTE EXTENSOS Y ADECUADOS CON VINCULACIONES ENTRE SI, Y EN ESPECIAL CON LOS PUERTOS, PUNTO DONDE EL COMERCIO ADQUIERE UNA MAYOR RELEVANCIA POR LA POSICION GEOGRAFICA VENTAJOSA QUE TIENE, CON LA CUAL SE FACILITA LA INCORPORACION DE LA PRODUCCION NACIONAL A LAS CORRIENTES COMERCIALES CON EL EXTERIOR.

EL ESQUEMA QUE SE PRESENTA EN LA ACTUALIDAD REFERENTE AL COMERCIO INTERNACIONAL, ES UN FLUJO DE MATERIAS PRIMAS HACIA LOS PAISES MAS INDUSTRIALIZADOS DESDE LOS PAISES PRODUCTORES, MUCHOS DE ELLOS CON PROBLEMAS ECONOMICOS Y SOCIALES LO QUE LOS HACE SER CADA VEZ MAS DEPENDIENTES DE LOS PRIMEROS.

CON LA INCORPORACION DE LA ERA DE LA INTERNACIONALIZACION DEL COMERCIO, EL PAPEL DE LOS PUERTOS EN LAS ACTIVIDADES DE ENLACE ENTRE LOS DIFERENTES MERCADOS MUNDIALES HA COBRADO MAYOR IMPORTANCIA QUE NUNCA, ES FUNDAMENTAL SU FUNCION PARA ASEGURAR CON CAPACIDAD ADECUADA UN FLUJO CONTINUO Y EFICIENTE DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES.

ASIMISMO, ESTOS PUEDEN REALIZAR LAS FUNCIONES DE ESTABILIZACION Y REGULACION EN EL SUMINISTRO DE MATERIAS PRIMAS Y PRODUCTOS BASICOS APROVECHANDO LAS VENTAJAS DE LAS ECONOMIAS DE ESCALA EN EL TRANSPORTE MARITIMO, Y MAS AUN, PUEDEN FORTALECER LA COMPETITIVIDAD DE LAS EXPORTACIONES DE UN PAIS EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES.

ES EVIDENTE QUE EL SISTEMA PORTUARIO DE UN PAIS ALTAMENTE DESARROLLADO TENDRA CARACTERISTICAS DIFERENTES A LAS QUE PUEDA TENER UN SISTEMA PORTUARIO DE UN PAIS DE ESCASO DESARROLLO.

ES NOTORIO QUE LAS TECNICAS DESARROLLADAS PARA EL MANEJO DE CARGA POR VIA MARITIMA HA ABIERTO UNA GRAN BRECHA ENTRE LOS PUERTOS DE LOS PAISES DEL MUNDO, YA QUE EN UN EXTREMO DE LA ESCALA SE

ENCUENTRAN LAS TERMINALES MARITIMAS ESPECIALIZADAS PARA EL MANEJO DE GRANDES VOLUMENES DE CARGA, Y POR EL OTRO LOS PUERTOS QUE ADEMAS DE SER PEQUEÑOS NO CUENTAN CON LOS RECURSOS PARA EQUIPARSE ADECUADAMENTE Y QUE EN ALGUNA MEDIDA PARTICIPAN DE ESTAS NUEVAS CORRIENTES DE MERCANCIAS CON VOLUMENES PEQUEÑOS DE CARGA QUE LOS COLOCAN EN EL RANGO DE TERMINALES ALIMENTADORAS DE LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS.

COMO SE HA DICHO ANTERIORMENTE, DE UNAS CUANTAS DECADAS PARA ACA EL TRANSPORTE MARITIMO HA EVOLUCIONADO ENORMEMENTE OCASIONANDO UNA VARIEDAD DE CAMBIOS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LOS SERVICIOS Y DE LOS EQUIPOS.

ESTO ESTA DEMANDANDO UNA MAYOR CALIDAD Y EFICIENCIA EN LOS SISTEMAS PORTUARIOS DE LOS PAISES, RAZON POR LA CUAL SE PUEDE AFIRMAR QUE TODO AQUEL PAIS QUE DISPONGA DEL NUMERO NECESARIO DE PUERTOS Y DE UNA MARINA MERCANTE ACORDE (AMBOS) A SUS NECESIDADES TENDRA UNA GRAN PERSPECTIVA DE DESARROLLO POR LOGRAR.

ESTA MODERNIZACION QUE SE ESTA LLEVANDO A CABO EN LAS INSTALACIONES DE LOS PUERTOS DE LOS GRANDES PAISES INDUSTRIALIZADOS ES IRREVERSIBLE, POR LO QUE ES NECESARIO QUE NUESTRO PAIS LOGRE ADECUAR NUESTRO SISTEMA PORTUARIO A LAS EXIGENCIAS DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL, Y SER PARTICIPE EN LOS GRANDES VOLUMENES DE MERCANCIAS QUE SE MANEJAN Y MANEJARAN CON MAYOR FRECUENCIA A TRAVES DE LAS TERMINALES PORTUARIAS.

DENTRO DE ESTE CONTEXTO, LA RELACION QUE EXISTE ENTRE EL PUERTO Y LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE ADQUIERE UNA DECISIVA IMPORTANCIA, TODA VEZ QUE ES AQUI DONDE EL PUERTO PIERDE SU CARACTER DE TERMINAL CONCENTRADORA PARA CONVERTIRSE EN FRONTERA DE TRANSFERENCIA .

ES DECIR EL PUERTO SIRVE COMO ENLACE ENTRE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y MARITIMO PARA EL MANEJO DE MERCANCIAS, LO QUE EN ULTIMA INSTANCIA PERMITIRA OPERAR DICHOS SERVICIOS SOBRE LA BASE DE LA ECONOMIA DE ESCALA.

EN EL CASO DE MEXICO EL ALTO GRADO DE CONCENTRACION DE LA INDUSTRIA, SU DESARROLLO ENFOCADO HACIA EL INTERIOR DEL PAIS, LA PREPONDERANCIA DE UN COMERCIO EXTERIOR BASADO EN LAS VIAS TERRESTRES DE COMUNICACION Y LA POLITICA DE DESARROLLO EN GENERAL, IMPIDIERON VIZUALIZAR Y ENGRANAR LOS PUERTOS COMO PARTE DE LAS TAREAS INDISPENSABLES PARA SUPERAR LOS PROBLEMAS QUE ENTORPECEN LA DINAMICA DE LA ECONOMIA NACIONAL.

MEXICO A PESAR DE SER UN PAIS INTEROCEANICO NO HA PODIDO APROVECHAR ESTA SITUACION, EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO NO ESTA EN LAS CONDICIONES ADECUADAS PARA HACER FRENTE A LAS NECESIDADES QUE SE PRESENTARAN CON LA NUEVA POLITICA DE COMERCIO INTERNACIONAL QUE SE PLANTEA LA ECONOMIA MEXICANA.

ES DECIR LOS PUERTOS NACIONALES TIENEN UNA SERIE DE PROBLEMAS QUE ENTORPECEN SU PARTICIPACION, O EN VARIOS DE LOS CASOS IMPIDEN LA FUNCION DE ESTOS COMO ELEMENTOS IMPORTANTES EN EL DESARROLLO DEL PAIS.

ES EN BASE A LO ANTERIOR QUE DECIDIMOS DEDICAR NUESTRA ATENCION AL ESTUDIO DE LA FUNCION QUE TIENE UN PUERTO PARA LA ECONOMIA DE UN PAIS.

EN EL PRESENTE TRABAJO SE BUSCA PONER DE MANIFIESTO LA IMPORTANCIA QUE TIENE UN PUERTO EN EL DESARROLLO DE LA ECONOMIA DE NUESTRO PAIS, Y NOS REFERIREMOS MUY CONCRETAMENTE AL PUERTO DE MANZANILLO.

VEREMOS DE QUE MANERA PARTICIPA ESTE EN EL DESARROLLO ECONOMICO NO SOLO EN LO QUE RESPECTA A SU ZONA DE INFLUENCIA, SINO TAMBIEN EN LO QUE HACE A SU PARTICIPACION EN EL COMERCIO EXTERIOR DE NUESTRO PAIS Y MUY ESPECIALMENTE CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

SABEMOS BIEN QUE EXISTEN UNA SERIE DE CIRCUNSTANCIAS QUE IMPIDEN LA PARTICIPACION DE MANZANILLO COMO ELEMENTO DE DESARROLLO EN EL AMBITO REGIONAL PARA SU ZONA DE INFLUENCIA, ASI COMO TAMBIEN PARA SER UN CATALIZADOR PARA EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

SIN EMBARGO, NO ES NUESTRA IDEA A LO LARGO DE ESTE ESTUDIO ABORDAR TODOS LOS ELEMENTOS QUE OCASIONAN ESTA SUBUTILIZACION DEL PUERTO, NI MUCHO MENOS DAR UNA SOLUCION TOTAL A LOS PROBLEMAS QUE ENFRENTA MANZANILLO.

HEMOS DECIDIDO EN CAMBIO, ABORDAR UN ELEMENTO EN PARTICULAR QUE CREEMOS ES UNO DE LOS QUE EN MAYOR MEDIDA HAN PROPICIADO EL ESCASO DESARROLLO DE DICHO PUERTO, Y NOS REFERIMOS A LA RELACION DEL PUERTO CON LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE SU ZONA DE INFLUENCIA.

ES ESTA DESVINCLACION EXISTENTE, ENTRE EL PUERTO DE MANZANILLO Y LOS SISTEMAS TERRESTRES DE COMUNICACION LO QUE A NUESTRO JUICIO DEBE SER SOLVENTADA CON LA FINALIDAD DE HACER DE ESTE PUERTO UN VERDADERO POLO DE DESARROLLO PARA LA ECONOMIA DE LOS ESTADOS UBICADOS BAJO SU ZONA DE INFLUENCIA, Y SER EL ENLACE COMERCIAL MAS IMPORTANTE CON QUE CUENTE MEXICO PARA SU COMERCIO CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

BAJO ESTA PREMISA TRATAREMOS DE ANALIZAR LA PROBLEMÁTICA EXISTENTE EN EL PUERTO DE MANZANILLO. EL ANÁLISIS SIN EMBARGO, NO SIGUE UN Estricto ORDENAMIENTO CRONOLÓGICO, SIGUE MAS BIEN UN ORDEN TEMÁTICO.

EN SU PARTE CENTRAL, ES UN INTENTO POR ENCONTRAR UNA RESPUESTA AL PROBLEMA DE LA DESVINCULACION DEL PUERTO DE MANZANILLO CON LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, Y CUALES HAN SIDO LAS REPERCUSIONES PARA SU ZONA DE INFLUENCIA, ASI COMO PARA EL COMERCIO EXTERIOR DE NUESTRO PAIS CON LA ZONA ASIÁTICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

EN EL CAPITULO PRIMERO, SE PRESENTARA UN ESBOZO DE LA HISTORIA DE LA ACTIVIDAD MARITIMA EN MEXICO PONIENDO DE MANIFIESTO LA UTILIZACION QUE SE HA HECHO DE LOS LITORALES, ASI COMO LA FUNCION ACTUAL DE NUESTRO SISTEMA PORTUARIO EN EL DESARROLLO DE NUESTRA ECONOMIA.

EL SEGUNDO CAPITULO, DA UN PANORAMA GENERAL DEL PUERTO DE MANZANILLO EN LO QUE A SU POSICION GEOGRAFICA-ESTRATEGICA SE REFIERE, ASIMISMO SE ABORDARA LO QUE ES LA CUENCA DEL PACIFICO Y MUY ESPECIALMENTE LA ZONA ASIÁTICA, A FIN DE EXPLICAR EL MARCO DENTRO DEL CUAL SE DESARROLLA LA IMPORTANCIA DEL PUERTO DE MANZANILLO PARA LA ECONOMIA DEL PAIS.

EL TERCER CAPITULO ANALIZA LA PARTICIPACION DEL PUERTO DE MANZANILLO CON SU ZONA DE INFLUENCIA, Y CON LA ZONA ASIÁTICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

ESTE ANALISIS ESTA ENCAMINADO A COMPROBAR LA HIPOTESIS, DE QUE LA UBICACION GEOGRAFICA DEL PUERTO DE MANZANILLO AUNADO A UN ENLACE ADECUADO Y EFICIENTE DE ESTE CON LOS CENTROS DE PRODUCCION Y DE CONSUMO DE SU ZONA DE INFLUENCIA, A TRAVES DE LOS MEDIOS TERRESTRES DE COMUNICACION, SON CRUCIALES PARA LA PLENA PARTICIPACION DE DICHO PUERTO EN EL DESARROLLO DE NUESTRO COMERCIO REGIONAL, NACIONAL E INTERNACIONAL.

ADEMAS, ESTE ANALISIS CIRCUNSCRIBE LA ACTUACION DE DICHO PUERTO EN EL CONTEXTO DE LA ECONOMIA DE SU ZONA DE INFLUENCIA, Y DEL COMERCIO EXTERIOR CON LA ZONA ASIÁTICA DEL PACIFICO, POR SER ESTE EL AMBITO EN EL QUE EL PUERTO PUEDE TENER UNA MAYOR PARTICIPACION PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO DE NUESTRO PAIS.

FINALMENTE EN EL CAPITULO CUARTO, SE DARAN ALGUNAS PERSPECTIVAS TENDIENTES A MEJORAR LA FUNCION DE MANZANILLO COMO ELEMENTO DE DESARROLLO DE SU ZONA DE INFLUENCIA, ASI COMO PARA CONVERTIRSE EN UN PUNTO IMPORTANTE PARA COMERCIAR CON LA ZONA ASIÁTICA DE LA

CUENCA DEL PACIFICO, TOMANDO EN CONSIDERACION POR SUPUESTO, QUE NI TODO NUESTRO COMERCIO EXTERIOR DEBE ENFOCARSE A UN SOLO BLOQUE ECONOMICO COMO ES EL DE NORTEAMERICA, NI TAMPOCO CREER QUE LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO SERA LA PANACEA QUE RESOLVERA Y AYUDARA A UN MAYOR INCREMENTO Y PRESENCIA DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR EN LOS MERCADOS MUNDIALES.

C A P I T U L O 1

DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD MARITIMA EN MEXICO

1.1. POSICION ESTRATEGICA DE MEXICO

La posición geográfica de la República, situada entre Asia y Europa, hace creer que con el tiempo sea México el camino mas conveniente para la comunicación de estos dos continentes, y que llegue a ser emporio del comercio.

Matias Romero

LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS SE ENCUENTRAN SITUADOS EN LA PARTE MERIDIONAL DE AMERICA SEPTENTRIONAL, LIMITAN AL NORTE CON LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, AL SUR CON GUATEMALA Y BELICE, AL ESTE CON EL GOLFO DE MEXICO Y AL OESTE CON EL OCEANO PACIFICO. SE EXTIENDE ENTRE LOS PARALELOS 14°30' Y 32°42' LATITUD NORTE Y LOS 86°46' Y 117°17' LONGITUD OESTE.

EN LO QUE TOCA A LAS CORRIENTES COMERCIALES MEXICO SE ENCUENTRA UBICADO EN EL PARALELO EN QUE TRANSITAN LOS GRANDES FLUJOS DE MERCANCIAS DE ORIENTE-NORTEAMERICA-EUROPA, Y AL MISMO TIEMPO COMPARTE FRONTERA CON LA MAYOR ECONOMIA DEL MUNDO, Y TIENE AL LADO AL MERCADO POTENCIAL DE TODA LATINOAMERICA. NO CABE DUDA QUE LA POSICION GEOGRAFICA DE NUESTRO PAIS ES ENVIDIABLE.¹

1. En términos generales, México se encuentra dentro del mundo contemporáneo en una posición interesante en cuanto a distancia de una serie de lugares importantes en el ámbito económico y político. La separación de México a San Francisco, Winnipeg, Nueva York, Caracas y Quito representa 3.500 Km en promedio. A una distancia de 7.500 Km se ubican Buenos Aires y Río de Janeiro; a 9.000 Km se establecen Moscú, Tokio y Auckland. Ver Alberto Escalona Ramoa, "Un dato interesante en una Geopolítica de México" Cita en Enrique Cárdenas de la Peña, Marina Mercante (Historia de las Comunicaciones y los Transportes) (SCT), 1988, PP. 24-25.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR NUESTRO PAIS DEBE APROVECHAR SU LOCALIZACION GEOGRAFICA Y A LA VEZ TAN ESTRATEGICA PARA INGRESAR DE LLENO A LOS MERCADOS DE LAS CUENCA DEL PACIFICO, DEL ATLANTICO, DEL CARIBE, DE AMERICA DEL NORTE Y DE LATINOAMERICA. MEXICO CUENTA CON MAS DE 10.000 Kms DE LITORALES -SOMOS EL CUARTO A NIVEL MUNDIAL- LO QUE NOS COLOCA EN POSIBILIDADES DE APROVECHAR LAS VENTAJAS DE NUESTRAS COSTAS A PARTIR DE LOS MAS DE 20 PUERTOS COMERCIALES E INDUSTRIALES UBICADOS EN AMBOS LITORALES DEL PAIS.

1.2. UTILIZACION DE LAS COSTAS MEXICANAS

MEXICO POR DESGRACIA NO OBSTANTE SU UBICACION DE PRIVILEGIO NO HA SABIDO APROVECHAR SUS LITORALES. ESTUDIANDO LA HISTORIA DE LAS CULTURAS PREHISPANICAS NOS ENCONTRAMOS QUE ESTAS SE DESARROLLARON EN EL ALTIPLANO, PONIENDO UN GRAN ENFASIS EN LAS ACTIVIDADES TERRESTRES.

ESTA PREDILECCION POR EL USO DEL ALTIPLANO SE SIGUE MANIFESTANDO DURANTE LA EPOCA COLONIAL, PODEMOS VER QUE FUE EN ESTA ZONA DONDE SE EXPLOTARON LOS GRANDES CENTROS MINEROS Y SE CONCENTRARON FUNDAMENTALMENTE LOS CENTROS DE PODER. ADEMÁS EL PROBLEMA DE LA INSALUBRIDAD DE LAS COSTAS ACENTUO AUN MAS EL DESINTERES POR LA UTILIZACION DE LOS LITORALES.²

1.2.1. LA EPOCA PREHISPANICA

LOS ANTECEDENTES MARINEROS EN NUESTRO PAIS ESTAN RODEADOS DE GRANDES INCOGNITAS NO RESUELTAS O ALGUNAS DIFICILES DE RESPALDAR. LOS PUEBLOS QUE HABITARON EL ALTIPLANO DE LA REPUBLICA MEXICANA SI BIEN NO OSTENTABAN CARACTERISTICAS MARINERAS EN EXTREMO ADELANTADAS, SE PUEDE DECIR QUE DE ALGUNA MANERA HICIERON UN USO DE LA NAVEGACION MAS QUE COMO INSTRUMENTO O MEDIO DE DOMINIO, SURGIE COMO UN MEDIO PARA TRANSPORTAR PRODUCTOS QUE ESCASEAN EN SU REGION.

2. Baste recordar que a principios del siglo actual, ir a la Cd. de Veracruz resultaba peligroso por la existencia del paludismo y la fiebre amarilla, además de múltiples enfermedades de origen hídrico. Ver, "El desarrollo marítimo de México", ponencia presentada por el Ing. Roberto Bustamante para ingresar como miembro honorario de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, publicada en Puertos mexicanos (SCT), No.27, septiembre, 1992.

LAS NACIONES INDIGENAS DE NUESTRO PAIS NO CREAN Y MUCHO MENOS SOSTIENEN UNA TRADICION MARINERA COMO LA DE OTROS PUEBLOS HISTORICOS DEL MEDITERRANEO, DEL ATLANTICO O DEL PACIFICO, SINO MAS BIEN SUS EMBARCACIONES SON UTILIZADAS EN ALGUNA MEDIDA PARA EL ACARREO DE PRODUCTOS POR VIA FLUVIAL Y LACUSTRE, Y ATRAVES DEL MAR COMO INSTRUMENTO DE COMUNICACION COSTERA.³

BAJO ESTE CONTEXTO SE PUEDE DEDUCIR CUAL FUE LA ACTIVIDAD MARINERA EN ALGUNOS CASOS DE NUESTROS PUEBLOS INDIGENAS. ABI POR EJEMPLO PODEMOS MENCIONAR A LOS OLMECAS, UNA CULTURA QUE SE DESARROLLO EN LA REGION COSTERA QUE AHORA FORMA LA PARTE SUR DEL ESTADO DE VERACRUZ Y LA PARTE NORTE DEL ESTADO DE TABASCO LUGAR QUE TOMARON COMO FOCO CENTRAL, Y CONSTRUYERON EN EL SU SITIO MAS IMPORTANTE; LA VENTA, LUGAR SITUADO SOBRE UNA ISLA RODEADO DE RIOS, LAGUNAS Y EL MAR.

ESTE FLORECIMIENTO DE LA GRAN CULTURA OLMECA Y LOS VESTIGIOS DE SUS ENORMES CONSTRUCCIONES HACEN PENSAR QUE SUS HABITANTES UTILIZARON ALGUN TIPO DE EMBARCACIONES PARA TRANSPORTAR LAS GRANDES PIEDRAS QUE USARON PARA CONSTRUIR SUS CIUDADES.⁴

EN LO REFERENTE A LA OTRA GRAN CULTURA PREHISPANICA, PODEMOS MENCIONAR A LA POBLACION MAYA QUE SE DESARROLLA EN LA PARTE SUR DEL PAIS EN LOS ESTADOS DE CHIAPAS, YUCATAN Y PARTE DE QUINTANA ROO. EXISTEN NARRACIONES REFERENTES A LA ACTIVIDAD PESQUERA REALIZADA POR ESTE PUEBLO, A TRAVES DE TRONCOS AHUECADOS Y TRANSPORTADOS POR EL MAR.

SE TIENE CONOCIMIENTO ADEMAS QUE EL PUEBLO MAYA LLEVABA A CABO UN INTENSO COMERCIO DE CARACTER PURAMENTE ECONOMICO, POR MEDIO DEL MAR SIN PRETENDER EXPANSION TERRITORIAL ALGUNA.⁵

COMO SE APRECIA, EL USO DEL MAR SE EMPIEZA A DAR DE UNA MANERA FUNCIONAL PRACTICAMENTE EN EPOCAS PREHISPANICAS, DONDE LAS ANTIGUAS CULTURAS LO UTILIZAN COMO UN MEDIO PARA COMERCIAR Y/O TRANSPORTAR INSUMOS PARA SU DESARROLLO, SIN EMBARGO, EL MAR EM-

3. Carlos Bosch García, "México Frente al Mar", en El Conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre, p.10

4. Ignacio Bernal, El Mundo Olmeca, pp. 121-122

5. Los mayas practican la pesca, fabrican canoas ahuecando grandes troncos de arboles y concentran un extenso comercio tanto terrestre como fluvial y marítimo. Sostienen un intenso tráfico de mercancías provenientes de la costa, la sierra y aún de las regiones vecinas; es intercomunal, interzonal y hasta inter-regional o foráneo. Enrique Cárdenas de la Peña, op. cit., pp. 26-27

LAS NACIONES INDIGENAS DE NUESTRO PAIS NO CREAN Y MUCHO MENOS SOSTIENEN UNA TRADICION MARINERA COMO LA DE OTROS PUEBLOS HISTORICOS DEL MEDITERRANEO, DEL ATLANTICO O DEL PACIFICO, SINO MAS BIEN SUS EMBARCACIONES SON UTILIZADAS EN ALGUNA MEDIDA PARA EL ACARREO DE PRODUCTOS POR VIA FLUVIAL Y LACUSTRE, Y ATRAVES DEL MAR COMO INSTRUMENTO DE COMUNICACION COSTERA.³

BAJO ESTE CONTEXTO SE PUEDE DEDUCIR CUAL FUE LA ACTIVIDAD MARINERA EN ALGUNOS CASOS DE NUESTROS PUEBLOS INDIGENAS. ASI POR EJEMPLO PODEMOS MENCIONAR A LOS OLMECAS, UNA CULTURA QUE SE DESARROLLO EN LA REGION COSTERA QUE AHORA FORMA LA PARTE SUR DEL ESTADO DE VERACRUZ Y LA PARTE NORTE DEL ESTADO DE TABASCO LUGAR QUE TOMARON COMO FOCO CENTRAL, Y CONSTRUYERON EN EL SU SITIO MAS IMPORTANTE; LA VENTA, LUGAR SITUADO SOBRE UNA ISLA RODEADO DE RIOS, LAGUNAS Y EL MAR.

ESTE FLORECIMIENTO DE LA GRAN CULTURA OLMECA Y LOS VESTIGIOS DE SUS ENORMES CONSTRUCCIONES HACEN PENSAR QUE SUS HABITANTES UTILIZARON ALGUN TIPO DE EMBARCACIONES PARA TRANSPORTAR LAS GRANDES PIEDRAS QUE USARON PARA CONSTRUIR SUS CIUDADES.⁴

EN LO REFERENTE A LA OTRA GRAN CULTURA PREHISPANICA, PODEMOS MENCIONAR A LA POBLACION MAYA QUE SE DESARROLLA EN LA PARTE SUR DEL PAIS EN LOS ESTADOS DE CHIAPAS, YUCATAN Y PARTE DE QUINTANA ROO. EXISTEN NARRACIONES REFERENTES A LA ACTIVIDAD PESQUERA REALIZADA POR ESTE PUEBLO, A TRAVES DE TRONCOS AHUECADOS Y TRANSPORTADOS POR EL MAR.

SE TIENE CONOCIMIENTO ADEMAS QUE EL PUEBLO MAYA LLEVABA A CABO UN INTENSO COMERCIO DE CARACTER PURAMENTE ECONOMICO, POR MEDIO DEL MAR SIN PRETENDER EXPANSION TERRITORIAL ALGUNA.⁵

COMO SE APRECIA, EL USO DEL MAR SE EMPIEZA A DAR DE UNA MANERA FUNCIONAL PRACTICAMENTE EN EPOCAS PREHISPANICAS, DONDE LAS ANTI-GUAS CULTURAS LO UTILIZAN COMO UN MEDIO PARA COMERCIAR Y/O TRANSPORTAR INSUMOS PARA SU DESARROLLO, SIN EMBARGO, EL MAR EM-

3. Carlos Boech García, "México Frente al Mar", en El Conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre, p.10

4. Ignacio Bernal, El Mundo Olmeca, pp. 121-122

5. Los mayas practican la pesca, fabrican canoas ahuecando grandes troncos de árboles y concentran un extenso comercio tanto terrestre como fluvial y marítimo. Sostienen un intenso tráfico de mercancías provenientes de la costa, la sierra y aún de las regiones vecinas; es intercomunal, interzonal y hasta inter-regional o foráneo. Enrique Cárdenas de la Peña, op. cit., pp. 26-27

PIEZA A SER UTILIZADO PRACTICAMENTE COMO VIA DE COMUNICACION A PARTIR DE LA CONQUISTA; ES EL MEDIO DE CONEXION ENTRE ESPAÑA Y SUS COLONIAS.

1.2.2. LA EPOCA COLONIAL

LA SITUACION PREVALECIENTE EN LA EPOCA COLONIAL ERA LA DE UNA ESPAÑA MONOPOLIZADORA Y CENTRALISTA, TANTO EN LO REFERENTE A LA NAVEGACION COMO EN LO QUE TOCA AL COMERCIO CON SUS COLONIAS, LO QUE TIENE UN APOYO TOTAL CUANDO "...LA BULA PAPAL DE 1493 Y LA PRAGMATICA DE CARLOS V DE 1523 LA HACIAN EN TEORIA LA UNICA NACION AUTORIZADA PARA ESTOS EFECTOS".*

EL HECHO DE QUE ESPAÑA MANTUVIERA UNA GRAN PRESENCIA EN LA NAVEGACION CON SUS COLONIAS, SIGNIFICABA QUE ERAN ELLOS QUIENES SEÑALABAN LOS LUGARES INDICADOS EN LAS COSTAS QUE SE TENIAN QUE DESARROLLAR.

EN EL CASO DE MEXICO, ESTA SITUACION PROVOCO QUE SOLO SE DESARROLLARAN DOS O TRES LUGARES PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL. ASI TENEMOS QUE DURANTE ESA EPOCA SOLO PUERTOS COMO VERACRUZ SE UTILIZARON PERMANENTEMENTE PARA EL COMERCIO DE TRAFICO DE ALTURA.†

COMO SE MENCIONO ANTERIORMENTE, LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN NUESTRO PAIS SE INICIA PRACTICAMENTE DURANTE LA COLONIA CUANDO SURGEN PUERTOS COMO EL DE CAMPECHE (DONDE SE DESARROLLA LA INDUSTRIA NAVAL), ADEMAS DE VERACRUZ Y ACAPULCO, ESTE ULTIMO PUERTO PERMITIO EL COMERCIO CON EL LEJANO ORIENTE.‡

6. Leticia Margalli, "Mirar tierra afuera meta de México", publicación Puertos Mexicanos No.6 mayo-junio de 1990, p.8

7. Fueron las playas veracruzanas las primeras que pisaron los hombres de Hernán Cortés, fue la entrada principal al imperio de Moctezuma y Cuauhtémoc. Por razones geográficas lo siguió siendo durante la colonia y mantuvo su lugar de privilegio a lo largo de la historia independiente. Pero no solo los acontecimientos históricos han dado a Veracruz un primer lugar en la vida mexicana, también fue ruta para el desarrollo del comercio y se convirtió en el primer puerto del país, lugar que conservó por muchos años. en publicación Puertos Mexicanos, No. 11 noviembre-diciembre de 1989, p.3

8. Acapulco servía como puerto de altura, ya que recibía dos veces por año a la famosa Nao de China procedente de Filipinas con mercancías de Oriente. Leticia López Margalli, op. cit., p.9

EN ESTE SENTIDO HUBO OTROS PUERTOS QUE SE HABILITARON PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO NACIONAL, ENTRE LOS QUE DESTACARON; MATAMOROS, TAMPICO, SAN BLAS, MAZATLAN Y SALINA CRUZ.

1.2.3. EPOCA DE LA INDEPENDENCIA

CON EL SURGIMIENTO DE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX, LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS DECLINO.

PARA LOS PRIMEROS AÑOS DE SU INDEPENDENCIA, MEXICO SE ENCUENTRA CON LA DISYUNTIVA DE QUE LOS UNICOS PUERTOS CON QUE CUENTA PARA REALIZAR OPERACIONES COMERCIALES CON EL EXTERIOR SON VERACRUZ Y ACAPULCO, ENCONTRANDOSE TAMBIEN CON UN PROBLEMA SIMILAR EN LO QUE HACE A LA MARINA MERCANTE.*

LA RECIENTE NACION INDEPENDIENTE SE AVOCO PRIMORDIALMENTE A ESTABLECER UNA ESTABILIDAD POLITICA Y BUSCAR UN DESARROLLO DE LA SOCIEDAD, PONIENDO MAYOR ENFASIS EN LOS SECTORES AGRICOLA Y MINERO DESCUIDANDO LOS SERVICIOS PORTUARIOS. AUNADO A ESTO LAS LUCHAS SOSTENIDAS ENTRE FEDERALISTAS Y CENTRALISTAS, IMPIDIERON NO SOLO EL DESARROLLO EN EL SISTEMA PORTUARIO, SINO LA CONTINUIDAD DEL DESARROLLO DE LA NACION.

OTRO DE LOS FACTORES QUE CONTRIBUYERON AL ESTANCAMIENTO DEL DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO EN ESA EPOCA, FUERON LAS GUERRAS SOSTENIDAS CON ESTADOS UNIDOS, FRANCIA E INGLATERRA, DONDE SE LLEGO A DESTRUIR LA MAYORIA DE LA FLOTA BELICA MEXICANA Y LA INFRAESTRUCTURA DE LOS PUERTOS DEL GOLFO DE MEXICO.

ES ENTONCES QUE HASTA FINES DEL SIGLO PASADO SE INICIA LA TRANSFORMACION DEL PAIS AL ESTRUCTURARSE UN SISTEMA VIAL DE COMUNICACION, ESTO CONDICIONADO POR LAS RELACIONES COMERCIALES CON

9. La participación de México en las corrientes comerciales a través del transporte marítimo durante la época posterior a la Independencia, se enfrentó a la carencia de embarcaciones, debido a la prioridad que se le dió a la conformación de la armada nacional por razones de seguridad. Si bien es cierto que existía un tráfico marítimo, este se daba hacia la costa del Atlántico, pero con la característica que dicho tráfico era realizado por flotas mercantes extranjeras, principalmente de Estados Unidos, Francia e Inglaterra. Francisco López Barredo, "Infraestructura del Transporte..." en Revista Mexicana de Política Exterior, No. 27, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos (S.R.E.), 1990, P.25

LOS ESTADOS UNIDOS. ASIMISMO, CON EL EMPLEO DE LOS FERROCARRILES SE CONECTA A LA CD DE MEXICO CON LOS PRIMEROS PUERTOS MARITIMOS QUE FUERON VERACRUZ, TAMPICO Y MANZANILLO, Y POR OTRO LADO EL FERROCARRIL TRANSISTMO CON SUS TERMINALES DE SALINA CRUZ Y PUERTO MEXICO, AHORA COATZACOALCOS.¹⁰

DENTRO DE ESTA ETAPA DE MODERNIZACION DE LOS MEDIOS DE COMUNICACION, ES EN LA EPOCA DEL PORFIRIATO CUANDO SE TRATO DE DAR UN IMPULSO AL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE, ASI SE TIENE "...LA CREACION DE IMPORTANTES COMPANIAS COMO LA MEXICANA DE NAVEGACION, LA TRASATLANTICA MEXICANA Y LA NAVIERA DEL PACIFICO".¹¹

A PESAR DE LO ANTERIOR, EL GRAN AUGE QUE TUVIERON LAS LINEAS FERROVIARIAS IMPIDIERON O MEJOR DICHO DESVIARON EL INTERES HACIA EL USO DE ESTE ULTIMO TIPO DE TRANSPORTE, PRIMORDIALMENTE A ESTADOS UNIDOS APROVECHANDO LA INFRAESTRUCTURA Y LAS LINEAS QUE CONECTAN CON ESE PAIS, DEJANDO A UN LADO EL TRANSPORTE POR VIA MARITIMA.

1.2.4. DE LA REVOLUCION A LA EPOCA ACTUAL

LA REVOLUCION DE 1910 INTERRUMPE EL CRECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE A CAUSA DEL PERIODO DE INESTABILIDAD QUE SE PRESENTA. ASI SE TIENE QUE ES POSTERIOR A ESTE ACONTECIMIENTO CUANDO SE EMPIEZA A DAR UN NUEVO AUGE A LOS PUERTOS QUE SE CONSIDERABAN IMPORTANTES, ENTRE ESTOS PUERTOS SE ENCUENTRAN VERACRUZ, COATZACOALCOS Y SALINA CRUZ, ESTE APOYO PARA SU DESARROLLO ES CON EL FIN DE REACTIVAR EL COMERCIO EN EL PAIS.

ES EN LA EPOCA DE LOS AÑOS TREINTA Y CUARENTA CUANDO EMPIEZA UNA UTILIZACION MAS SISTEMATICA DE LOS PUERTOS, EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ADQUIERE UNA MAYOR RELEVANCIA RESPECTO DEL PASADO, ENTRE OTRAS COSAS PORQUE SE INICIO EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACION DEL PAIS Y LA SUSTITUCION DE IMPORTACIONES, CON LO QUE CONSECUENTEMENTE AUMENTA EL COMERCIO EXTERIOR AL TENERSE QUE IMPORTAR LOS BIENES DE CAPITAL NECESARIOS PARA MANTENER DICHO PROCESO, Y TENER QUE EXPORTAR LOS BIENES PRIMARIOS QUE HAN SIDO LA PRINCIPAL FUENTE GENERADORA DE DIVISAS NECESARIAS PARA FINANCIAR EL PROCESO DE INDUSTRIALIZACION.

10. Roberto Bustamante Ahumada, publicación Puertos mexicanos, 1990, p.5

11. Leticia López Margalli, op. cit., p.9

POR OTRA PARTE, EN ESA EPOCA, DURANTE EL REGIMEN DEL GRAL. LAZARO CARDENAS SE REALIZA LA NACIONALIZACION DEL PETROLEO, Y COMO CONSECUENCIA NECESARIA Y OBVIA SE DA UN IMPULSO AL DESARROLLO PORTUARIO.

DURANTE LA DECADA DE LOS CINCUENTA EL DESARROLLO PORTUARIO COBRA NUEVO IMPULSO AL CONSTRUIRSE LOS PUERTOS COMERCIALES DE ENSENADA, GUAYMAS Y MAZATLAN EN EL NORESTE DEL PAIS PARA ATENDER SUS RESPECTIVAS ZONAS DE INFLUENCIA Y ALGUNOS ASPECTOS DE LA INTEGRACION TERRITORIAL DE LA PENINSULA DE BAJA CALIFORNIA CON EL MACIZO CONTINENTAL.¹²

EN ESE MISMO SENTIDO EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ADOLFO RUIZ CORTINEZ, IMPLEMENTA EL PROGRAMA DE PROGRESO MARITIMO CONOCIDO COMO LA "MARCHA AL MAR".¹³

PARA LA DECADA DE LOS SETENTAS SE REALIZA UN GRAN VIRAJE EN LA POLITICA PORTUARIA AL IMPLEMENTARSE UNA REFORMA PORTUARIA ENCAMINADA A UN DESARROLLO A NIVEL FEDERAL PARA CONSTRUIR PUERTOS Y ORGANISMOS QUE SE ENCARGARAN DE SU OPERACION. ASI TENEMOS QUE PARA 1974 SE ESTABLECE POR PRIMERA VEZ UN ESTUDIO DE PLANEACION PORTUARIA A NIVEL NACIONAL CON TECNICA MEXICANA Y CUYA METODOLOGIA FUE RECONOCIDA POR EL BANCO MUNDIAL PARA SU APLICACION EN CASOS SIMILARES.

PARA 1977 EL SUBSECTOR PORTUARIO PASA DE LA SECRETARIA DE MARINA A LA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. DURANTE ESTOS AÑOS SE DESARROLLARIAN DOS IMPORTANTES PROGRAMAS; EL DE PUERTOS COMERCIALES QUE AUMENTARIA LA LONGITUD DE ATRAQUE, LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO Y MEJORAMIENTO DEL EQUIPO; Y OTRO EL DE PUERTOS INDUSTRIALES QUE INTENTARIA TRANSFORMAR LOS PUERTOS EN POLOS DE DESARROLLO FABRIL.

EN LA ACTUALIDAD EL PAIS CUENTA CON UN NUMERO DE PUERTOS QUE LE PERMITEN REALIZAR VARIAS CLASES DE ACTIVIDADES COMO SON LA PESQUERA, LA TURISTICA, COMERCIAL E INDUSTRIAL.

12. Fernando Hernández de Labra, Puertos Tomo I, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán (UNAM), 1983, p. 167

13. Este programa intentaba hacer de las costas grandes focos de actividad económica. Esto implicó un estudio a gran escala elaborado por una de las compañías consultoras más importantes del mundo, la Compañía Holandesa; Netherlands Engineering Consultants (NEDECO). Leticia López Margalli, op. cit., p.9

NO OBSTANTE ESTO, EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL CARECE DE UNA PLANEACION Y DE UNA INFRAESTRUCTURA EN SUS INSTALACIONES QUE SE VE REFLEJADO EN LA POCA PARTICIPACION DE MEXICO EN LAS CORRIENTES COMERCIALES DEL MUNDO, POR MEDIO DEL TRANSPORTE MARITIMO.

1.3. EL PAPEL ACTUAL DE LOS PUERTOS EN EL DESARROLLO DEL PAIS

1.3.1. LA FUNCION DE LOS PUERTOS A NIVEL NACIONAL

EN LA ACTUALIDAD LOS PUERTOS MEXICANOS SE CARACTERIZAN POR CUANTO A QUE LOS DE MAYOR IMPORTANCIA ECONOMICA SON LOS PUERTOS NATURALES, LOS CUALES SE ENCUENTRAN EN EL GOLFO DE MEXICO Y NECESITAN DE UN CONSTANTE DRAGADO Y DE OTRAS OBRAS POR QUE LES FALTA FONDO PARA UN FACIL ACCESO DE LAS EMBARCACIONES.

POR SU PARTE LO QUE HACE A LOS PUERTOS ARTIFICIALES QUE SON LOS DEL PACIFICO, LAS CONDICIONES DE SUS BAHIAS SON MEJORES QUE LAS DE LOS PRIMEROS, SIN EMBARGO, NO TIENEN EL TRAFICO COMERCIAL QUE LOS DEL GOLFO DE MEXICO.

OTRO DE LOS PROBLEMAS QUE ENFRENTAN LOS PUERTOS MEXICANOS, Y QUE REPERCUTE ENORMEMENTE EN LA OPERATIVIDAD DE LOS MISMOS, ES LA FALTA DE UNA CONEXION ADECUADA CON LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE, CONJUNTAMENTE CON UNA DEFICIENCIA E INSUFICIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA MISMA DE LOS PUERTOS, LO QUE OCASIONA FINALMENTE Poca EXPLOTACION DEL POTENCIAL Y UN USO LIMITADO DE LOS PUERTOS COMO FUENTES FUNDAMENTALES DEL DESARROLLO DEL PAIS.

EN ESTE PANORAMA, LA PARTICIPACION DE LOS PUERTOS EN EL DESARROLLO DEL PAIS SE DA DE UNA MANERA RESTRINGIDA, SI SE CONSIDERA LA EXTENSION DE LOS LITORALES QUE POSEE NUESTRO PAIS.

POR EL MOMENTO, HABLAREMOS SOBRE LA PARTICIPACION DE LOS PUERTOS EN EL AMBITO NACIONAL. EN ESTE RENGLON LOS PUERTOS REALIZAN UNA SERIE DE ACTIVIDADES QUE EN CIERTA FORMA PROPICIAN EL DESARROLLO DE LA ZONA DONDE SE UBICAN.

COMO SE HA MENCIONADO ANTERIORMENTE, LOS PUERTOS MEXICANOS CUENTAN CON UNA SERIE DE DEFICIENCIAS QUE LES IMPIDEN SER GENERADORES DE UN DESARROLLO MAS EQUILIBRADO EN LAS DIFERENTES ZONAS DEL PAIS.

A PESAR DE ESTO, ES NECESARIO RECONOCER QUE CIERTO NUMERO DE PUERTOS ESTAN PARTICIPANDO DE FORMA IMPORTANTE CON UNA SERIE DE ACTIVIDADES EN LAS ZONAS DONDE SE UBICAN CONTRIBUYENDO ASI AL DESARROLLO DE SUS ZONAS DE INFLUENCIA. ENTRE ESTAS ACTIVIDADES REALIZADAS, SE ENCUENTRAN LAS TURISTICAS, PESQUERAS, COMERCIALES, PETROLERAS, MILITARES, INDUSTRIALES, ETC.

ESTA PARTICIPACION DE LOS PUERTOS TIENE UN RESULTADO PALPABLE COMO ES LA GENERACION DE EMPLEOS, CREACION DE ZONAS URBANAS (LO CUAL PROPICIA UNA CIERTA DISTRIBUCION DEMOGRAFICA DEL PAIS), CONFORMACION DE COMPLEJOS TURISTICOS, CORREDORES INDUSTRIALES Y SIRVIENDO COMO MOTORES DE DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION NACIONAL, LO QUE HA PROPICIADO UN CIERTO DESARROLLO LOCAL Y REGIONAL.

EN ESTE SENTIDO SE PUEDE MENCIONAR EL PAPEL DE ALGUNOS PUERTOS EN RELACION CON LAS ZONAS DE LAS QUE FORMAN PARTE, ASI TENEMOS ENTRE OTROS A; LAZARO CARDENAS, EL CUAL SIRVE PRINCIPALMENTE A LA ZONA CENTRO Y DEL BAJIO DEL PAIS; ALTAMIRA QUE PROPORCIONA BENEFICIOS A LAS INDUSTRIAS DEL NORESTE DE LA REPUBLICA MEXICANA, LOCALIZADAS ESTAS EN LOS ESTADOS DE TAMAULIPAS, NUEVO LEON Y COAHUILA.

POR SU PARTE VERACRUZ ES EL PRIMER PUERTO DE INFLUENCIA DE LOS ESTADOS DE PUEBLA, TLAXCALA, EDO. DE MEXICO Y EL DISTRITO FEDERAL, OTRO DE LOS PUERTOS IMPORTANTES ES MANZANILLO EL CUAL SIRVE A LA ZONA CENTRO-OCCIDENTE DEL PAIS, LUGAR COMPRENDIDO POR LOS ESTADOS DE MICHOACAN, JALISCO, NAYARIT Y COLIMA.

EN ESTE MISMO RENGLON EN LOS ULTIMOS AÑOS SE PROMOVIERON TRES PUERTOS MAS, DESTINADOS A IMPULSAR EL DESARROLLO REGIONAL DE SUS RESPECTIVAS ZONAS DE INFLUENCIA. ASI TENEMOS QUE LOS PUERTOS DE TOPOLOBAMPO, PICHILINGUE Y PROGRESO EN CONJUNTO, SE UNIRAN A LA ESTRATEGIA ESTABLECIDA PARA DAR IMPULSO A LOS PROCESOS DE DESCENTRALIZACION ECONOMICA HACIA LAS COSTAS ASI COMO PARA LA CREACION DE CENTROS DE DESARROLLO.

ES DECIR CON ESTO SE PRETENDE CONSOLIDAR UN RADIO DE ACCION DE LAS ZONAS ECONOMICAS CUYA SALIDA (NATURAL) SON LOS PUERTOS Y QUE PUEDEN SER UTILIZADAS COMO ENTRADA DE INSUMOS PARA LA AGRICULTURA, O DE MATERIAS PRIMAS PARA SU TRANSFORMACION EN LAS MAQUILADORAS E INDUSTRIAS LIGERAS LOCALIZADAS EN ESAS ZONAS.

LOS PUERTOS MENCIONADOS ANTERIORMENTE TIENEN ZONAS DE INFLUENCIA MUY ESPECIFICAS A LAS QUE SERVIRAN, ASI MENCIONAREMOS QUE; TOPOLOBAMPO SERVIRA A LA IMPORTANTE ZONA AGROINDUSTRIAL DE SINALOA, POR SU PARTE PICHILINGUE INTEGRARA A BAJA CALIFORNIA A LA CORRIENTE DEL TRANSPORTE MARITIMO IMPULSANDO EL DESARROLLO TURISTICO, DE TRAFICO DE CABOTAJE Y DE ALTURA; FINALMENTE PROGRESO PROMOVERA EL DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DEL ESTADO DE YUCATAN.

POR LO EXPUESTO ANTERIORMENTE SE PUEDE DECIR QUE LOS PUERTOS NACIONALES PODRIAN CONVERTIRSE EN EL ESLABON ESTRATEGICO ENTRE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MARITIMO Y TERRESTRE, EN LA PERSPECTIVA DE ALCANZAR UN MAYOR DESARROLLO REGIONAL Y NACIONAL Y POR SUPUESTO PARA IMPULSAR UN BASTO PROGRAMA DE FOMENTO DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR.

EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO CONCIBE A LOS PUERTOS COMO UN ESLABON ESTRATEGICO EN LA DINAMICA DEL COMERCIO EXTERIOR PARA LOGRAR UN SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE QUE VINCULE ESTRECHAMENTE A LOS CENTROS DE PRODUCCION CON LOS MERCADOS INTERNOS Y EXTERNOS DE CONSUMO, PROPICIANDO LA GENERACION DE EMPLEOS Y LOS DE DESARROLLO EN DIFERENTES ZONAS ECONOMICAS DEL PAIS.

EN LO QUE RESPECTA A NUESTRO COMERCIO EXTERIOR, LOS PUERTOS NACIONALES HAN TENIDO UNA PARTICIPACION DESTACADA EN LOS ULTIMOS AÑOS, DEL VOLUMEN TOTAL DE MERCANCIAS EXPORTADAS ALREDEDOR DE UN 80% EN PROMEDIO SE TRANSPORTARON POR VIA MARITIMA, ESTO QUIERE DECIR QUE LOS LITORALES SON Y SEGUIRAN SIENDO UN ELEMENTO IMPORTANTE EN EL COMERCIO EXTERIOR DE NUESTRO PAIS.

1.3.2. LOS PUERTOS NACIONALES Y EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO

EN NUESTROS DIAS CERCA DEL 90% DEL COMERCIO INTERNACIONAL SE LLEVA A CABO POR VIA MARITIMA. DE UNAS CUANTAS DECADAS PARA ACA EL TRANSPORTE MARITIMO HA EVOLUCIONADO ENORMEMENTE OCASIONANDO UNA VARIEDAD DE CAMBIOS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LOS SERVICIOS Y DE LOS EQUIPOS, TODO ESTO DEMANDA UNA MAYOR CALIDAD Y EFICIENCIA EN LOS SISTEMAS PORTUARIOS DE LOS PAISES.

ESTA MODERNIZACION DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS PERMITIRA A TODOS AQUELLOS PAISES QUE LOGREN ADECUARSE A LAS EXIGENCIAS DEL TRANSPORTE MARITIMO, SER PARTICIPES EN LOS GRANDES VOLUMENES DE MERCANCIAS QUE SE MANEJAN Y SE MANEJARAN CADA VEZ CON MAYOR FRECUENCIA A TRAVES DE LAS TERMINALES PORTUARIAS.

DE LA MISMA FORMA SE VUELVE PRIORITARIO EL ENLACE DE ESTAS ULTIMAS CON LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, LO QUE EN ULTIMA INSTANCIA PERMITIRA OPERAR DICHOS SERVICIOS SOBRE LA BASE DE LA ECONOMIA DE ESCALA ABATIENDO EN GRAN PARTE LOS COSTOS DEL TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS.

EN EL MOMENTO ACTUAL NUESTRO COMERCIO EXTERIOR SE DIRIGE EN SU MAYORIA HACIA LOS ESTADOS UNIDOS, POR ESTO ES NECESARIO QUE MEXICO EN UN PLAN DE DIVERSIFICACION DE SU COMERCIO EXTERIOR DEBE TOMAR EN CONSIDERACION A LOS DEMAS BLOQUES ECONOMICOS MUNDIALES.

ES AQUI DONDE EL TRANSPORTE MARITIMO Y POR CONSIGUIENTE EL USO DEL SISTEMA PORTUARIO TENDRA UNA GRAN PARTICIPACION POR LA RAZON DE QUE EXISTE UNA GRAN DIVERSIDAD EN CUANTO AL USO DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE Y POR SER UNO DE LOS MAS BARATOS, Y QUE A SU VEZ PERMITE TRANSPORTAR VARIAS CLASES Y GRANDES VOLUMENES DE MERCANCIAS.

DE ACUERDO A LOS LINEAMIENTOS DE LA POLITICA ECONOMICA IMPLEMENTADOS EN ESTE SEXENIO, EN UN FUTURO PROXIMO SE PODRIA CONTEMPLAR UNA MAYOR DIVERSIFICACION DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR, HECHO QUE SE BASA EN LA FIRMA DE TRATADOS DE LIBRE COMERCIO COMO SON LOS FIRMADOS CON CHILE Y CON AMERICA DEL NORTE, ASI COMO LAS POSIBILIDADES DE UN ACUERDO CON COLOMBIA Y VENEZUELA EN EL MISMO SENTIDO, NO SIN DEJAR DE MENCIONAR LOS INTERCAMBIOS -AUNQUE DE MANERA MINIMA- CON LA CUENCA DEL PACIFICO Y CON EUROPA (ESPAÑA, FRANCIA, ALEMANIA E INGLATERRA).

POR TODO LO ANTERIOR RESULTA INAPLAZABLE LOGRAR UNA COMPETITIVIDAD EN TODOS LOS ELEMENTOS QUE HACEN POSIBLE UN COMERCIO EXTERIOR CON PRESENCIA EN LOS MERCADOS MUNDIALES. EN OTRAS PALABRAS TANTO EL PROCESO DE PRODUCCION DE BIENES, EL TRANSPORTE TERRESTRE HACIA LOS PUERTOS, LA OPERACION DE LOS MISMOS Y EL TRANSPORTE MARITIMO, TODOS EN CONJUNTO, HARAN QUE LOS PRODUCTOS SEAN COLOCADOS EN SU DESTINO FINAL CON UN GRAN PORCENTAJE DE EXITO.¹⁴

LOS PUERTOS MEXICANOS EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS, TIENDEN A SER EL ESLABON DEL FLUJO DE MERCANCIAS MEXICANAS HACIA LOS MERCADOS MUNDIALES.

EN ESTE SENTIDO POR LO QUE RESPECTA AL OCEANO PACIFICO SE CUENTA CON DOS PUERTOS MUY IMPORTANTES COMO SON: MANZANILLO Y LAZARO CARDENAS, PUERTOS QUE TIENEN TERMINALES ESPECIALIZADAS PARA EL MANEJO DE CONTENEDORES, ASI COMO EQUIPO PARA ALCANZAR LOS NIVELES DE PRODUCTIVIDAD QUE SE DEMANDAN EN EL MOMENTO ACTUAL.

14. Roberto Bustamante Ahumada, publicación Puertos Mexicanos, abril de 1994, p. 14.

POR OTRO LADO NO SE PUEDEN OLVIDAR PUERTOS NO MENOS IMPORTANTES COMO SON MAZATLAN, ENSENADA, PICHILINGUE, SALINA CRUZ Y TOPOLOBAMPO, ENTRE OTROS, QUE EN ALGUNA MEDIDA PARTICIPAN EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO.

EN LO QUE RESPECTA A LA ZONA DEL GOLFO DE MEXICO, SE TIENEN DOS PUERTOS QUE SERAN EQUIPADOS PARA FUNGIR COMO BASE PARA EL COMERCIO EXTERIOR DE NUESTRO PAIS CON LOS DIFERENTES PAISES QUE DE ALGUNA MANERA MANEJAN FLUJOS DE MERCANCIAS POR ESA ZONA. ESTOS PUERTOS SON VERACRUZ Y ALTAMIRA, AMBOS TIENEN INSTALACIONES QUE PERMITEN EL MANEJO DE MERCANCIAS EN FORMA ESPECIALIZADA.

EN CUANTO A LA POSICION GEOGRAFICA QUE GUARDAN DICHS PUERTOS ESTOS ESTAN DESTINADOS A SER EL PUNTO DE PARTIDA HACIA EL EXTERIOR, DE IGUAL FORMA SER CATALIZADORES PARA EL DESARROLLO DE SUS RESPECTIVAS ZONAS DE INFLUENCIA.¹⁵

EN LO QUE AL MOVIMIENTO DE CARGA SE REFIERE SE TIENE QUE LA PARTICIPACION DE LOS PUERTOS NACIONALES ES CONSIDERABLE, YA QUE EL 98% DEL MOVIMIENTO COMERCIAL POR VIA MARITIMA SE REALIZA ATRAVES DE 20 TERMINALES COMERCIALES E INDUSTRIALES, CINCO TERMINALES PETROLERAS DE EXPORTACION Y DOS INSTALACIONES ESPECIALIZADAS PARA EL MANEJO DE SAL Y YESO.

ASI TENEMOS QUE DURANTE EL AÑO DE 1991 EL TOTAL DE CARGA OPERADA POR LOS PUERTOS SIN CONTAR LA CARGA ATENDIDA EN INSTALACIONES ESPECIALIZADAS PARA PETROLEO, YESO Y SAL, ALCANZO LOS 26 MILLONES 903 MIL TONELADAS, CIFRA INFERIOR EN 5.9% A LA DE 1990.

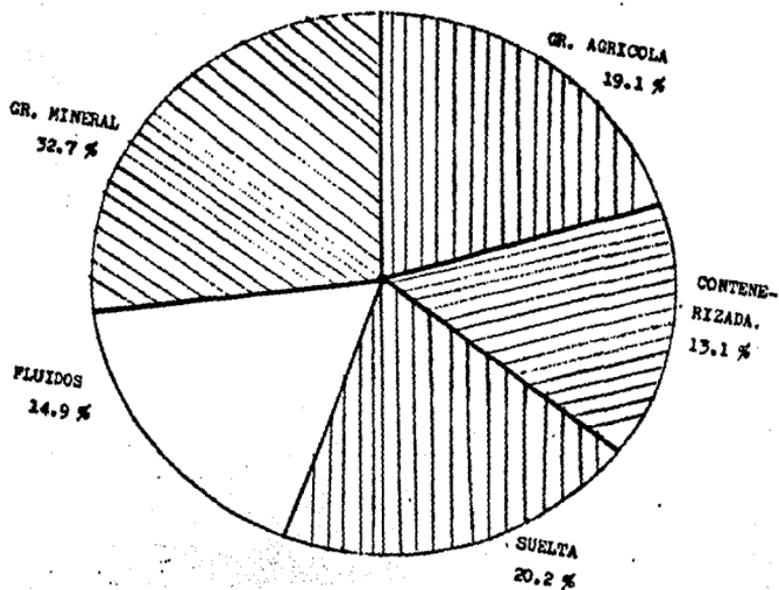
DE ESTE TOTAL ALCANZADO LA CARGA GENERAL SUELTA REPRESENTA EL 20%, LA GRANEL CONTENERIZADA 13.1%, LA GRANEL AGRICOLA 19.1%, ANEL MINERAL 32.7% Y LOS FLUIDOS 14.9% (CUADRO 1 Y 2).

ESTOS VOLUMENES FUERON OPERADOS AL ATENDER DURANTE EL AÑO 9,480 ARRIBOS DE EMBARCACIONES, DE LOS CUALES 2,975 FUERON DE TRAFICO DE ALTURA CON 19 MILLONES 450 MIL TONELADAS, Y 6,505 EN TRAFICO DE CABOTAJE CON 7 MILLONES 453 MIL TONELADAS. EN ESTE RUBRO SOBRESALEN LOS PUERTOS DE GUAYMAS, PROGRESO, LAZARO CARDENAS, ALTAMIRA Y MANZANILLO.

15. El puerto de Altamira dará servicio a la importante zona del este del país, cuenta con un sistema de conexión carretera y ferroviaria. Por su parte Veracruz tiene un adecuado sistema ferroviario que se conforma de dos líneas ferroviarias conectándose con la Cd. de México, y tiene además el ferrocarril hacia el sureste del país.

CUADRO 1

MOVIMIENTO DE CARGA 1991



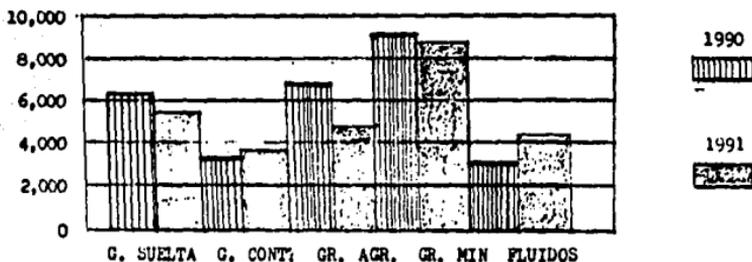
FUENTE : Anuario Estadístico de movimiento de carga y buques 1991
Dirección General de Puertos y Marina Mercante, Subsecretaría de
Transporte (BCT).

CUADRO 2

MOVIMIENTO DE CARGA
(1990 - 1991)

MILES DE TONELADAS

TIPO DE CARGA	1990	1991	DIF %
GENERAL SUELTA	6 134.4	5 431.5	- 11.5
GENERAL CONTENERIZADA	3 268.3	3 524.0	7.8
GRANEL AGRICOLA	6 888.8	5 132.0	- 25.5
FLUIDOS	9 094.4	8 808.8	- 3.1
T O T A L	28 601.9	26 903.2	- 5.9



FUENTE: Anuario Estadístico de movimiento de carga y buques 1991
Dirección General de Puertos y Marina Mercante, Subsecretaría de
Transporte (SCT).

GENERAL SUELTA: DE ESTE TIPO DE CARGA SE MANEJARON 5 MILLONES 432 MIL TONELADAS, 11.5% MENOS QUE EN 1990, ESTE DESCENSO FUE ORIGINADO POR LA REDUCCION DE LA IMPORTACION DE AZUCAR Y OTROS PRODUCTOS, ENTRE LOS QUE DESTACAN; FRIJOL, LECHE EN POLVO, PARTES PARA AUTOS, LAMINAS DE ACERO Y RIELES DE ACERO.

POR SU PARTE LOS PUERTOS MAS AFECTADOS POR LA DISMINUCION EN LA OPERACION DE ESTE TIPO DE CARGA, FUERON COATZACOALCOS, MANZANILLO, ENSENADA, MAZATLAN Y GUAYMAS.

GRANEL AGRICOLA: DURANTE 1991 SE OPERARON 5 MILLONES 132 MIL TONELADAS DE GRANELES AGRICOLAS, REGISTRANDOSE UN DECREMENTO DEL 25.5% RESPECTO A 1990, ESTA VARIACION FUE CAUSADA POR UNA BAJA EN LA IMPORTACION DE PRODUCTOS AGRICOLAS COMO EL MAIZ, TRIGO Y AZUCAR MOSCABADO. DICHA SITUACION AFECTO PRINCIPALMENTE A LOS PUERTOS DE TAMPICO, VERACRUZ, COATZACOALCOS, TUXPAN Y MAZATLAN, ENTRE OTROS MAS.

GRANEL MINERAL: EL MANEJO DE GRANEL MINERAL DURANTE 1991 TOTALIZO 8 MILLONES 809 MIL TONELADAS, COMPARADO CON 1990 SE OBSERVO UN LIGERO CAMBIO EN LOS VOLUMENES OPERADOS DE ALREDEDOR DE 3.1% MENOS, LA CAUSA DE ESTA VARIACION FUE LA REDUCCION QUE SUFRIERON LAS EXPORTACIONES DE CEMENTO ATRAVES DE LOS PUERTOS DE TAMPICO, MANZANILLO Y VERACRUZ; DE FOSFATO DE AMONIO POR LAZARO CARDENAS Y DE LA DISMINUCION DE CALIZA EN TRAFICO DE CABOTAJE POR ENSENADA.

FLUIDOS: SE MANEJARON EN 1991, 4 MILLONES 7 MIL TONELADAS DE CARGA FLUIDA, LOGRANDOSE UN AUMENTO DEL 24.6% CON RESPECTO A 1990. EN ESTE INCREMENTO DESTACARON LOS PUERTOS DE VERACRUZ, COATZACOALCOS, MANZANILLO Y ALTAMIRA.

GENERAL CONTENERIZADA: EL MOVIMIENTO EN CONTENEDORES CRECIO CON RESPECTO A 1990, MANTENIENDOSE LA TENDENCIA DE LOS ULTIMOS AÑOS DE CONTENERIZAR LA CARGA QUE SE TRANSPORTA POR VIA MARITIMA.

EN 1990 SE OPERARON 3 MILLONES 524 MIL TONELADAS DE ESTE TIPO DE CARGA A LA QUE CORRESPONDIO LA MOVILIZACION DE 125 MIL 210 CONTENEDORES; 185 MIL 948 UNIDADES LLENAS Y 65 MIL 226 UNIDADES VACIAS, EQUIVALENTES A UN TOTAL DE 348 MIL 715 TEU'S. CON UNA VARIACION DEL 6.9% MAS QUE EN 1990 (CUADRO 3).

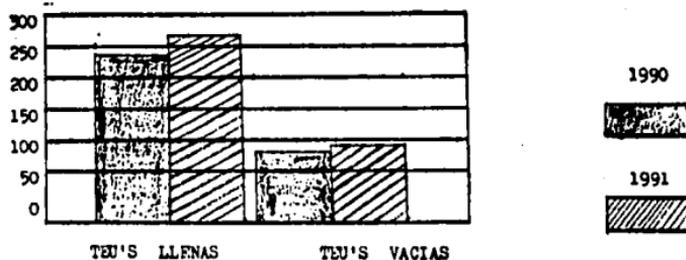
DESTACAN POR SU INCREMENTO EN EL MANEJO DE ESTE TIPO DE CARGA EN ESTE AÑO DE 1991 LOS PUERTOS DE; VERACRUZ, LAZARO CARDENAS, MANZANILLO, ALTAMIRA Y TAMPICO, ENTRE OTROS (CUADRO 4).

EN LO QUE SE REFIERE A LA PARTICIPACION TURISTICA SE TIENE QUE LOS PRINCIPALES PUERTOS SON ENSENADA, EN UN 13.5%, CABO SAN LUCAS 12.6%, MANZATLAN 12.3%, PUERTO VALLARTA, ZIHUATANEJO Y ACAPULCO 13.9% CADA UNO, TODOS ESTOS PUERTOS EN EL PACIFICO.

CUADRO 3

CONTENEDORES
(1990 - 1991)

TEU'S	1990	1991	DIF %
LLENAS	236 104	257 878	9.2
VACIAS	90 106	90 837	0.8
TOTAL	326 210	348 715	6.9



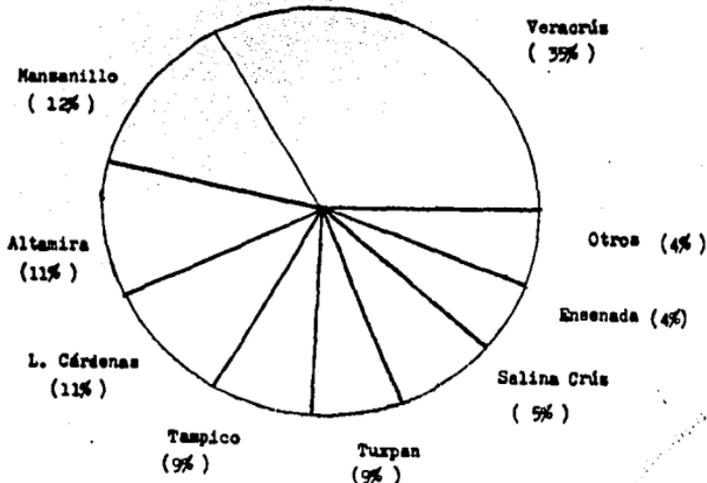
FUENTE : Anuario Estadístico de movimiento de carga y buques 1991
Dirección General de Puertos y Marina Mercante, subsecretaría de
Transporte (SCT).

CUADRO 4

CONTENEDORES OPERADOS

(PARTICIPACION PORCENTUAL POR PUERTO)

PUERTO	NUMERO DE TEU'S
VERACRUZ	121 682
MANZANILLO	41 895
LAZARO CARDENAS	39 192
ALTAMIRA	36 955
TAMPICO	33 056
TUXPAN	32 902
SALINA CRUZ	16 738
ENSENADA	13 042
OTROS	13 253
TOTAL	348 715



FUENTE : Movimiento de Carga y Buques, 1991, Dirección General de Puertos y Marina Mercante (SCT).

EN LA COSTA DEL GOLFO Y MAR CARIBE ESTAN COZUMEL CON 37.9%, PLAYA DEL CARMEN, PUERTO MORELOS JUNTO CON CANCUN, TODOS ESTOS PUERTOS ASCIENDEN AL 97.56% DEL TOTAL NACIONAL.

EN LO QUE RESPECTA AL MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN CRUCEROS DURANTE 1991, SE ALCANZO 1 MILLON 634 MIL 561 TURISTAS ATENDIDOS EN 1,945 ARRIBOS. COMPARADAS ESTAS CIFRAS CON LAS DE 1990, SE OBSERVAN IMPORTANTES INCREMENTOS EN EL NUMERO DE PASAJEROS Y DE ARRIBOS, DEL ORDEN DE 33.8% Y DE 30.9% RESPECTIVAMENTE, TODO ESTO COMO RESULTADO DEL IMPULSO QUE SE HA DADO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA Y A LAS PROMOCIONES TURISTICAS (CUADRO 5).

COMO SE VE, LOS PUERTOS FORMAN PARTE DEL ENGRANAJE QUE NUESTRA ECONOMIA.

EL PAIS CUENTA CON PUERTOS COMERCIALES CUYA FUNCION ES LA DE TRANSPORTAR MERCANCIAS POR VIA MARITIMA; LOS PUERTOS INDUSTRIALES TEMBIEN SE BASAN EN EL USO DEL TRANSPORTE MARITIMO PARA EL ABASTECIMIENTO DE INSUMO Y DISTRIBUCION DE PRODUCTOS DE INDUSTRIAS DE GRAN ENBERGADURA QUE SE UBICAN EN LOS PUERTOS; LOS PUERTOS PETROLEROS QUE SIRVEN DE APOYO A LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACION Y DISTRIBUCION DE PRODUCTOS PETROLEROS, LOCALIZANDOSE EN ELLOS UN BUEN NUMERO DE REFINERIAS, Y LOS PUERTOS PESQUEROS QUE SIRVEN PARA LA EXPLOTACION DE LOS RECURSOS VIVOS DEL MAR.

EN ESTE SENTIDO LOS PUERTOS SON BASICOS PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMIA NACIONAL. EN EL CASO DE UN PUERTO EN PARTICULAR, POR EL CARACTER MISMO DE LA REGION DONDE SE UBICA, ESTA IMPORTANCIA SE INTENSIFICA TRAYENDO CONSIGO RESULTADOS FAVORABLES EN EL RENGLON DE UN MAYOR CRECIMIENTO DE DICHAS ZONAS.

NO OBSTANTE LA INFRAESTRUCTURA Y PARTICIPACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL EN LAS DIFERENTES CORRIENTES COMERCIALES (INTERNAS Y EXTERNAS), LA CAPACIDAD DE ESTE NO ES SUFICIENTE PARA EL MANEJO DE GRANDES VOLUMENES DE MERCANCIAS QUE SE QUISIERAN MANEJAR EN UN MOMENTO DETERMINADO.

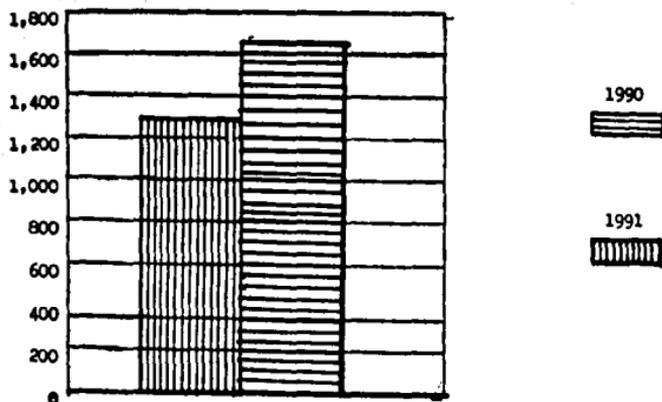
ES DECIR EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO NO ESTA EN LAS CONDICIONES ADECUADAS PARA HACER FRENTE A LAS NECESIDADES QUE SE PRESENTARAN CON LA NUEVA POLITICA DE COMERCIO INTERNACIONAL QUE SE PLANTEA LA ECONOMIA MEXICANA.

EN ESTE CONTEXTO EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL RECLAMA UNA INFRAESTRUCTURA ACORDE A LAS NECESIDADES DEL COMERCIO EXTERIOR QUE NUESTRO PAIS DESEA ENTABLAR CON LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS, ASI COMO SER EFICAZ PARA LA CONSTRUCCION DE POLOS DE DESARROLLO A NIVEL LOCAL Y REGIONAL, LO QUE FINALMENTE TRAERA UN DESARROLLO INTEGRAL DE LA ECONOMIA DEL PAIS.

CUADRO 5

MOVIMIENTO DE PASAJEROS
(1990 - 1991)

EN CRUCEROS	1990	1991	DIF %
NUMERO	1 248,291	1 634, 561	30.9



FUENTE: Anuario Estadístico de movimiento de carga y buques, 1991
Dirección General de Puertos y Marina Mercante, Subsecretaría de
Transporte (BCT)

C A P I T U L O 2

EL PUERTO DE MANZANILLO Y LA CUENCA DEL PACIFICO

II.1. EL PUERTO DE MANZANILLO

II.1.1. UBICACION Y ORIGEN

EN LA COSTA SUROESTE DE MEXICO EN EL OCEANO PACIFICO SE LOCALIZA EL PUERTO DE MANZANILLO EN EL ESTADO DE COLIMA. ESTA SITUADO EN LAS COORDENADAS GEOGRAFICAS 18°41' DE LATITUD OESTE, SU ALTURA SOBRE EL NIVEL DEL MAR ES DE CUATRO METROS EN EL MALECON.

MANZANILLO ES CABECERA DEL MUNICIPIO DEL MISMO NOMBRE, Y CUENTA CON UNA POBLACION DE 92,863 HABITANTES, QUE REPRESENTAN EL 21% DEL TOTAL ESTAL, CON UNA TASA DE CRECIMIENTO DE 2.4%. LA POBLACION SE CONCENTRA BASICAMENTE (79%) EN LAS ZONAS URBANAS DE MANZANILLO, SANTIAGO Y SALAHUA.

ANTECEDENTES HISTORICOS: CUENTA LA LEYENDA QUE EL REY IX, UNO DE LOS SOBERANOS DEL REINO DE COLIMAN RECIBIO ALGUNA VEZ EN LA BAHIA DE SALAHUA EN EL OCEANO PACIFICO LA VISITA DE HERNAN CORTES, QUIEN SUPO DE ESE PUERTO POR BOCA DE TZINTZINCHA TANGUACAN (CALTZONTZIN), ULTIMO REY DE MICHUACAN.

RESPECTO AL DESCUBRIMIENTO Y CONFORMACION DEL PUERTO DE MANZANILLO, EXISTEN DOS VERSIONES; POR UN LADO SE DICE QUE JUAN VILLAFUERTE CAPITAN COMISIONADO POR CORTES PARA CONSTRUIR EN ZACATULA LAS NAVES DESTINADAS A LOS DESCUBRIMIENTOS, HABIA DESEMBARCADO EN SALAHUA INTERNANDOSE HASTA CAXITLAN POR LO QUE LO CONSIDERAN EL CONQUISTADOR DE ESA ZONA Y FUNDADOR DE LA VILLA DE COLIMA, SEGUN CONSTA EN UNA RELACION ANONIMA QUE SE ENCUENTRA EN EL ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (PATRONATO REAL, PAPELES DE SIMANCA).*

SIN EMBARGO, OTRA VERSION DICE QUE MIENTRAS EL REY DE COLIMAN SE REMONTO A LA SIERRA, GONZALO DE SANDOVAL LLEGO A SALAHUA INSPECCIONANDO LA ZONA Y FUNDO UNA VILLA A LA QUE PUSO EL MISMO NOMBRE DE LA CAPITAL DEL REINO.

16. Enciclopedia de México, Tomo 8, segunda edición, 1977

UNA VEZ ESTABLECIDO SAN SEBASTIAN (HOY COLIMA), Y HECHO EL REPARTO DE TIERRAS Y PUEBLOS EN ENCOMIENDA, SANDOVAL SE DEDICO A BUSCAR EL LUGAR QUE MAYORES VENTAJAS OFRECIERA PARA LA CONSTRUCCION DE NAVIOS, HACIA 1522, AL PARECER SANDOVAL LOCALIZO EL LUGAR INDICADO EN LA BAHIA DE SANTIAGO, ENTRE EL POBLADO DEL MISMO NOMBRE Y SALAHUA.

EN UN PRINCIPIO SE LE CONOCE COMO PUERTO DE SANTIAGO DE BUENA ESPERANZA, POSTERIORMENTE COMO PUERTO DE SALAHUA, Y PARA 1793 EN UN INFORME DEL EMPADRONADOR DIEGO DE LABSAGA RESALTA LA EXISTENCIA EN FORMA CONSIDERABLE DE UNA YERBA QUE SE LLAMA MANZANILLA, DE ALLI EL NOMBRE DE MANZANILLO QUE COMPRENDE PROPIAMENTE DOS BAHIAS; SANTIAGO Y MANZANILLO.

EN 1823 LEANDRO BRAVO Y GERONIMO JOSE MARIA ARSAC, SOLICITARON EN MEXICO LA APERTURA DEL PUERTO DE MANZANILLO. EL TRASLADO DEL FONDEADERO DE SALAHUA A SANTIAGO AL LUGAR QUE HOY OCUPA FUE ACORDADO POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA EN 1824; Y EL DECRETO 462 DEL CONGRESO DE LA UNION DEL 21 DE OCTUBRE DE 1825 LO HABILITO PARA EL COMERCIO EXTERIOR Y DE CABOTAJE.

EL DECRETO DEL CONGRESO GENERAL DEL 17 DE FEBRERO DE 1837 NO INCLUYO A MANZANILLO ENTRE LOS PUERTOS AUTORIZADOS A MANEJAR TRAFICO DE ALTURA, PERO EL 17 DE MAYO DE 1838 LA PROPIA ASAMBLEA FACULTO AL EJECUTIVO DE LA UNION PARA HABILITAR NUEVOS FONDEADEROS MIENTRAS DURARA EL BLOQUEO IMPUESTO POR LAS FUERZAS NAVALES FRANCESAS EN EL GOLFO DE MEXICO.

ASI EL PRESIDENTE BUSTAMANTE REABRIO MANZANILLO, PERO VOVIO A CERRARLO EL 9 DE MARZO DE 1839 AL FIRMARSE EL TRATADO DE PAZ CON FRANCIA. EL TRAFICO DE CABOTAJE LE FUE PROHIBIDO A MANZANILLO POR EL GOBIERNO CENTRAL EL 2 DE JUNIO DE 1842, PERMITIENDOLO DEL 10 DE JUNIO DE 1846 AL MES DE FEBRERO DE 1848, MIENTRAS DURO LA GUERRA CON ESTADOS UNIDOS .

EL PUERTO SE HABILITO DEFINITIVAMENTE EL 10 DE MAYO DE 1848 TANTO PARA EL MOVIMIENTO NACIONAL COMO PARA EL INTERNACIONAL, ESTO POR DECRETO PRESIDENCIAL DEL C. MANUEL DE LA PENA.

EN 1900 SE INICIARON LAS OBRAS PARA LA CONSTRUCCION DEL ROMPEOLAS, EL MALECON Y LOS CANALES DE SANEAMIENTO DE LAS LAGUNAS DE CUYATLAN Y SAN PEDRITO, ASI COMO LA VIA FERREA HACIA GUADALAJARA LA CUAL SE INAUGURO EN 1908.

HASTA EL AÑO DE 1940 SE INICIA LA CONSTRUCCION DEL MUELLE FISCAL TERMINANDOSE EN 1952, JUNTO CON LOS MUELLES DE PEMEX, LA ARMADA, DE CABOTAJE Y LAS DOS BODEGAS FISCALES. LA INSUFICIENCIA DE ESTOS SERVICIOS DECIDIO MAS TARDE A LAS AUTORIDADES A CONSTRUIR UN PUERTO EN LA LAGUNA DE SAN PEDRITO.

EN 1964 SE INICIAN LAS OBRAS DEL PUERTO INTERIOR DE SAN PEDRITO, TERMINANDOSE EN 1971. EN LA ACTUALIDAD EL VIEJO MUELLE DE MANZANILLO SE DESTINA PARA LOS CRUCEROS TURISTICOS PRINCIPALMENTE, QUEDANDO EL PUERTO DE SAN PEDRITO CON SUS TERMINALES DE CARGA GENERAL, GRANEL AGRICOLA, GRANEL MINERAL, FLUIDOS Y PESCA PARA EL MANEJO DE LOS FLUJOS DE MERCANCIAS QUE SE OPERAN EN SUS INSTALACIONES.

II.1.2. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

DENTRO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE MANZANILLO SE ENCUENTRAN CINCO MUELLES QUE SON LOS SIGUIENTES: PUERTO INTERIOR DE SAN PEDRITO, MUELLE FISCAL, DE LA ARMADA DE MEXICO, EL MUELLE PESQUERO Y EL DE PETROLEOS MEXICANOS, ADEMÁS DE ALMACENES Y RECINTOS FISCALES.

EL PUERTO ESTA CONECTADO A UN CANAL DE ACCESO, CON UNA LONGITUD DE 600m Y UNA PROFUNDIDAD DE 14m RESPECTIVAMENTE.

EL MUELLE DEL PUERTO INTERIOR DE SAN PEDRITO ESTA CONFORMADO POR TRES BANDAS, CON UNA LONGITUD DE 1635m Y CON UNA PROFUNDIDAD ESTANDARIZADA DE 14m, CUENTA CON 20,000 m² PARA ALMACENAMIENTO CUBIERTO; SU CAPACIDAD EN PATIOS ES DE 4,300 m² PARA CONTENEDORES, Y DE 98 m² PARA CONTENEDORES REFRIGERADOS.

EL MUELLE DE PEMEX TIENE UNA LONGITUD DE MUELLE MARGINAL DE 217m Y EN SU TRAMO NORTE Y SUR CON UNA PROFUNDIDAD DE 15.24 m Y 13.7m RESPECTIVAMENTE, POR ULTIMO TIENE UN MUELLE ESPIGON DE 13 Y 17 mta.

EL MUELLE FISCAL CON UNA PROFUNDIDAD DE CABECERA DE 34' CON 10.36 m, BANDA OESTE CON 28' Y 8.53 m Y BANDA ESTE CON 28' Y 8.53 Y CON UNA LONGITUD LABORABLE DE 231 mta.

MANZANILLO DISPONE TAMBIEN DE UN MUELLE DE ALTURA UBICADO EN LA BANDA "A" CON UNA LONGITUD DE 470 m Y UNA PROFUNDIDAD DE 11-14 m, ASI COMO CON UN MUELLE DE CARGA UBICADO EN LA BANDA "B" CON UNA LONGITUD DE 600m Y UNA PROFUNDIDAD DE 11-13m, Y UN ULTIMO MUELLE UBICADO EN LA BANDA "C" Y CON UNA LONGITUD DE 485m Y UNA PROFUNDIDAD DE 13m.

EQUIPO PORTUARIO: LOS SERVICIOS DEL PUERTO DE MANZANILLO LOS PRESTA LA EMPRESA CONSTITUIDA EL 16 DE JUNIO DE 1971 BAJO LA RAZON SOCIAL DE " SERVICIOS PORTUARIOS DE MANZANILLO, S.A. DE C.V.", EL EQUIPO OPERADO POR ESTA EMPRESA SE COMPONE DE 83 MONTACARGAS CON CAPACIDAD ENTRE 6000 Y 80,000 LIBRAS; PARA MANIOBRAS DE CARGA Y DESCARGA DE GRANELES ABORDO Y EN TIERRA, CUENTA CON 16 CARGADORES FRONTALES DE 0.75 m³ A 1.5 m³ DE CAPACIDAD.

PARA LA DESCARGA DE GRANELES VEGETALES O MINERALES A FURGONES, GONDOLAS O CAMIONES, SE CUENTA CON 58 ALMEJAS TIPO MONOLINEA, 5 SUCCIONADORAS Y UNA BANDA TRANSPORTADORA CON CAPACIDAD DE 120 TONS/HORA, PARA CONCENTRADO O GRANELES Y PARA APOYO DE ESTAS MANIOBRAS SE CUENTA TAMBIEN CON ANDAMIOS Y TOLVAS.

PARA APOYO DE LAS MANIOBRAS DE CARGA Y DESCARGA A CAMIONES, GONDOLAS O PIEZAS PESADAS A BORDO O EN TIERRA, SE CUENTA CON 6 GRUAS HIDRAULICAS CON CAPACIDAD DE 15 Y 20 TONS, TRES GRUAS PLUMA FIJA TIPO PATO DE 10 TONS DE CAPACIDAD Y UNA GRUA DE CELOSTA DE 80 TONS DE CAPACIDAD.

PARA LA TRASLACION DE MERCANCIAS DE COSTADO DE BUQUE A AREA ABIERTA Y ALMACEN O VICEVERSA, SE TIENEN 18 TRACTORES DE ARRASTRE DE 5 TONS DE CAPACIDAD, 12 TRACTOCAMIONES PARA ARRASTRE FERROVIARIO, 8 QUINTAS RUEDAS, 26 PLANAS PARA CARGA GENERAL Y CONTENEDORES. PARA MANIOBRAS DE DESASTRE, ENMIENDA Y CIABOGAS SE TIENE UNA GRUA MARCO Y UN REMOLCADOR DE 4,350 H.P. ASI COMO UNA MAQUINA DE PATIO DE FERROCARRIL DE 800 H.P.

EL PUERTO DE MANZANILLO OFRECE ADEMAS OTROS SERVICIOS QUE COMPLEMENTAN A LOS ANTERIORES Y SON TAMBIEN DE UNA GRAN IMPORTANCIA, ASI TENEMOS ENTRE OTROS LOS SIGUIENTES; COMUNICACIONES (TELEGRAFO, RADIO, ETC.); AGENCIAS SIGNATARIAS DE BUQUES; AGENCIAS ADUANALES; PILOTAJE; INSPECCION DE SANIDAD ANIMAL Y VEGETAL Y MIGRACION, ENTRE OTRAS.

II.1.3. POSICION ESTRATEGICA DEL PUERTO

MANZANILLO ESTA LLAMADO A SER EL PUERTO COMERCIAL MAS IMPORTANTE DEL PACIFICO MEXICANO YA QUE PRESENTA LAS DOS FACETAS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA DEL PAIS; POR UN LADO LA TRADICIONAL, CON MUELLES PARA EL MANEJO DE CARGA GENERAL SUELTA Y GRANELES AGRICOLAS EN DESCARGA DIRECTA, Y POR OTRO LADO LA MODERNA QUE SE MANIFIESTA CON LA OPERACION DE LA NUEVA TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES.

EN LO QUE SE REFIERE A LA TERMINAL ESPECIALIZADA, ESTA NO SOLO HACE FRENTE INMEDIATO AL DINAMICO MOVIMIENTO DE ALTURA QUE SE REGISTRA EN EL PUERTO, SINO QUE ABRE LAS POSIBILIDADES PARA OTRO TIPO DE ACTIVIDADES COMERCIALES VINCULADAS MUCHAS DE ELLAS A DESARROLLOS INDUSTRIALES CUYO IMPACTO Y DERRAMA ECONOMICA SERA ALTAMENTE BENEFICA, NO SOLO A NIVEL REGIONAL SINO TAMBIEN NACIONAL.¹⁷

EL FUTURO ES ALENTADOR TANTO PARA EL PUERTO EN SI COMO PARA SU ZONA DE INFLUENCIA, SE VISLUMBRA QUE EN UN FUTURO PODRIA ALCANZAR LOS NIVELES DE EFICIENCIA I PRODUCTIVIDAD DE LOS PUERTOS COMERCIALES DEL MUNDO.

EN CUANTO A SU ZONA DE INFLUENCIA, SE TIENE QUE EL PARQUE INDUSTRIAL OFRECE GRANDES POSIBILIDADES PARA EL ASENTAMIENTO DE MEDIANAS Y PEQUEÑAS INDUSTRIAS QUE POR LA UBICACION GEOGRAFICA DEL LUGAR PUEDEN BENEFICIARSE DE LA REACTIVACION DEL COMERCIO MUNDIAL Y DE LOS FLUJOS DE PRODUCTOS ENTRE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PACIFICO, LATINOAMERICA, ESTADOS UNIDOS Y CANADA.¹⁸

EN TERMINOS GENERALES SE PUEDE DECIR QUE LA IMPORTANCIA DEL PUERTO DE MANZANILLO RADICA EN GRAN PARTE EN SU UBICACION GEOGRAFICA, YA QUE SE ENCUENTRA LOCALIZADO EN UNA DE LAS CINCO ZONAS DE MERCADO EN QUE SE DIVIDE EL TERRITORIO MEXICANO DE ACUERDO A SU OROGRAFIA.

POR LO QUE RESPECTA A SU CONEXION CON LOS PUERTOS EXTRANJEROS SU POSICION ES INMEJORABLE, LO QUE PERMITE QUE EXISTAN POSIBILIDADES DE COMERCIALIZACION TANTO EN LO REFERENTE A LA PRO-

17. Héctor López Gutiérrez, "Obras maritimas fundamentales...", en publicación Puertos mexicanos (SCT), abril de 1991, p.12

18. El Diario de México, 24 de agosto de 1992, Secc. "A" p.3.

MOCION DE LOS PRODUCTOS REGIONALES Y NACIONALES HACIA EL EXTERIOR, COMO EN LO QUE TOCA A LA ADQUISICION DE PRODUCTOS DE CONSUMO INMEDIATO, MAQUINARIA Y OTROS INSUMOS DESTINADOS A DIFERENTES INDUSTRIAS QUE PERMITAN LA CONTINUIDAD, EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO DE NUESTRA INDUSTRIA NACIONAL EN TODOS SUS AMBITOS.

AL MISMO TIEMPO, AL ENCONTRARSE ENCLAVADO EN UNA REGION IMPORTANTE DE ACTIVIDADES AGRICOLAS, GANADERAS, TURISTICAS, MINERALES, INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS, MANZANILLO SE VE OBLIGADO A REALIZAR UNA CONSTANTE INTEGRACION CON TODOS ESTOS CENTROS DE PRODUCCION PARA FORTALECER DIA CON DIA EL DESARROLLO DE LA REGION Y LA CAPACIDAD DEL PUERTO DE ACTUAR COMO CENTRO DE DISTRIBUCION DE PRODUCTOS HACIA LOS MERCADOS NACIONAL E INTERNACIONAL.

11.2. PANORAMA GENERAL DE LA CUENCA DEL PACIFICO

11.2.1. UBICACION GEOGRAFICA

EL OCEANO PACIFICO EL MAYOR DEL MUNDO, FUE DESCUBIERTO EN 1513 POR EL CAPITAN ESPANOL VASCO NUNEZ DE BALBOA Y BAUTIZADO POR EL NAVEGANTE PORTUGUES FERNADO DE MAGALLANES, QUIEN COMPLETO SU DESCUBRIMIENTO Y EMPRENDO LA AVENTURA DE CRUZARLO BAJO EL PATROCINIO DE LA CORONA ESPANOLA.

EL PACIFICO OCUPA LA TERCERA PARTE DE LA SUPERFICIE DE LA TIERRA. MIDE CASI 15 MIL KILOMETROS DESDE EL CIRCULO ARTICO HASTA LA ZONA POLAR ANTARTICA, Y POR EL ECUADOR ABARCA CASI LA MITAD DE CIRCUNFERENCIA DEL PLANETA.

SU EXTENSION 165 MILLONES DE KILOMETROS CUADRADOS ES MAYOR QUE LA DE TODOS LOS CONTINENTES JUNTOS Y EQUIVALE A LA MITAD DE LA SUPERFICIE ACUATICA DEL MUNDO.

SUS LIMITES ORIENTALES ESTAN PERFECTAMENTE MARCADOS POR LAS COSTAS OCCIDENTALES DE AMERICA; LA LINEA CONTINUA LA ROMPEN SOLO LA CADENA DE LAS ALEUTIANAS QUE PROLONGAN LAS TIERRAS DE ALASKA Y LA PENINSULA DE BAJA CALIFORNIA.

LOS LIMITES OCCIDENTALES, SIN EMBARGO, SE CONFIGURAN CON MUCHAS PENINSULAS E ISLAS Y LAS BAHIAS Y BRAZOS RESULTANTES QUE PERMITEN HABLAR DE VARIOS MARES DISTINTOS: AL NORTE SE ENCUENTRA EL MAR DE BERING Y EL DE OJOSTK; A CONTINUACION EL MAR DE JAPON Y EL MAR AMARILLO, EL MAR ORIENTAL DE CHINA Y EL MAR DEL SUR DE CHINA, Y MAS AL SUR LAS GRANDES ISLAS ORIENTALES DIVIDEN AL OCEANO EN EL MAR DE CEBELES, EL MAR DE JAVA Y EL MAR DE TIMOR.

EL INMENSO PACIFICO BARRA LAS COSTAS DE TRES CONTINENTES: AMERICA, ASIA Y OCEANIA, Y SUS AGUAS SE MEZCLAN POR EL BUDESTE CON LAS DEL ATLANTICO, Y EN EL SUDOESTE CON LAS DEL INDICO.

GOGRAFICAMENTE LA CUENCA DEL PACIFICO PODRIA DEFINIRSE COMO LA REGION CONFORMADA POR TODOS LOS TERRITORIOS QUE TIENEN LITORALES EN EL PACIFICO. DICHA REGION ESTA INTEGRADA POR 47 PAISES: 24 CONTINENTALES O RIBERENOS Y 23 PENINSULARES.

DE LOS 24 RIBERENOS, 13 SON DEL CONTINENTE AMERICANO Y 11 DE LOS CUALES SON LATINOAMERICANOS; 11 DE LOS RESTANTES, UNO SOLO OCUPA UN CONTINENTE ENTERO (AUSTRALIA), Y LOS OTROS DIEZ SON ASIATICOS INCLUYENDO A LA EX-UNION SOVIETICA.

11.2.2. CONFORMACION DE LA CUENCA DEL PACIFICO

LA CUENCA DEL PACIFICO SE ENCUENTRA DISPERSA A LO LARGO DE UNA SUPERFICIE MARITIMA DE MAS DE 70 MILLONES DE KILOMETROS CUADRADOS, SE CARACTERIZA POR UNA HETEROGENEIDAD POLITICA Y CULTURAL. NO EXISTE UNA TENDENCIA HACIA LA FORMACION DE UNA COMUNIDAD MULTINACIONAL, POR EL CONTRARIO SE SIGUEN FORTALECIENDO LAS GRANDES ECONOMIAS Y CON ESTO SE PROFUNDIZAN LAS DIFERENCIAS ENTRE LOS PAISES INTEGRANTES DE ESTA ZONA.

ENTRE LOS PAISES QUE LA CONFORMAN TENEMOS A LOS SIGUIENTES:

- 1- JAPON Y ESTADOS UNIDOS; LAS ECONOMIAS MAS DINAMICAS DEL MUNDO
- 2- CHINA; LA NACION MAS POBLADA DEL PLANETA QUE EXPERIMENTA NUEVAS REFORMAS ECONOMICAS.
- 3- LOS PAISES DE RECIENTE INDUSTRIALIZACION O NIC'S: COREA DEL SUR, TAIWAN, HONG KONG Y SINGAPUR.
- 4- LAS POTENCIAS INTERMEDIAS DE GRAN EMPUJE; AUSTRALIA, CANADA Y NUEVA ZELANDA.
- 5- LOS PAISES DE LA ANSEA (ASOCIACION DE NACIONES DEL SUDESTE ASIATICO) TAILANDIA, INDONESIA, SINGAPUR, FILIPINAS, MALASIA Y BRUNEI.
- 6- LOS ESTADOS RECIENTE INDEPENDIZADOS; PAPUA NUEVA GUINEA, NAURU, ISLAS FIJI, TONGA E ISLAS SALOMON.
- 7- PAISES LATINOAMERICANOS; MEXICO, EL SALVADOR, NICARAGUA, GUATEMALA, PANAMA, ECUADOR, HONDURAS, COSTA RICA, COLOMBIA, PERU Y CHILE.

AHORA BIEN, EN CONJUNTO LOS ESTADOS DE LA CUENCA DEL PACIFICO TIENEN UNA POBLACION -LA MAYOR DEL MUNDO- APROXIMADAMENTE 3000 MILLONES DE HABITANTES. LA REGION CONTIENE A LOS PAISES CON MAYOR SUPERFICIE EN EL MUNDO (CHINA, EUA, AUSTRALIA Y CANADA), Y TAMBIEN A AQUELLOS CON MAYOR POBLACION ABSOLUTA (CHINA Y EUA) ASI COMO LAS CIUDADES MAS POBLADAS DEL PLANETA (MEXICO, TOKYO Y SHANGAI).

EN CONTRASTE LA CUENCA DEL PACIFICO TIENE A LOS PAISES MAS PEQUEOS DEL PLANETA, COMO NIUE, CON UNA POBLACION DE 3,289 HABITANTES Y NURU CON 24 KILOMETROS CUADRADOS DE SUPERFICIE.

11.2.3. ASPECTOS ECONOMICOS

EN LA ESTRUCTURA DEL PODER INTERNACIONAL LA REGION ASIATICA HA SIDO SIEMPRE UNO DE LOS ESCENARIOS POLITICO-ECONOMICOS MAS COMPLEJOS; A LO LARGO DEL TIEMPO HA CONJUGADO UNA SERIE DE CARACTERISTICAS QUE LE CONFIEREN UN ALTO VALOR ESTRATEGICO, TANTO POR SU UBICACION GEOGRAFICA Y SU NUMEROSA POBLACION, COMO POR LA ABUNDANCIA DE SUS RECURSOS NATURALES.

SI VEMOS DESDE UNA PERSPECTIVA HISTORICA, LA MAYORIA DE LOS PAISES QUE ESTAN EN LA CUENCA DEL PACIFICO VIVIERON MARGINADOS EN CIERTA FORMA DEL RESTO DEL MUNDO, Y ALGUNOS DE ELLOS CONVERTIDOS EN COLONIAS DE LAS POTENCIAS EUROPEAS.¹⁷

EN LOS ULTIMOS AÑOS EL COMERCIO INTERNACIONAL HA EXPERIMENTADO UNA SERIE DE AJUSTES QUE HAN PROPICIADO SU DEBARROLLO Y FORTALECIMIENTO ENTRE LOS QUE DESTACAN, SIN DUDA, LA CONSTRUCCION DE BLOQUES COMERCIALES, TAL ES EL CASO DE AMERICA DEL NORTE, EUROPA OCCIDENTAL Y EL SUDESTE ASIATICO.

EN EL CONTEXTO DE UN MERCADO MUNDIAL QUE SE CARACTERIZA POR SU DINAMICA EN UNA ESTRUCTURA DE BLOQUES REGIONALES, HA DESTACADO POR SU GRAN DESARROLLO LA CUENCA DEL PACIFICO.¹⁸

ESTA ZONA DEL MUNDO AUNQUE NO TIENE LA IMPORTANCIA POLITICA DE EUROPA, ES CONSIDERADA ECONOMICAMENTE LA MAS IMPORTANTE DEL MUNDO YA QUE EN ELLA SE CONCENTRAN LAS PRINCIPALES RESERVAS FINANCIERAS, LOS MAS ALTOS NIVELES DE PRODUCTIVIDAD Y LA MAS AVANZADA TECNOLOGIA, ADEMAS SU CONTRIBUCION ACTUAL A LA PRODUCCION MUNDIAL ES CASI EL DOBLE DE AQUELLA DE LA COMUNIDAD EUROPEA. ESTIMACIONES CONSERVADORAS SEÑALAN QUE PARA EL AÑO 2000 LA PRODUCCION DE LA ZONA EXCEDERA LOS 12.5 TRILLONES DE DOLARES.¹⁹

19. El área ha estado vinculada siempre al curso de la historia mundial. Después de sufrir por siglos las consecuencias de la expansión colonial europea, se convirtió en centro de disputa y luego geopolítico durante las dos guerras mundiales y, más tarde en escenario de la confrontación Este-Oeste. En ella se han dirimido los intereses de las grandes potencias. ver Monica Martín, *Excelsior* 4 de mayo de 1992, Secc. "A" pp. 4-5

20. Hoy en día la Cuenca del Pacífico se ha convertido en la zona económica más importante del mundo, tanto por su dinamismo de crecimiento como por su intercambio económico internacional. Esto ha ocasionado que los países de esta zona hayan registrado los índices más altos de crecimiento, así como una expansión de sus exportaciones y un superávit en su balanza comercial. véase, Guillermo Garcés Contreras, "La participación de México..." en, *La Inserción de México en la Cuenca del Pacífico*, vol. I, Facultad de Economía (UNAM), 1990, p.17

21. "El caso de una zona de cooperación: La Cuenca del Pacífico", ponencia presentada por la Emb. Sandra Fuentes-Berain, en el Encuentro Internacional de Industriales (CANACINTRA), México, D.F., del 3 al 4 de diciembre de 1991. CANACINTRA, MEXICO, 1991

LA CONCEPCION DE LA CUENCA DEL PACIFICO SE DEBE EXPLICAR NO SOLO A PARTIR DE LOS ELEMENTOS ESTRICTAMENTE GEOGRAFICOS DE ESA ENORME ZONA, SINO TAMBIEN SE DEBEN TOMAR EN CUENTA LAS CONSIDERACIONES SOCIOECONOMICAS Y CULTURALES. POR LO TANTO, LA INTERRELACION GENERADA ENTRE LOS PAISES QUE LA CONFORMAN TENIENDO COMO NOMINADOR COMUN EL ESTAR SITUADOS EN EL OCEANO PACIFICO Y ALIZAR ENTRE ELLOS LA MAYOR PARTE DE LOS INTERCAMBIOS, RESULTA LA CONSIDERACION DE MAYOR IMPORTANCIA.

ASI PUES, LA IMPORTANCIA DEL DESARROLLO ECONOMICO QUE SE ESTA GENERANDO EN ESTA ZONA PRESENTA AMPLIAS PERSPECTIVAS DE COOPERACION E INTERCAMBIO INTERNACIONAL, LO QUE FINALMENTE SE TRADUCE EN UN FUTURO PROMETEDOR PARA TODAS LAS NACIONES QUE LA CONFORMAN.²²

LA CUENCA DEL PACIFICO ES UNA REGION ECONOMICA QUE CUENTA CON GRUPOS DE PAISES QUE COOPERAN ENTRE SI DE MANERA CERCANA Y LUCHAN POR FORTALECER ESE OBJETIVO COMUN. POR LO QUE EL CRECIMIENTO DE LA CUENCA DEL PACIFICO ESTA FINCADO EN LA COOPERACION ECONOMICA QUE SE CRISTALIZA EN CRECIENTES CORRIENTES COMERCIALES, INVERSIONES, TRANSFERENCIA TECNOLOGICA, ETC.²³

ES DECIR NO SE TRATA DE UN BLOQUE CERRADO, POR EL CONTRARIO VARIOS DE LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS DEL PACIFICO ESTAN FUNDADOS EN MODELOS DE DESARROLLO ORIENTADOS HACIA LOS MERCADOS EXTERNOS, SOBRE TODO HACIA LOS ESTADOS UNIDOS, JAPON Y OTROS PAISES DE LA CUENCA.²⁴

22. Julio A. Millán B. " La Cuenca del Pacifico ", NAFINSA & F.C.E. 1992, p.21

23. La Cuenca concentra las principales reservas financieras del mundo. En 1986 los activos internacionales de los bancos japoneses ascendían a más de 1000 millones de Dls, contra 600 millones de Dls de los bancos estadounidenses y 265 millones de los franceses. Actualmente Japón es el principal acreedor y banquero del mundo: de los 12 bancos más importantes, 10 son japoneses. Además la Cuenca es el círculo mundial de la tecnología de punta y exitosa en el desarrollo industrial exportador gracias al bajo costo de la mano de obra, al acceso a los mercados de los países ricos y a la influencia de capital y tecnología. En cuanto al comercio intraregional éste se incrementó a una tasa anual promedio de 8.6% en los años 80s (de 52 % en 1980 pasó a 67 % en 1987), en tanto el comercio mundial solo creció el 3.3 %. Revista Expansión, No. 576, octubre 16 de 1991, p.84

24. Los países asiáticos de la Cuenca del Pacifico con excepción de China, son economías de mercado que se distinguen por una estrategia de desarrollo intencionalmente capitalista enfocada hacia el comercio internacional. véase, Hugo Cruz Valdez " De cara al siglo XXI, puertos mexicanos...", en publicación Puertos

LA CUENCA DEL PACIFICO ES LA REGION DEL MUNDO DONDE LAS ECONOMIAS CAPITALISTAS HAN ALCANZADO EN LA ULTIMA DECADA LAS MAYORES TASAS DE CRECIMIENTO ECONOMICO. ES DECIR LA ZONA DEL PACIFICO ES EN LA ACTUALIDAD LA DE MAYOR DINAMISMO EN LA ECONOMIA MUNDIAL Y LA QUE SE PERFILO COMO DOMINANTE EN LAS PROXIMAS DECADAS.

ASI PUES, LA CUENCA DEL PACIFICO REPRESENTA 48% DEL PRODUCTO MUNDIAL BRUTO; EFECTUA DOS TERCIOS DEL FLUJO COMERCIAL INTERNACIONAL; MANTIENE 24% DE LAS RESERVAS PROBADAS DE PETROLEO; MAS DEL 50% DE LAS RESERVAS DE CARBON, GAS NATURAL Y URANIO; PRODUCE 84% DE LA SEDA NATURAL; 67% DEL ALGODON Y 87% DEL CAUCHO.

ADEMAS TENEMOS QUE EL INGRESO PERCAPITA PROMEDIO DE SUS HABITANTES ES DE 3,656 Dls., MIENTRAS QUE A NIVEL MUNDIAL ES DE SOLO 2,798 Dls. (CUADRO 1).

ESTO NOS DICE QUE LA CUENCA DEL PACIFICO SE CONSTITUYE HOY EN DIA EN UNA ENTIDAD ECONOMICA REGIONAL CON IMPORTANTES CORRIENTES COMERCIALES Y DE INVERSION, APOYADA POR SUS DOS PILARES PRINCIPALES; ESTADOS UNIDOS Y JAPON.

NO OBSTANTE, TENEMOS QUE ADEMAS DE ESTOS DOS PAISES EXISTE UNA COMPLEMENTARIEDAD EN EL INTERIOR DE LA REGION LO QUE HA PERMITIDO LOGRAR UNA DIVERSIFICACION DE LAS RELACIONES GLOBALES ENTRE TODOS LOS PAISES QUE LA INTEGRAN.

TENEMOS QUE LAS ECONOMIAS ASIATICAS HAN ESTABLECIDO UNA DINAMICA DE INTERCAMBIO NO SOLO CON JAPON, SINO DESDE HACE AÑOS CON EL PRINCIPAL MERCADO DEL MUNDO; LOS ESTADOS UNIDOS Y, EN MENOR MEDIDA CON EUROPA Y MEDIO ORIENTE POR LO QUE LA ESTABILIDAD ECONOMICA DE LA ZONA NO ESTA SUSTENTADA UNICAMENTE EN LA RELACION ESTADOS UNIDOS-JAPON, PUES LOS PAISES DE ASIA ORIENTAL HAN ALCANZADO NIVELES DE CRECIMIENTO MUY CONSIDERABLES COMO RESULTADO DE SUS POLITICAS DE INDUSTRIALIZACION ENFOCADAS A LA EXPORTACION, PROPICIANDO UNA INTERDEPENDENCIA ECONOMICA ENTRE ELLOS LO QUE VUELVE AUN MAS COMPLEJAS ESTAS ECONOMIAS.™

ES INDUDABLE QUE LA PARTICIPACION PRIMORDIAL DE LA ZONA ASIATICA EN EL SISTEMA INTERNACIONAL SE DA EN EL CAMPO COMERCIAL.

Mexicanos (SCT), No. 4 febrero de 1990, p.9

25. Carmen Mendoza, "El siglo del Pacifico", en Revista Puer-
toe, No.423, julio 1991, p.6

CUADRO 1

PIB PER CAPITA DE PAISES SELECCIONADOS (dólares)

P A I S -----	1970 -----	1980 -----	1989 -----
AUSTRALIA	2 419	7 518	16 595
CANADA	4 139	11 266	21 372
ESTADOS UNIDOS	4 917	11 821	20 852
JAPON	1 965	10 131	21 998
NUEVA ZELANDA	2 283	7 106	11 356
REPUBLICA DE COREA	267	1 592	4 786
HONG KONG	900	5 210	8 957
SINGAPUR	911	4 981	10 797
TAIWAN	388	2 327	6 914
COLOMBIA	337	1 150	1 303
CHILE	840	2 475	1 534
ECUADOR	230	1 448	777
MEXICO	669	2 759	2 341
PERU	544	1 015	531
FILIPINAS	179	721	722
INDONESIA	74	495	499
MALASIA	370	1 442	2 182
TAILANDIA	195	688	1 173

FUENTE : Estadísticas Financieras Internacionales, anuario, 1989
Fondo Monetario Internacional, FMI.

ANTE ESTO EXISTEN VARIOS FACTORES QUE EXPLICAN ESTE DINAMISMO Y PARTICIPACION ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRAN, EL HECHO DE QUE A PARTIR DE LOS AÑOS SESENTA VARIAS ECONOMIAS ASIATICAS MODIFICARON SUS POLITICAS DE SUSTITUCION DE IMPORTACIONES POR LAS DE PROMOCION Y APERTURA DE SUS ECONOMIAS ORIENTANDO SU PRODUCCION A LOS MERCADOS DE EXPORTACION, FORTALECIENDO POR SUPUESTO SU INFRAESTRUCTURA INTERNA PARA LOGRAR TENER UNA PRESENCIA EN LOS MERCADOS EXTERNOS.

COMO SE APRECIA, LA CUENCA DEL PACIFICO (A PESAR DE LA GRAN VARIEDAD DE INTERESES) REPRESENTA UN CAMPO COMUN PARA TODA LA REGION, MANIFESTANDOSE EN UNA EXPANSION COMERCIAL Y UN CRECIMIENTO ECONOMICO CON UNA FORMA DE DESARROLLO GLOBAL CUYAS CARACTERISTICAS SON; LA COMPLEMENTARIEDAD, LA INTERDEPENDENCIA Y LA REGIONALIZACION DE LAS ECONOMIAS DE LA ZONA.

ES DECIR LA IMPORTANCIA DE LA CUENCA DEL PACIFICO RADICA EN QUE ESTA REPRESENTA UN MERCADO POTENCIAL Y UNA VIA DE ACCESO A NIVELES TECNOLOGICOS Y A FORMAS DE FINANCIAMIENTO, AUNADO A LA DIVERSIDAD DE NIVELES DE DESARROLLO DE LOS PAISES QUE LA CONFORMAN.

II.3. LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO

EN LA EPOCA ACTUAL EL COMERCIO INTERNACIONAL ESTA VINCULADO A LOS PROCESOS DE TRANSFORMACION EN EL CONTEXTO DEL MACROSISTEMA POLITICO-ECONOMICO MUNDIAL. EN ESTE ASPECTO LA PARTICIPACION DEL COMERCIO EXTERIOR DE LA CUENCA DEL PACIFICO HA PROPICIADO UNA SERIE DE TRANSFORMACIONES EN TERMINOS DE COOPERACION, COMPETITIVIDAD E INVERSION, CON EL OBJETIVO DE FORTALECER LAS ECONOMIAS DE LA REGION.

EL EJE DE LA CUENCA DEL PACIFICO ES EL COMERCIO, PROVOCANDO QUE LAS NACIONES DE LA REGION ORIENTEN SUS ESTRATEGIAS ECONOMICAS ALREDEDOR DE ESTE. EL SURGIMIENTO Y CONSOLIDACION DE LA CUENCA GENERA UN CAMBIO EN EL SISTEMA ECONOMICO MUNDIAL A TRAVES DE LA APERTURA A LA COMPETENCIA CAPITALISTA.

SE PUEDE ARGUMENTAR QUE LA CUENCA DEL PACIFICO NO SOLO SE HA CONVERTIDO EN UN CENTRO PROPICIO PARA LOS ASUNTOS FINANCIEROS, SINO TAMBIEN EN UN CAMPO DINAMICO PARA EL DESARROLLO DEL COMERCIO Y LA INVERSION.

ES ASI QUE UNO DE LOS ACONTECIMIENTOS MAS IMPORTANTES OCURRIDOS EN LA ECONOMIA INTERNACIONAL EN EL ULTIMO CUARTO DE SIGLO, HA SIDO EL RAPIDO DESARROLLO DE ALGUNOS PAISES DE LA CUENCA DEL PACIFICO -HONG KONG, SINGAPUR, TAIWAN, COREA, MALASIA, FILIPINAS, INDONESIA Y TAILANDIA-, CONFORMANDO UN GRUPO DIVERSO DE PEQUEÑAS ECONOMIAS ABIERTAS.

ESTAS ECONOMIAS ABIERTAS, PARTEN DESDE LAS CIUDADES-ESTADO COMO HONG KONG HASTA LOS GRANDES PAISES COMO INDONESIA CON MAS DE 185 MILLONES DE HABITANTES. ALGUNAS DE ELLAS CUENTAN CON CONSIDERABLES RECURSOS (INDONESIA Y FILIPINAS) SIN EMBARGO, OTRAS NO CUENTAN CON RECURSOS NATURALES (HONG KONG, SINGAPUR Y COREA).

EN LOS ULTIMOS VEINTICINCO AÑOS ESTAS OCHO ECONOMIAS HAN DUPLICADO SU PRESENCIA EN LA PRODUCCION MUNDIAL, Y A SU VEZ SU PARTICIPACION EN EL MERCADO MUNDIAL SE HA TRIPLICADO. ESTAS ECONOMIAS JUNTAS REPRESENTAN MAS VOLUMEN EN EL MERCADO MUNDIAL QUE JAPON, Y MUY CERCA DE LO QUE REPRESENTAN JAPON Y CHINA JUNTOS.

LA PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES Y LAS IMPORTACIONES EN EL PRODUCTO NACIONAL BRUTO VAN DESDE EL 100% EN HONG KONG Y SINGAPUR, A MAS DE 25% EN INDONESIA, HACIENDO DE ESTAS ECONOMIAS UNAS DE LAS MAS ABIERTAS DEL MUNDO.

ESTA EXPANSION SE DEBE ENTRE OTRAS COSAS A LA ESPECIALIZACION DE ACUERDO A LA VENTAJA COMPARATIVA, LO QUE HA INCREMENTADO LA EFICIENCIA EN EL USO DE LOS FACTORES DE LA PRODUCCION Y HA PROMOVIDO EL APROVECHAMIENTO DE LAS ECONOMIAS DE ESCALA.

EL INTERCAMBIO COMERCIAL EN LA CUENCA DEL PACIFICO ESTA BASADO PRINCIPALMENTE EN DOS PAISES; ESTADOS UNIDOS Y JAPON LOS CUALES EN CONJUNTO REALIZAN UN COMERCIO INTRARREGIONAL DE ALREDEDOR DEL 50% EN LO QUE SE REFIERE A LAS EXPORTACIONES Y, DE UN 55% EN EL RUBRO DE LAS IMPORTACIONES.

NO OBSTANTE, OTROS PAISES DE LA REGION HAN CONTRIBUIDO EN ESTE INTERCAMBIO COMERCIAL, ES NECESARIO PUES MENCIONAR LA GRAN PARTICIPACION DE LOS PAISES ASIATICOS QUE HAN LOGRADO UN DESARROLLO ECONOMICO SOBRESALIENTE Y QUE CONTRIBUYEN A LA CONSOLIDACION DEL BLOQUE DEL PACIFICO.

ASI TENEMOS A PAISES COMO LOS LLAMADOS NIC'S (COREA DEL SUR, TAIWAN, HONG KONG Y SINGAPUR), LOS PAISES DE LA ANSEA (MALASIA, TAILANDIA, FILIPINAS E INDONESIA), QUE JUNTO CON LA PARTICIPACION DE LOS ESTADOS UNIDOS Y JAPON REPRESENTAN MAS DEL 80% DEL COMERCIO INTRARREGIONAL, LO QUE SIGNIFICA QUE 10 PAISES REALIZAN EL INTERCAMBIO COMERCIAL BASICO DE LA CUENCA DEL PACIFICO (CUADROS 2 Y 3).

COMO SE PUEDE NOTAR, LAS ECONOMIAS DE LA COSTA OCCIDENTAL DEL PACIFICO HAN ALCANZADO TAL GRADO DE DESARROLLO Y DE COM-PENETRACION QUE ES DIFICIL HABLAR DE PROGRESOS AISLADOS.

CUADRO 2

EXPORTACIONES DE PAISES SELECCIONADOS DE LA CUENCA DEL PACIFICO

P A I S	1970	1980	1989
=====	=====	=====	=====
AUSTRALIA	4 623	21 560	36 699
CANADA	16 820	67 477	120 958
ESTADOS UNIDOS	42 500	224 300	362 000
JAPON	19 000	127 000	270 000
NUEVA ZELANDA	1 235	5 394	8 885
REPUBLICA DE COREA	882	17 214	62 331
HONG KONG	2 514	19 731	69 606
SINGAPUR	1 447	18 200	42 665
TAIWAN	n.d.	19 575	77 331
COLOMBIA	778	4 296	5 710
CHILE	1 249	4 671	8 808
ECUADOR	235	2 520	2 354
MEXICO	1 348	16 066	22 765
PERU	1 034	3 916	3 460
FILIPINAS	1 064	5 788	7 821
INDONESIA	1 173	21 795	23 800
MALASIA	1 640	12 868	24 831
TAILANDIA	686	6 449	19 969

FUENTE : Estadísticas Financieras Internacionales, Fondo Monetario Internacional, 1989.

CUADRO 3

IMPORTACIONES DE PAISES SELECCIONADOS DE LA CUENCA DEL PACIFICO

P A I S *****	1970 *****	1980 *****	1989 *****
AUSTRALIA	4 108	20 191	40 346
CANADA	13 664	59 476	115 911
ESTADOS UNIDOS	39 900	498 000	475 000
JAPON	15 000	125 000	193 000
NUEVA ZELANDA	1 167	5 091	8 788
REPUBLICA DE COREA	1 804	21 598	61 300
HONG KONG	2 910	22 453	69 583
SINGAPUR	2 302	22 400	45 432
TAIWAN	15 280	19 498	65 814
COLOMBIA	802	4 283	4 930
CHILE	1 833	4 529	6 502
ECUADOR	250	2 242	1 685
MEXICO	2 236	18 896	23 410
PERU	699	3 090	1 900
FILIPINAS	1 090	7 727	10 419
INDONESIA	1 116	12 624	16 200
MALASIA	1 291	10 462	21 051
TAILANDIA	1 148	8 352	25 029

FUENTE: Estadísticas Financieras Internacionales, Fondo Monetario Internacional, anuario, 1989.

EL ALTO NIVEL DE INVERSIONES ESTADUNIDENSES Y JAPONEBAS EN LOS PAISES DE RECIENTE INDUSTRIALIZACION Y DE ESTOS ULTIMOS EN LOS ESTADOS DE LA ANSEA, HAN IMPULSADO SIGNIFICATIVAMENTE EL COMERCIO INTRARREGIONAL PROFUNDIZANDO LA INTERDEPENDENCIA EN ESA AREA Y PROYECTANDOLA COMO PLATAFORMA DE EXPANSION HACIA OTRAS REGIONES DEL MUNDO.

TODO ESTO INDICA QUE LAS INDUSTRIAS ASIATICAS EXTIENDEN SUS OPERACIONES CON UNA GRAN RAPIDEZ AUGURANDO PERSPECTIVAS DE UNA FUERTE COMPETENCIA EN LA ECONOMIA MUNDIAL FRENTE A LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS, ESTO EN UN FUTURO INMEDIATO.

11.3.1. EL COMERCIO EN LOS PAISES SEMIINDUSTRIALIZADOS DE ASIA

SIENDO LOS ESTADOS UNIDOS Y JAPON LOS CENTROS HEGEMONICOS DE LA CUENCA DEL PACIFICO, ALREDEDOR DE ELLOS GIRA EL INTERCAMBIO COMERCIAL REGIONAL. LO QUE HA PROPICIADO UNA REORGANIZACION COMERCIAL EN ESA ZONA.

LO ANTERIOR SE VE REFLEJADO EN LA PARTICIPACION Y DESARROLLO DE LOS CUATRO "TIGRES ASIATICOS" (HONG KONG, TAIWAN, SINGAPUR Y COREA), QUE APROVECHANDO LA DEMANDA INTERNA DE JAPON LOGRAN INCREMENTAR SU DESARROLLO TANTO EN SU MERCADO INTERNO COMO EXTERNO Y, ESTO TRAE COMO CONSECUENCIA UN SOPORTE PARA LAS ECONOMIAS MAS DEBILES QUE EXISTEN EN LA ZONA.

ES DECIR EL DESARROLLO DE LOS "CUATRO TIGRES", ESTA RELACIONADO ESTRECHAMENTE A LA CERCANIA DE JAPON, CONSTITUYENDOSE ESTE ULTIMO EN EL PRINCIPAL MERCADO DE SUS EXPORTACIONES ADEMÁS DE BENEFICIARLOS CON LOS PROGRAMAS DE INVERSION Y DE TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA. PERO NO SOLO ESO, ESTOS PAISES TAMBIEN HAN PODIDO INCURSIONAR EN EL MERCADO DE LOS ESTADOS UNIDOS LO QUE LES PROPORCIONA UN SOSTEN IMPORTANTE PARA SU CRECIMIENTO.

EN LA DECADA DE LOS 80's EL COMERCIO ENTRE LOS PAISES DE COREA, TAIWAN, SINGAPUR Y HONG KONG SE INCREMENTO EN UNA TASA PROMEDIO DE 12.6% ANUAL. ESTO COMO RESULTADO DE UNA MAYOR DIVERSIFICACION DE SUS MERCADOS Y DE SU CAPACIDAD PARA PENETRAR EN LOS MERCADOS DE ESTADOS UNIDOS Y JAPON, PERMITIENDO QUE SUS EXPORTACIONES LOGRARAN UNA MAYOR PRESENCIA Y QUE SUS VENTAS TRADICIONALES SE REALIZARAN CON MAYORES NIVELES DE CALIDAD GRACIAS A UNA MANO DE OBRA MAS CALIFICADA.™

26. Clemente Ruiz Durán, en Revista Comercio Exterior, vol. 40, No. 6 junio de 1990, p. 486

EL INCREMENTO DE LAS EXPORTACIONES SE BASO PRINCIPALMENTE EN LOS PRODUCTOS TEXTILES LOS CUALES REPRESENTARON EL 20% DEL INCREMENTO; MAQUINARIA ELECTRICA CON UN 19%, ENTRE OTROS PRODUCTOS.

EN LOS ULTIMOS AÑOS LAS TRANSACCIONES COMERCIALES DE LOS NIC'S CON JAPON Y LOS ESTADOS UNIDOS SE INCREMENTO CONSIDERABLEMENTE. POR SU PARTE LOS PAISES DE LA ANSEA TUVIERON UN INCREMENTO MAS VARIABLE, MIENTRAS QUE NUEVA ZELANDA Y AUSTRALIA TUVIERON UNA PARTICIPACION BAJA.

PARA LOGRAR ESTO LOS NIC'S PRODUJERON ARTICULOS DE GRAN CALIDAD Y ALTO NIVEL TECNOLÓGICO LO QUE FUE POSIBLE GRACIAS A LA MANO DE OBRA CALIFICADA CON QUE CUENTAN, ASI COMO A SU CAPACIDAD PARA INCURSIONAR EN LOS MERCADOS TAN DIFICILES DE JAPON Y ESTADOS UNIDOS.

LOS ARTICULOS MAS IMPORTANTES QUE LES PRODUJERON INGRESOS FUERON: MAQUINARIA ELECTRICA Y ELECTRONICA; COMPUTADORAS; TEXTILES; MAQUINARIA DE PRECISION; EQUIPO DE TRANSPORTE; PRODUCTOS DE HULE Y PLASTICO; CIRCUITOS INTEGRADOS, ENTRE OTROS.

EN LO REFERENTE A LAS IMPORTACIONES LA TASA DE CRECIMIENTO ANUAL FUE DE 8.5% EN 1980-1987, SIENDO LOS PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS: ALIMENTOS, MATERIAS PRIMAS AGROPECUARIAS Y MINERALES, ADEMAS DE BIENES INTERMEDIOS, PRODUCTOS QUIMICOS, MAQUINARIA Y EQUIPO ELECTRONICO.

LA SITUACION EN LA QUE SE ENCUENTRAN LOS PAISES SEMIINDUSTRIALIZADOS DE ASIA PLASMADA EN UNA ECONOMIA CRECIENTE EN CUANTO A MEJORAMIENTO DE LA PRODUCTIVIDAD Y DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL Y A LOS RENGONES FINANCIEROS, UNIDO TODO ELLO A UNA SITUACION DE ENORME AMPLITUD DE SUS COMPROMISOS EN EL MERCADO INTERNACIONAL, CONSOLIDA SU DESARROLLO Y LES PERMITE SEGUIR CRECIENDO CON BASE A SUS PROPIAS DINAMICAS Y FINALIDADES.

11.3.2. EL COMERCIO EN LOS PAISES DEL SUDESTE ASIATICO

EN LOS ULTIMOS AÑOS OTRO GRUPO DE PAISES LOCALIZADOS EN EL SUDESTE DE ASIA CREAN LA ANSEA (ASOCIACION NACIONAL DEL SUDESTE ASIATICO), CONFORMADA POR MALASIA, INDONESIA, TAILANDIA Y FILIPINAS, QUIENES HAN IMPULSADO Y BUSCADO UN MEJOR DESARROLLO DE SUS ECONOMIAS CON LA FINALIDAD DE TENER UNA PARTICIPACION EN LOS MERCADOS MUNDIALES.

SI COMPARAMOS EL GRADO Y LA FORMA DE DESARROLLO DE ESTOS PAISES CON EL QUE LLEVARON A CABO LOS NIC'S, ENCONTRAMOS QUE ESTE NO SE HA DADO EN LA MISMA MAGNITUD Y A LA MISMA VELOCIDAD.

LOS PAISES DE LA ANSEA HAN REACCIONADO CON MENOR RAPIDEZ QUE LOS NIC'S EN LA TRANSFORMACION DE SUS ESTRUCTURAS ECONOMICAS, Y AUN CONTINUAN SUSTENTANDAS EN UNA FUERTE BASE AGRICOLA. AUNQUE ULTIMAMENTE PAISES COMO INDONESIA, TAILANDIA Y MALASIA, EN PARTICULAR, HAN DESARROLLADO UN GRAN DESEMPEÑO EXPORTADOR Y UN ACELERADO CRECIMIENTO EN SUS ECONOMIAS (CUADRO 4).

EL COMERCIO EN LOS PAISES DE LA ANSEA ENTRE 1980 Y 1987 FUE DE ALREDEDOR DE 1.5% EN PROMEDIO ANUAL, SIENDO TAILANDIA EL PAIS CON MAYOR INCREMENTO LLEGANDO A 8.7% AL QUE SIGUIERON MALASIA CON UN 5.4%, FILIPINAS CON UN 0.3% Y POR ULTIMO INDONESIA, ESTE PAIS DEBIDO A QUE SU ECONOMIA NO SE HA DIVERSIFICADO Y SIGUE SIENDO EL PETROLEO SU PRINCIPAL PRODUCTO EXPORTADOR, REGISTRO EL NIVEL MAS BAJO DE CRECIMIENTO.

LA NOTORIA MANIFESTACION DE DINAMISMO REGISTRADA POR MALASIA Y TAILANDIA SE PUEDE COMPARAR CON LA REALIZADA POR LOS NIC'S, ESTE CAMBIO SE DIO GRACIAS A UNA MAYOR DIVERSIFICACION DE SUS IMPORTACIONES PERMITIENDO UN AUMENTO EN LA PRODUCCION DE MANUFACTURAS.²⁷

LAS VENTAS DE MALASIA SON PRINCIPALMENTE MAQUINARIA ELECTRICA, PRODUCTOS OPTICOS Y CIENTIFICOS, MINERALES NO METALICOS DE HIERRO ACERO, EN TANTO QUE TAILANDIA EXPORTA CIRCUITOS INTEGRADOS, JOYERIA Y TEXTILES, POR SU PARTE FILIPINAS A PESAR DE QUE SU EXPORTACION LA CONSTITUYEN LOS PRODUCTOS PRIMARIOS, HA VENIDO REALIZANDO UNA PEQUEÑA DIVERSIFICACION INCLUYENDO SEMICONDUCTORES, MICROCIRCUITOS ELECTRONICOS Y PRENDAS DE VESTIR.

EN EL CASO DE INDONESIA ESTE PAIS BASO EN GRAN MEDIDA SUS VENS AL EXTERIOR EN LAS MATERIAS PRIMAS. POR LO QUE TOCA A LAS IMPORTACIONES DE LOS PAISES DE LA ANSEA, ESTOS SE INCREMENTARON EN FORMA SIGNIFICATIVA EN LO QUE A LOS BIENES INTERMEDIOS SE REFIERE, ASI COMO A LOS BIENES DE CAPITAL, Y POR OTRO LADO DISMINUYERON LAS IMPORTACIONES DE LOS PRODUCTOS ALIMENTICIOS, ENERGETICOS Y OTROS BIENES DE CONSUMO.

27. Estos países realizaron estrategias diferentes; por un lado Malasia realizó una mayor planeación de su política económica, mientras que Tailandia modificó sus proyectos de inversión: en 1983 el 63% se destinaba a abastecer el mercado interno y en 1988 ya el 73% se dirigía a la exportación. Clemente Ruíz Durán, op. cit., p.487

CUADRO 4

=====

EXPORTACIONES DE LOS PAISES DE LA ANSEA AL JAPON Y LOS ESTADOS UNIDOS. (Porcentaje del total de sus exportaciones)

=====

	1980		1985		1989	
	JAPON	ESTADOS UNIDOS	JAPON	ESTADOS UNIDOS	JAPON	ESTADOS UNIDOS
INDONESIA	49.26	19.64	46.23	21.73	42.17	15.84
TAILANDIA	15.09	12.65	13.36	19.69	15.52	21.20
FILIPINAS	26.82	27.76	18.98	35.99	20.36	37.79
MALASIA	22.85	16.37	24.50	12.76	16.03	18.69

=====

FUENTE : La Cuenca del Pacífico, Comercio Internacional Banamex, México, 1991. cita en "La Cuenca del Pacífico", Julio A. Millán, NAFINSA & F.C.E. 1992, P. 175

=====

A PESAR QUE LOS PAISES DE LA ANSEA NO HAN LOGRADO UNA PRESENCIA Y COMPETITIVIDAD EN RELACION CON LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS, SU PARTICIPACION HACIA LOS MERCADOS HA AUMENTADO. ASI TENEMOS QUE EN 1988 LAS MANUFACTURAS REPRESENTARON CASI EL 50% DE SUS VENTAS AL EXTERIOR, MIENTRAS QUE EN 1980 REPRESENTABAN SOLO EL 19%.

ESTE CAMBIO SE DEBIO EN GRAN MEDIDA AL INCREMENTO DE LA DEMANDA INTERNA DE LOS ESTADOS UNIDOS Y JAPON ASI COMO AL RAPIDO AUMENTO DE INVERSIONES DIRECTAS DE LOS "TIGRES ASIATICOS" EN LAS NACIONES DE LA ANSEA EN EL PERIODO DE LAS DOS DECADAS PASADAS.

ESTO INDICA QUE LOS NIC'S ESTAN APOYANDO FUERTEMENTE A LAS ECONOMIAS DEL SUDESTE ASIATICO TAL Y COMO LO HIZO JAPON -EN SU MOMENTO- CON ELLOS APOYANDOLOS POR MEDIO DE LAS INVERSIONES Y DE LAS IMPORTACIONES DE SUS PRODUCTOS.

NO OBSTANTE, LOS PAISES DE LA ANSEA AL TRATAR DE FORMAR PARTE DE LOS PAISES SEMIINDUSTRIALIZADOS DE ASIA SE ENCUENTRAN CON UN GRAN OBSTACULO QUE ES EL DE LOS GRAVES PROBLEMAS EN SUS ECONOMIAS INTERNAS, LOS CUALES DEBEN SER RESUELTOS CON LA FINALIDAD DE PODER SER COMPETITIVOS EN LOS MERCADOS MUNDIALES.

ES INDISPENSABLE QUE LOGREN LO ANTERIOR ANTES DE FORMAR PARTE DE ESTE GRUPO DE PAISES, PUES A PESAR DE LOS ESFUERZOS QUE HAN REALIZADO, AUN NO ESTAN EN CONDICIONES DE FORMAR PARTE DE ESTOS PAISES SEMIINDUSTRIALIZADOS.

C A P I T U L O 3

LA PROBLEMÁTICA DE MANZANILLO CON RESPECTO A SU ZONA REGIONAL Y A LAS CORRIENTES COMERCIALES DE ASIA.

III.1. MANZANILLO Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HAN OCURRIDO UNA SERIE DE CAMBIOS EN LA SOCIEDAD INTERNACIONAL LOS CUALES NO SON AJENOS A MÉXICO, DEBIDO A ESTO Y A LAS PERSPECTIVAS QUE SE VISLUMBRAN, EL PAÍS NECESITA ORIENTAR UNA POLÍTICA MÁS TENAZ DE APERTURA COMERCIAL Y DE BÚSQUEDA DE NUEVAS ALTERNATIVAS QUE LE PERMITAN INCORPORARSE A LOS NUEVOS CAMPOS DE ACCIÓN QUE DICHO CAMBIOS HAN PROPICIADO Y DE ESTA FORMA SER PARTICIPE EN LA NUEVA REESTRUCTURACIÓN MUNDIAL.

ES EN ESTE ÁMBITO DONDE LA CUENCA DEL PACÍFICO Y EN ESPECIAL LA ZONA ASIÁTICA REPRESENTAN PARA NUESTRO PAÍS LA POSIBILIDAD DE DIVERSIFICAR SUS RELACIONES COMERCIALES, LO QUE DE ALGUNA MANERA LE BRINDARÁ LA OPORTUNIDAD DE VINCULAR SU ECONOMÍA CON LA DE LOS PAÍSES ASIÁTICOS Y POR CONSIGUIENTE OBTENER FINANCIAMIENTO Y APOYO TECNOLÓGICO, Y DE ESTA MANERA PODER DISMINUIR EL BILATERALISMO COMERCIAL QUE SE TIENE CON LOS ESTADOS UNIDOS.

MÉXICO PUES SE CONVIERTE EN MIEMBRO POTENCIAL PARA LA ZONA ASIÁTICA. EL LITORAL DEL PACÍFICO MEXICANO TIENE UNA POSICIÓN ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO Y LA INDUSTRIA DE PAÍSES COMO JAPÓN, SINGAPUR, MALASIA, HONG KONG, CHINA, COREA DEL SUR O AUSTRALIA, ENTRE OTROS, RESPECTO AL IMPORTANTE MERCADO DE ESTADOS UNIDOS.

ES AQUÍ DONDE EL PUERTO DE MANZANILLO SE PERfila COMO UNO DE LOS PRINCIPALES PUERTOS CON LOS QUE CUENTA MÉXICO PARA ENFRENTAR ESTE RETO, YA QUE ESTÁ INTEGRADO A LAS RUTAS COMERCIALES DEL PACÍFICO. ESTO HACE QUE EXISTA LA POSIBILIDAD DE DISPONER DE DICHO PUERTO COMO UN GRAN CENTRO DE CARGA COMERCIAL.

EN EL MOMENTO ACTUAL LA RELACION DEL COMERCIO ENTRE LOS PAÍSES, SE CARACTERIZA POR LA IMPOSICIÓN DE CONDICIONES ECONÓMICAS Y TECNOLÓGICAS DE PARTE DE LOS PAÍSES DESARROLLADOS HACIA LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO.

DE LA MISMA MANERA SE DA UNA RELACION ENTRE LOS PAÍSES INDUSTRIALIZADOS CADA VEZ MÁS COMPLEJA EN BASE A UNA COMPETENCIA POR LA CONQUISTA DE LOS MERCADOS INTERNACIONALES.

ANTE ESTE PANORAMA LOS GRANDES PAISES CON UNA FUERTE PRESENCIA EN LOS MERCADOS MUNDIALES TRATAN DE COLOCAR SUS PRODUCTOS EN LAS MEJORES CONDICIONES PARA PODER SER COMPETITIVOS, ES EN ESTE ASPECTO DONDE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE COMO PARTE INTEGRANTE DEL PROCESO PRODUCTIVO JUEGAN UN PAPEL IMPORTANTE, POR UN LADO APOYAN EL ABARATAMIENTO DE LOS COSTOS DE PRODUCCION DE LAS MERCANCIAS Y, POR OTRO SE DESEMPEÑAN COMO PARTE FUNDAMENTAL DEL DESARROLLO DE LOS PAISES.

PESE AL PROGRESO DE OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE EL MARITIMO SIGUE SIENDO EN LO QUE SE REFIERE A TRAFICO MUNDIAL DE BIENES, EL MAS IMPORTANTE MEDIO DE TRANSPORTE.

EL IDEAL DE TODOS LOS PAISES DESARROLLADOS Y DE GRAN COMERCIO INTERNACIONAL ES MANTENER UNA MARINA MERCANTE A LA VANGUARDIA, PARA NO DEPENDER DE EMPRESAS EXTRANJERAS PARA LA TRANSPORTACION DE SUS MERCANCIAS. EN CUANTO A LOS PAISES EN DESARROLLO TAMBIEN DESEAN TENER UNA MARINA MERCANTE ACORDE A SUS NECESIDADES DE COMERCIO INTERNACIONAL.

EN ESTE MARCO, LOS PAISES DESARROLLADOS HAN INICIADO UNA TRANSFORMACION TANTO EN SUS FLOTAS MERCANTES COMO EN SUS SISTEMAS PORTUARIOS.

ASI TENEMOS QUE EN LOS ULTIMOS AÑOS SE HA DADO UN INCREMENTO EN EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS A TRAVES DE CARGA ESPECIALIZADA POR MEDIO DE CONTENEDORES. ANTE ESTO LAS FLOTAS MERCANTES ESTAN SUSTITUYENDO EN SUS RUTAS COMERCIALES SUS BARCOS DE CARGA GENERAL Y MIXTA, POR AQUELLOS ESPECIALIZADOS EN CONTENEDORES.

EN LO QUE HACE A NUESTRO PAIS Y MAS ESPECIFICAMENTE EN EL PACIFICO, EL PUERTO DE MANZANILLO HA SIDO ACONDICIONADO CON UNA TERMINAL DE CONTENEDORES QUE PERMITA MANEJAR VOLUMENES DE CARGA ESPECIALIZADA POR MEDIO DE CONTENEDORES QUE VIENE SIENDO LA TENDENCIA GENERALIZADA EN EL TRAFICO ACTUAL DE MERCANCIAS POR VIA MARITIMA.

NUESTRO PAIS HA ANHELADO SIEMPRE CONTAR CON UNA FLOTA MARITIMA IMPORTANTE Y CON MAGNIFICOS PUERTOS, SIN EMBARGO, COMO NUESTRO COMERCIO INTERNACIONAL SE HA REALIZADO POR VIA TERRESTRE CON LOS ESTADOS UNIDOS QUE ES NUESTRO PRINCIPAL SOCIO COMERCIAL (COMPRADOR Y VENDEDOR), NO SE HAN DADO LAS CONDICIONES IDONEAS PARA EL DESARROLLO DE UNA FLOTA MARITIMA.

ESPERAMOS QUE EN LA MEDIDA QUE NUESTRO COMERCIO SE DIVERSIFIQUE (INSISTIMOS EN ESTE PUNTO: TENEMOS QUE COMERCIAR MAS CON LOS PAISES EUROPEOS Y ASIATICOS) PODAMOS CONTAR CON UNA MARINA MERCANTE Y UN SISTEMA PORTUARIO COMPETITIVOS A NIVEL INTERNACIONAL.

III.2. EL PUERTO Y SU ZONA DE INFLUENCIA

III.2.1. MANZANILLO POLO DE DESARROLLO

EN EL LITORAL DEL PACIFICO EXISTEN VARIOS PUERTOS QUE MANEJAN GRANDES VOLUMENES DE CARGA ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRAN SALINA CRUZ, LAZARO CARDENAS, GUAYMAS Y MANZANILLO A DIFERENCIA DE LOS PRIMEROS, ESTE ULTIMO -SU IMPORTANCIA RADICA EN ELLO- MANEJA UNA GRAN VARIEDAD DE MERCANCIAS.

EL PUERTO DE MANZANILLO SE HA CARACTERIZADO POR EL MANEJO DE GRANEL MINERAL PRINCIPALMENTE, AUNQUE EN LOS ULTIMOS AÑOS HA TENIDO UN VOLUMEN SIGNIFICATIVO EN MOVIMIENTO DE CONTENEDORES, CARGA GENERAL E IMPORTACIONES DE GRANEL AGRICOLA.

EN EL MOMENTO ACTUAL EL PUERTO COLIMENSE ESTA ACONDICIONADO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL, AUNQUE TODAVIA NO HA ALCANZADO UNA PRODUCTIVIDAD QUE LE PERMITA CONVERTIRSE EN UN PUERTO INTERNACIONAL DE PRIMER ORDEN.²⁸

EL PUERTO DE MANZANILLO REPRESENTA PARA LOS SECTORES DE TURISMO, COMERCIO, PESQUERO Y DE SERVICIOS UNA ZONA ESTRATEGICA DONDE SE PUEDE LLEVAR A CABO UNA SERIE DE INVERSIONES PARA REALIZAR TODO TIPO DE ACTIVIDADES RELACIONADAS CON DICHS SECTORES, ORIGINANDO UNA IMPORTANTE OFERTA DE EMPLEO EN LA ENTIDAD Y EN SUS ZONAS CIRCUNVECINAS.

28. Manzanillo por mucho tiempo estuvo alejado de los mercados internacionales, por un lado debido a la política económica de los gobiernos, basada en la sustitución de importaciones "crecimiento hacia adentro", y por otro al gran impulso dado al puerto de Mazatlán. Así se tiene que apartir de los años 70's hasta 1982, Mazatlán fue prioritario en las políticas de desarrollo portuario de la zona del Pacífico, pero es en 1983 cuando Manzanillo recibe un gran apoyo oficial para convertirlo entre los principales puertos del Pacífico mexicano. véase, Serafín Maldonado, "El comercio por Mazatlán y Manzanillo ..." en Revista Comercio Exterior, vol. 42 No. 1 enero de 1992, p.15

EN EL MOMENTO ACTUAL EN EL ESTADO DE COLIMA SON LOS SECTORES SECUNDARIOS Y TERCIARIOS LOS DE MAYOR PESO, LOS QUE ORIGINAN UNA FUERTE MIGRACION CAMPO-CUIDAD Y UNA CONCENTRACION DE LA POBLACION EN LAS AREAS DE LA CONSTRUCCION Y LOS SERVICIOS.

EN EL ESTADO DE COLIMA LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL SE CIRCUNSCRIBE PRINCIPALMENTE A LAS RAMAS EXTRACTIVA, DE TRANSFORMACION, ELECTRICA Y DE LA CONSTRUCCION.

EN LA ZONA DE MANZANILLO LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES IMPORTANTES SE ENCUENTRAN EN LA PLANTA PELETIZADORA CONSORCIO MINERO "BENITO JUAREZ" PEÑA COLORADA, PETROLEOS MEXICANOS Y LA COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD CON LA TERMoeLECTRICA "MANUEL ALVAREZ".

OTRO DE LOS FACTORES QUE HACEN DE MANZANILLO GENERADOR DE EMPLEOS ES EL CORREDOR INDUSTRIAL DENOMINADO CONSTITUYENTE FRANCISCO RAMIREZ VILLAREAL QUE ABARCA 65 HECTAREAS, OFRECIENDO GRANDES POSIBILIDADES PARA EL ASENTAMIENTO DE MEDIANAS Y PEQUEÑAS INDUSTRIAS.

CON ESTE CORREDOR INDUSTRIAL LOS NUCLEOS DE POBLACION DE LAS ZONAS COSTERAS EN TORNO A MANZANILLO, PUEDEN CONSEGUIR LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA UN DESARROLLO MAS EQUILIBRADO DE ESA ZONA.

NO OBSTANTE, SE DEBE MENCIONAR QUE UNO DE LOS PROBLEMAS A QUE SE ENFRENTA EL SECTOR INDUSTRIAL, SE RESUME EN UNA DEFICIENTE VINCULACION EDUCATIVA CON EL APARATO PRODUCTIVO, BAJA PARTICIPACION DE MANO DE OBRA CALIFICADA Y ESCASO APOYO A LA INTEGRACION DE LOS DEMAS SERVICIOS DE APOYO.

LAS ACTIVIDADES PRIMARIAS ESTAN DEDICADAS A: LA AGRICULTURA ORIENTADA EN CUATRO LINEAS DE PRODUCCION: CICLICOS; MAIZ, ARROZ Y SORGO; FRUTICOLA: LIMON, COCO, PLATANO Y MANGO; HORTICOLA: SANDIA, CHILE, TOMATE, JITOMATE, PEPINO Y CALABAZA Y OTROS CULTIVOS COMO LA CANA DE AZUCAR Y EL CAFE.

EN LO QUE RESPECTA A LA ACTIVIDAD GANADERA SE TIENE QUE SE CRIA GANADO BOVINO, PORCINO Y CAPRINO. EN LA ACTIVIDAD PESQUERA DONDE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS SON EL TIBURON, GUACHINANGO, SIERRA, LISA, PARGO Y PEZ VELA.

ASIMISMO, EN EL ESTADO EXISTEN 132 PLANTAS AGROINDUSTRIALES QUE EN 1990 OCUPARON 3300 PERSONAS SIENDO SUS PRINCIPALES PROBLEMAS LA FALTA DE TRANSPORTE Y LA MANO DE OBRA CALIFICADA.

SEGUN DATOS DADOS A CONOCER EN EL MAS RECIENTE INFORME DE GOBIERNO ESTATAL (1992), EN EL CONTEXTO DEL PRODUCTO INTERNO DEL ESTADO DE COLIMA EL SECTOR PRIMARIO DISMINUYO SU SIGNIFICACION YA QUE DE CONTRIBUIR CON EL 26.3% EN 1970, EN 1980 SE REDUJO AL 16.4% Y ACTUALMENTE CONTRIBUYE CON EL 17% Y ABSORBE EL MAYOR NUMERO DE LA POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA DE LA ENTIDAD.

EN TERMINOS GENERALES SE MENCIONA QUE LA PRODUCTIVIDAD DEL SECTOR PRIMARIO SE CARACTERIZA POR UN ESTANCAMIENTO, UNA FUERTE DESCAPITALIZACION, INSUFICIENTE ASISTENCIA TECNICA, DEFICIENTE PLANEACION Y PROBLEMAS DE COMERCIALIZACION.

EN LO QUE RESPECTA A LA INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN LOS ULTIMOS 10 AÑOS SE HA LOGRADO MODERNIZAR UN 10% DE LA RED TOTAL CARRETERA QUE ES DE 1,558 Kms DE LONGITUD, DE LOS CUALES EL 23% CORRESPONDEN A LA RED TRONCAL; 24% A LA ALIMENTADORA; 49% A CAMINOS RURALES Y EL 4% A CARRETERAS DE CUOTA.

SE ESTIMA QUE EL 16% DE LA RED FEDERAL DE CARRETERAS OPERA EN DEFICIENTES CONDICIONES; EL 53% PRESENTA NIVELES DE OPERACION ACEPTABLES Y SOLO UN 31% TIENE UN BUEN SERVICIO.

LA RED FERROVIARIA CUENTA CON 129 Kms DE VIA PRINCIPAL Y 37 DE VIA SECUNDARIA. EN COLIMA LOS FERROCARRILES SE CARACTERIZAN POR UN ANTICUADO SISTEMA DE OPERACION.

COMO SE PUEDE APRECIAR, EXISTEN VARIAS DEFICIENCIAS QUE OCASIONAN UNA PARTICIPACION LIMITADA DEL PUERTO DE MANZANILLO PARA FUNGUIR COMO POLO DE DESARROLLO, SIN EMBARGO, EL PUERTO TIENE LAS CONDICIONES Y UN POTENCIAL ENORME PARA SER EL CATALIZADOR DEL DESARROLLO DE LAS ZONAS COSTERAS, BENEFICIANDO PRINCIPALMENTE A TRES MUNICIPIOS CON UNA POBLACION DE ALREDEDOR DE 200 MIL HABITANTES.

PARA LOGRAR LO ANTERIOR ES NECESARIO ESTABLECER POLITICAS QUE SE ORIENTEN A IMPULSAR A LOS DIFERENTES SECTORES DONDE LAS ACTIVIDADES TANTO INDUSTRIALES COMO DE TURISMO, PESCA Y AGRICOLAS REQUIEREN IMPORTANTES INVERSIONES Y DE INCORPORACION DE AVANCES TECNOLOGICOS QUE EFICIENTEN DICHO PROCESOS. ES NECESARIO PUES ELEVAR LA PRODUCCION Y LA PRODUCTIVIDAD DE LA ZONA RELACIONADA CON EL PUERTO.

ADEMAS SE DEBE ALENTAR LA INVERSION NACIONAL Y EXTRANJERA MEDIANTE UNA ORIENTACION DE LOS PROYECTOS Y LAS OPORTUNIDADES DE INVERSION EN AREAS DIRIGIDAS A LA EXPORTACION Y A LA INCORPORACION DE TECNOLOGIA.*

29. Manzanillo puede ser foco de inversiones por parte de capital extranjero, algunos industriales de Japón, Europa y Estados Unidos participan en proyectos para instalar industrias. En este mismo sentido existe en puerta una inversión con capital de

ESTO FINALMENTE ELEVARA LA PRODUCCION Y PERMITIRA CREAR MEJORES CONDICIONES PARA ENFRENTAR UN MERCADO INTERNO CADA VEZ MAS DINAMICO Y UNA COMPETENCIA EXTERIOR QUE EXIGE TECNOLOGIA, CALIDAD Y PRECIO PARA TENER PRESENCIA EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES.

III.2.2. EL PUERTO DE MANZANILLO Y LA PRODUCCION REGIONAL

LA OPERACION COMERCIAL EN MANZANILLO SE DA PRACTICAMENTE EN LAS INSTALACIONES DEL PUERTO INTERIOR DE SAN PEDRITO QUEDANDO EL ANTIGUO MUELLE FISCAL PARA USO DE EMBARCACIONES CON GRANELES AGRICOLAS Y MOVIMIENTO DE CABOTAJE QUE GENERALMENTE ES CARGA DE PETROLEOS MEXICANOS.

EN 1988, EL PUERTO COLIMENSE MOVILIZO UN TOTAL DE 3,488 483 TONELADAS EN TRAFICO DE ALTURA. ALGUNOS DE LOS ESTADOS DE LA REPUBLICA QUE CONTRIBUYERON EN ALGUN GRADO EN ESTE MOVIMIENTO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES A TRAVES DE MANZANILLO SON; JALISCO, MICHOACAN, NUEVO LEON, GUANAJUATO, ENTRE OTROS MAS (CUADRO 1).

PARA EL AÑO DE 1990 EL PUERTO TUVO UN MOVIMIENTO DE CARGA DE CABOTAJE DE LA SUMA DE 3,819. 399 TONELADAS Y DE MOVIMIENTO DE ALTURA UN TOTAL DE 3,152. 627 TONELADAS LO QUE DIO LA CANTIDAD DE 6,972 TONELADAS.

DEL VOLUMEN TOTAL MOVILIZADO EN TRAFICO DE CABOTAJE (3,819.399 TONS.), LOS PRODUCTOS RELACIONADOS CON EL PETROLEO Y MINERALES ALCANZARON CASI LA TOTALIDAD DE ESA CARGA CON 3,787.383 TONELADAS, POR SU PARTE LA CARGA GENERAL TOTALIZO 112 TONELADAS Y FINALMENTE LOS PRODUCTOS AGRICOLAS Y PERECEDEROS REGISTRARON 31,099 Y 805 TONELADAS RESPECTIVAMENTE (CUADRO 2).

Dinamarca, Malasia y México para instalar una fábrica de aceite. Canada está por instalar una fábrica metalmeccánica, invertirá 2.5 millones de dólares, en fin los capitales extranjeros tienen la confianza de que Manzanillo pueda ser un centro comercial e industrial gracias a la posición estratégica que tiene. ver periódico Excelsior, 24 de mayo de 1992, p.6

CUADRO 1

MANZANILLO: COMERCIO INTERNACIONAL 1988(a)

 ORIGEN DE LAS EXPORTACIONES TONELADAS
 (CIUDAD)

ZAPOTILTIC, JALISCO	396 964
GUADALAJARA, JALISCO	29 145
CUAUHTEMOC, JALISCO	25 061
TALA, JALISCO	23 145
MONTERREY, NUEVO LEON	16 692
CD CASTILLO, JALISCO	14 032
CD DE MEXICO	12 095
EL SALTO, JALISCO	10 485
TALPA, JALISCO	10 289
TECATITLAN, JALISCO	9 058
COLIMA, COLIMA	6 912
AMECA, JALISCO	6 691
ACATLAN	4 985
STA CATARINA	4 721
SN LUIS POTOSI	3 130
TLALNEPANTLA	2 578
NAUCALPAN	1 494
LOS REYES, MICHOACAN	863
TACAMBARO, MICHOACAN	227
QUERETARO	202
SN FRANCISCO DEL RINCON	170
SN NICOLAS DE LOS GARZA	145
SALAMANCA	110
OCOTLAN	72
ZAMORA	63
CUATITLAN	15
ATIZAPAN	7

T O T A L

 579 410

(continúa...)

C U A D R O 1 (2a parte)

DESTINO DE LAS IMPORTACIONES	T O N E L A J E
MANZANILLO, COLIMA	2 094 353
GUADALAJARA, JALISCO	302 044
TULTITLAN, JALISCO	61 390
QUERETARO, QRO.	39 883
CIUDAD DE MEXICO	38 721
ZAMORA, MICHOACAN	16 338
TEPATITLAN, JALISCO	12 813
ZAPOPAN, JALICO	10 852
TLAQUEPAQUE, JALICO	10 330
COLIMA, COLIMA	9 205
MORELIA, MICHOACAN	8 567
LA BARCA, JALISCO	6 617
TOLUCA, EDO. DE MEXICO	6 301
L. CARDENAS, MICHOACAN	5 551
IRAPUATO, GUANAJUATO	5 374
MONTERREY, NUEVO LEON	4 645
PATZCUARO, MICHOACAN	4 615
TLALNEPANTLA, EDO. DE MEX.	4 336
CIUDAD GUZMAN, JALISCO	3 917
METEPEC, EDO. DE MEXICO	3 819
ATOTONILCO, JALISCO	3 796
LAGOS DE MORENO, JALISCO	3 519
ZACAPU, MICHOACAN	3 459
SN JUAN DEL RIO, QRO	3 434
ACAPONETA, NAYARIT	3 406
APATZINGAN, MICHOACAN	3 290
JIQUILPAN, MICHOACAN	3 117
CELAYA, GUANAJUATO	2 579
T O T A L	2 676 171

* Solo incluye las ciudades más importantes de acuerdo a su zona de influencia.

FUENTE: Elaborado con base a datos de anuario Estadístico, Dirección General de Puertos y Marina Mercante (SCT) 1988.

C U A D R O 2

MANZANILLO: COMERCIO DE CABOTAJE 1990

CABOTAJE ENTRADAS

PRODUCTOS	TONELADAS	%
CARGA GENERAL	112	0.00
GRANEL AGRICOLA	31 099	1.00
maiz	24 989	0.80
trigo	6 110	0.20
GRANEL MINERAL	298 553	9.56
sal gruesa	119 805	3.84
roca fosforica	102 272	3.28
urea	34 896	1.12
fosfato de amonio	23 448	0.75
azufre	18 132	0.58
PETROLEO Y DERIVADOS	2 791 680	89.41
combustóleo	2 422 506	77.59
gasolina	237 471	7.61
diesel	104 315	3.34
combustible pesado	23 871	0.76
tractomex	3 517	0.11
PERECEDEROS	805	0.03
atún	805	0.03
T O T A L	3 112 249	100.00

CABOTAJE SALIDAS

GRANEL MINERAL	612 264	87.83
hierro mineral	609 419	87.42
carbón mineral	2 875	0.41
PETROLEO Y DERIVADOS	84 856	12.17
T O T A L	697 150	100.00

FUENTE: Movimiento de carga y buques 1990, Direcc. Gral. de puertos y Marina Mercante (SCT).

COMPARANDO EL VOLUMEN TOTAL MANEJADO EN TRAFICO DE CABOTAJE DURANTE LOS AÑOS DE 1988 Y 1990, TENEMOS QUE ESTE AUMENTO SIGNIFICATIVAMENTE PUES PASO DE 1,450 962 TONS EN ESE AÑO A 3,819 399 EN 1990, LO QUE SE DEBIO PRINCIPALMENTE AL AUMENTO EN EL VOLUMEN DE PRODUCTOS PETROLEROS Y MINERALES (CUADRO 3).

EN LO QUE RESPECTA A LA CARGA GENERAL Y A LOS PRODUCTOS PERECEDEROS ESTOS DISMINUYERON EN UNA FORMA CONSIDERABLE, LO QUE INDICA UNA PARTICIPACION INCIPIENTE DEL PUERTO COLIMENSE RESPECTO A SU ZONA DE INFLUENCIA TOMANDO EN CUENTA QUE ESTE TIPO DE PRODUCTOS NORMALMENTE DAN LAS PAUTAS PARA QUE SE ESTABLEZCA Y DELIMITE LA ZONA DE INFLUENCIA DE UN PUERTO, DEBIDO A LA DIVERSIDAD DE PRODUCTOS Y CIUDADES INVOLUCRADAS.

EN EL MOMENTO ACTUAL, EN EL PUERTO HAY UN MOVIMIENTO MENSUAL DE 21 EMBARCACIONES QUE CARGAN O DESCARGAN MERCANCIAS Y PRODUCTOS DE Y HACIA EMPRESAS ESTABLECIDAS EN LOS ESTADOS DE JALISCO, NAYARIT, MICHOACAN, EDO. DE MEXICO, NUEVO LEON, GUANAJUATO, AGUASCALIENTES, SAN LUIS POTOSI Y DISTRITO FEDERAL, ENTRE OTROS.

LOS PRINCIPALES PRODUCTOS QUE SE ESTAN MANEJANDO SON CONTENEDORES, CARGA GENERAL Y GRANEL MINERAL.

LAS IMPORTACIONES MAS RELEVANTES QUE SE DAN SON MAIZ, SOYA, SEMILLA DE CANOLA, ROCA FOSFORICA, AZUFRE EN GENERAL, ALCOHOL DE UVA, ACEITE DE PALMA DE COCO, HARINA DE PESCADO, AZUCAR, PRODUCTOS TEXTILES, ZAPATERIA, PRODUCTOS ELECTRONICOS, PRODUCTOS QUIMICOS, VITAMINAS, PROCESADOS DEL MAR, ETC.

LAS EXPORTACIONES CONSISTEN PRINCIPALMENTE EN CEMENTO A GRANEL, PALLETS, ATADOS DE ZINC, PLOMO, MADERA LABRADA, PIEDRA ONIX, CONCENTRADO DE ZINC, SULFATO DE SODIO, ELECTRODOS, CABLES INDUSTRIALES, HULES SINTETICOS, AJONJOLI, CERVEZA, LICORES, PRODUCTOS QUIMICOS, MIEL DE ABEJA, PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETROLEO, PRODUCTOS PROCESADOS AGRICOLAS, PRODUCTOS PROCESADOS DEL MAR, CAMARON, ATUN, CARNE DE POLLO, DE CERDO, DE CABALLO, LEGUMBRES COMO AGUACATE, CEBOLLA, BROCOLI, CITRICOS, FRESAS, ARTICULOS DEL HOGAR, DE OFICINA, FERRETERIA, ARTESANIAS, TEXTILES, REFACCIONES PARA AUTOS, GLUCOSA DEL MAIZ, ALMIDON, ARTICULOS DE VIDRIO, ENTRE OTROS.

TODO LO ANTERIOR OBLIGA A PENSAR EN TOMAR A MANZANILLO COMO UN ELEMENTO DE DESARROLLO REGIONAL IMPLEMENTANDO POLITICAS TENDIENTES A BUSCAR UNA MAYOR INTEGRACION DE TODOS LOS FACTORES Y SECTORES QUE PARTICIPAN EN LA ECONOMIA REGIONAL, CON OTRO OBJETIVO MAS QUE CONVERTIR A MANZANILLO EN EL PUNTO ESCENCIAL PARA EL DESARROLLO DE SU ZONA DE INFLUENCIA.

C U A D R O 3

MANZANILLO : MOVIMIENTO DE CABOTAJE, COMPARATIVO (1988-1990)

PRODUCTO =====	1988 =====	1990 =====
CARGA GENERAL	53	112
GRANEL AGRICOLA	66 420	31 099
GRANEL MINERAL	33 346	298 553
FLUIDOS, PETROLEO Y DERIVADOS	1 075 126	2 791 680
PERECEDEROS	503	805
a) T O T A L	1 175 448	3 122 249

PRODUCTO =====	1988 =====	1990 =====
CARGA GENERAL	51 992	---
GRANEL MINERAL	50 396	612 294
FLUIDOS, PETROLEO Y DERIVADOS	173 126	84 856
b) T O T A L	275 514	697 150

a) Cabotaje Entradas

b) Cabotaje Salidas

FUENTE: Movimiento de carga y buques 1988 y 1990; Dirección General de Puertos y Marina Mercante (STC).

LA PARTICIPACION DE MANZANILLO EN SU ZONA DE INFLUENCIA NO SE PUEDE EXPLICAR UNICAMENTE EN FUNCION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA DE COLIMA NI DE ALGUNOS CENTROS ECONOMICOS COMO GUADALAJARA O EL DISTRITO FEDERAL, SINO QUE SUS PERSPECTIVAS SE DEBEN ENTENDER MEJOR CONSIDERANDO LA PARTICIPACION DE TODOS LOS ESTADOS QUE CONFORMAN SU AREA NATURAL DE INFLUENCIA, Y DE ALGUNOS PROYECTOS EN ALGUNOS ESTADOS REGIONALES, ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRA LA PLANTA AUTOMOTRIZ NISSAN EN AGUASCALIENTES.

POR ELLO, LA EXPLOTACION DEL POTENCIAL DE LOS DIFERENTES SECTORES QUE CONFORMAN LA ECONOMIA DE LOS ESTADOS VINCULADOS ENTORNO DE MANZANILLO REQUIEREN DE UNA MAYOR EFICIENCIA EN LOS SERVICIOS PRESTADOS POR ESTE ULTIMO, CON LA FINALIDAD DE TENER UN IMPACTO REGIONAL SIGNIFICATIVO EN LA GENERACION DE EMPLEOS Y DE DIVISAS, LO QUE PERMITIRA DINAMIZAR LA ECONOMIA LOCAL Y REGIONAL CREANDO FINALMENTE UN GRAN CENTRO DE DESARROLLO EN ESA ZONA DEL PAIS.

III.3. MANZANILLO Y SU PARTICIPACION CON EL COMERCIO DE ASIA

A MEDIDA QUE LA COMPETENCIA COMERCIAL CRECE, ES EVIDENTE QUE LA REDUCCION DE COSTOS DE PRODUCCION Y TRASLADO DE MERCANCIAS Y MATERIAS PRIMAS SE CONVIERTE EN UN IMPERATIVO PARA LAS GRANDES POTENCIAS ECONOMICAS. DESDE ESE PUNTO DE VISTA LAS RUTAS MARITIMAS DEBERAN DIVERSIFICARSE, SER MAS RAPIDAS Y DISMINUIR SUS COSTOS QUE PERMITAN EL INTERCAMBIO ENTRE ASIA, AMERICA Y EUROPA.

EN ESTE SENTIDO, EL PACIFICO MEXICANO Y EN PARTICULAR EL PUERTO DE MANZANILLO SE PERFILA COMO EL PUNTO DE INTERCONEXION CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

MEXICO ES QUIZA UNO DE LOS MAS IMPORTANTES ANTECEDENTES HISTORICOS EN EL TRAZO DE LA PRIMERA RUTA COMERCIAL PERMANENTE ENTRE AMERICA Y EL LEJANO ORIENTE OBRA REALIZADA POR ANDRES URDANETA, HABIL NAVEGANTE Y COSMOGRAFO QUE SALIO DE BARRA DE NAVIDAD (JALISCO) EL 19 DE NOVIEMBRE DE 1564 Y REGRESO AL PUERTO DE ACAPULCO EL 3 DE OCTUBRE DE 1565. CON ESTO SE ESTABLECIO LA PRIMERA RUTA TRANSOCEANICA DE CARACTER COMERCIAL CON EL LEJANO ORIENTE.³⁰

III.3.1. MANZANILLO CONEXION CON LAS RUTAS MARITIMAS DE ASIA

DE LOS PUERTOS MEXICANOS DEL PACIFICO, MANZANILLO HA TENIDO MAYOR RELEVANCIA EN LOS ULTIMOS AÑOS DEBIDO AL SURGIMIENTO DE LA LLAMADA CUENCA DEL PACIFICO. EN ESTE ASPECTO LOS PRINCIPALES PAISES DE ORIGEN Y DESTINO DE LAS MERCANCIAS MANEJADAS A TRAVES DEL PUERTO DE MANZANILLO SON ESTADOS UNIDOS Y JAPON.

ES ASI COMO ESTE PUERTO SE HA CONVERTIDO EN UNO DE LOS PRINCIPALES LUGARES POR DONDE SE REALIZA EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS MEXICANAS.

MANZANILLO SE CONECTA CON UNA VARIEDAD DE PUERTOS EXTRANJEROS A TRAVES DE LINEAS MARITIMAS NACIONALES Y/O EXTRANJERAS. ES DECIR MANZANILLO ES UNO DE LOS PUERTOS QUE MAYOR NUMERO DE LINEAS MARITIMAS ATIENDE ENTRE LAS QUE SE ENCUENTRAN; TMM. "K" LINE, NIPPON YUSEN KAISHA, COMPAÑIA ARGENTINA MARITIMA, HEDLOLOYD LINES, FLOTA MERCANTE DE GRAN COLOMBIA, LINEA NACIONAL DE CONTENEDORES, AGENCIA MEILLON, JAPAN LINE, NAVIERA INTERAMERICANA, ENTRE OTRAS MAS.³¹

30. Francisco López Barredo, en Revista Mexicana de Política Exterior, No. 27, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos (S.R.E.), 1990, p.25

31. periódico El Universal, 24 de mayo de 1992, Secc. Ia. p.30

EN LO REFERENTE A LA CONEXION DEL PUERTO MEXICANO CON NACIONES DEL LADO ASIATICO, LAS RUTAS MARITIMAS CONECTAN A MANZANILLO DIRECTAMENTE O POR MEDIO DE TRANSBORDO CON OCEANIA (AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA), Y CON EL LEJANO ORIENTE (JAPON, HONG KONG, COREA DEL SUR, CHINA, FILIPINAS, ETC.,) PERMITIENDO UN TRANSPORTE MARITIMO ENTRE EL PUERTO MEXICANO Y DICHS PAISES AUNQUE NO EN LA CANTIDAD Y FRECUENCIA DESEADA (VER CUADRO 4).

DENTRO DE ESTE CONTEXTO EL PUERTO DE MANZANILLO COMO PARTE INTEGRANTE DEL TRANSPORTE MARITIMO DE MEXICO, ADQUIERE MAYOR RELEVANCIA TODA VEZ SI SE TOMAN EN CUENTA LAS GRANDES DISTANCIAS ENTRE ESTE PUERTO Y PUERTOS DE ALGUNOS PAISES DE ASIA Y OCEANIA (VER CUADRO 5).

III.3.2. EL FLUJO DE MERCANCIAS ASIATICAS EN EL PUERTO

ANALIZANDO LOS FLUJOS COMERCIALES DE NUESTRO PAIS TENEMOS QUE EL MERCADO NORTEAMERICANO CONSTITUYE NUESTRO MAYOR SOCIO COMERCIAL; SIENDO ESTADOS UNIDOS EL PAIS A DONDE SE DIRIGE EL MAYOR VOLUMEN DE NUESTRO COMERCIO ALCANZANDO UN 80% DEL TOTAL. COSA CONTRARIA CON CANADA QUE SOLO REPRESENTA EL 1.5% DEL TOTAL DE NUESTRO INTERCAMBIO COMERCIAL CON EL EXTERIOR.

EN LO REFERENTE AL COMERCIO CON EL LADO ASIATICO NUESTRA ECONOMIA NO CONSTITUYE UN MERCADO IMPORTANTE PARA LAS ECONOMIAS DE ESA ZONA.

CON EXCEPCION DE JAPON QUE REPRESENTA CERCA DEL 7% DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR, LAS EXPORTACIONES HACIA NUESTRO TERRITORIO NO ES NI EL 1% DE LAS VENTAS TOTALES DE ESOS PAISES, Y A SU VEZ MEXICO NO ES PROVEEDOR DE BIENES PARA DICHA ZONA, TODA VEZ QUE LOS PRODUCTOS MEXICANOS NO LLEGAN NI AL 1% DE LAS IMPORTACIONES DE LOS PAISES ASIATICOS.³²

ES APARTIR DE LA SEGUNDA MITAD DE LOS AÑOS 80s CUANDO SE EMPIEZA A OBSERVAR UNA TENDENCIA EN CUANTO A LAS RELACIONES EN LOS FLUJOS DE MERCANCIAS MEXICANAS CON LOS PAISES ASIATICOS.

32. Cfr. Alejandro Avila, en revista Tribuna, 3 de abril de 1992, p.13 y Melchor Arellano, en periódico El Universal, 5 de noviembre de 1992, p.9

C U A D R O 4

RUTAS MARITIMAS QUE CONECTAN A MANZANILLO CON PAISES DE ASIA

LINEA	RUTA / DESTINO
=====	=====
TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA	JAPON, TAIWAN, COREA DEL SUR Y HONG KONG.
LINEA MEXICANA	AUSTRALIA VIA LONG BEACH Y SINGAPUR VIA HONG KONG O JAPON
"K" LINEA AGENCIA NAVIERA CAREAGA, S.A.	JAPON, TAIWAN, COREA DEL SUR Y SINGAPUR.
"NIPON YUSEN KAISHA" AGENCIAS MARITIMAS DEL PACIFICO.	JAPON, TAIWAN, COREA DEL SUR Y HONG KONG.
FLOTA MERCANTE GRAN COLOMBIA AGENCIAS MARITIMAS.	JAPON
JAPAN LINE, AGENCIAS GENERAL MARITIMAS.	JAPON, TAIWAN, COREA DEL SUR Y HONG KONG.

FUENTE: Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V. Ed. especial. Manzanillo, Colima. 1989

C U A D R O 5

DISTANCIAS ENTRE EL PUERTO DE MANZANILLO Y PUERTOS ASIATICOS

MANZANILLO / YOKOHAMA	5 889 (MILLAS)	10 985 (Kms)
MANZANILLO / HONG KONG	7 440 (MILLAS)	13 764 (Kms)
MANZANILLO / SINGAPUR	8 990 (MILLAS)	16 482 (Kms)
MANZANILLO / SIDNEY	6 774 (MILLAS)	12 532 (Kms)
MANZANILLO / BANGKOK	9 249 (MILLAS)	17 111 (Kms)

FUENTE: Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V. Ed. especial. Manzanillo, Colima. 1989

EN EL AÑO DE 1988 APRECIAMOS QUE DEL TOTAL DE CARGA EN TRAFICO DE ALTURA MANEJADA EN MANZANILLO (3, 488 483 TONS), LOS PAISES ASIATICOS PARTICIPARON CON 362 988 TONS, LO QUE REPRESENTA UN 12.06% DE ESTE TOTAL.

ENTRE LOS PAISES QUE PARTICIPARON EN ESTE INTERCAMBIO PODEMOS MENCIONAR A JAPON, CHINA, COREA DEL SUR, SINGAPUR, ETC.

PARA EL AÑO DE 1990 EN LO QUE SE REFIERE AL TRAFICO DE ALTURA, MANZANILLO TUVO UNA PRODUCTIVIDAD DE 3,152 627 TONS DE CARGA, DE LAS CUALES SOBRESALEN EL PETROLEO Y SUS DERIVADOS CON 1,272 495 TONS; GRANEL MINERAL CON 732 946 TONS. POR SU PARTE EL VOLUMEN DE CARGA DE GRANEL AGRICOLA FUE DE 400 495 TONS, MIENTRAS QUE LA CARGA GENERAL CONTRIBUYO CON 734 398 TONS, Y FINALMENTE FLUIDOS Y PERECEDEROS REPRESENTARON 1 290 Y 11 003 TONS. RESPECTIVAMENTE.

EN TERMINOS GENERALES TENEMOS QUE EL VOLUMEN DE LA CARGA MANEJADA A TRAVES DEL PUERTO DE MANZANILLO EN LO REFERENTE AL TRAFICO DE ALTURA, DECRECIO EN CIERTA FORMA EN EL AÑO DE 1990 ESTO CON RESPECTO AL AÑO DE 1988 (CUADRO 6).

DE ESTE TOTAL MANEJADO EN EL PUERTO DE MANZANILLO EN 1990, EL PRINCIPAL ORIGEN Y DESTINO DE ESTAS MERCANCIAS FUE ESTADOS UNIDOS QUIEN ABSORBO CERCA DEL 60% DEL TOTAL DE LA CARGA. POR SU PARTE LOS PAISES DE LA ZONA ASIATICA PARTICIPARON CON UN 17.6% DEL VOLUMEN TOTAL DE LAS MERCANCIAS.

DE ESTE ULTIMO GRUPO DE PAISES, QUE EN TERMINOS DE TONELADAS PARTICIPARON CON 537 032 TONS. JAPON FUE EL PAIS QUE MAYOR PRESENCIA TUVO CON UNA CIFRA DE 222 243 TONS. SIGNIFICANDO EL 41% DEL TOTAL DE MERCANCIAS IMPORTADAS Y EXPORTADAS DE Y HACIA PAISES ASIATICOS A TRAVES DE MANZANILLO.

LA MAYORIA DE LOS PAISES RESTANTES TUVIERON PROPORCIONES INFERIORES AL 12%, MUESTRA DE ELLO ES LA PARTICIPACION DE MALASIA Y FILIPINAS CON UN VOLUMEN DE 554 Y 296 TONS. RESPECTIVAMENTE (VER CUADRO 7).

LOS PRINCIPALES PRODUCTOS ADQUIRIDOS POR MEXICO DE ESTO PAISES A TRAVES DEL PUERTO DE MANZANILLO FUERON: AZUCAR, FRIJOL, LAMINA DE ACERO, LAMINA CROMADA, ARROZ, PRODUCTOS QUIMICOS, PARTES PARA AUTOS, ENTRE OTROS. Y LO ENVIADO POR MEXICO HACIA ESTOS PAISES ASIATICOS CONSISTIO EN PLOMO, ZINC METALICO, PRODUCTOS QUIMICOS, POLLO CONGELADO, HULES SINTETICOS, CLORURO DE VINILO, RESINAS SINTETICAS, ARTICULOS DE NYLON Y OTROS PRODUCTOS MAS (VER CUADRO 8 Y 9).

C U A D R O 6

MANZANILLO: TRAFICO DE ALTURA, COMPARATIVO (1988-1990)

I M P O R T A C I O N

PRODUCTO	1988	1990
CARGA GENERAL	118 507	505 657
GRANEL AGRICOLA	434 059	400 495
GRANEL MINERAL	132 100	120 108
FLUIDOS, PETROLEO Y DERIVADOS	2 079 444	1 272 495
OTROS FLUIDOS	2 844	1 290
PERECEDEROS	---0---	244
T O T A L	2 766.954	2 300 289

E X P O R T A C I O N

PRODUCTO	1988	1990
CARGA GENERAL	256 707	228 741
GRANEL MINERAL	407 253	612 838
FLUIDOS, PETROLEO Y DERIVADOS	---0---	---0---
OTROS FLUIDOS	53 195	---
PERECEDEROS	4 374	10 759
T O T A L	751 529	852 338

FUENTE: Movimiento de carga y buques 1988 y 1990, Dirección General de Puertos y Marina Mercante (SCT).

C U A D R O 7

PAISES ASIATICOS DE ORIGEN Y DESTINO DE LAS MERCANCIAS MANEJADAS EN MANZANILLO (1990).

P A I S	IMPORTACION	EXPORTACION	T O T A L (TONS)
JAPON	117 258	104 985	222 243
CHINA	86 580	10 183	96 763
COREA DEL SUR	47 949	42 485	90 434
TAILANDIA	35 509	1 477	36 986
HONG KONG	9 373	21 693	31 066
NUEVA ZELANDA	12 096	857	12 953
SINGAPUR	1 958	2 041	3 999
INDONESIA	24	1 514	1 538
MALASIA	524	30	554
FILIPINAS	49	247	296
T O T A L	311 520	225 512	537 032

FUENTE: Movimiento de carga y buques 1990, Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

C U A D R O 8

PRODUCTOS PROVENIENTES DE PAISES ASIATICOS MANEJADOS EN MANZANILLO (1990).

PRODUCTO	PAIS	TONS
AZUCAR	COREA EL SUR	23 136
FRIJOL	CHINA	73 141
LAMINA DE ACERO	JAPON	37 086
	COREA DEL SUR	6 856
	CHINA	59
LAMINA CROMADA	JAPON	30 764
LECHE EN POLVO	NUEVA ZELANDA	11 293
LAMINA ROLADA EN FRIJO	COREA DEL SUR	9 132
	JAPON	7 962
LAMINA ELECTRONICA	JAPON	11 715
CONSERVAS	CHINA	139
ARROZ	HONG KONG	3 490
TUBO DE ACERO	JAPON	5 501
	COREA DEL SUR	926
PRODUCTOS QUIMICOS	JAPON	2 318
	CHINA	1 460
	HONG KONG	799
	COREA DEL SUR	431
	NUEVA ZELANDA	112
PARTES PARA AUTOS	JAPON	2 709
	COREA DEL SUR	1 219
	HONG KONG	96
	SINGAPUR	7
	CHINA	1
AJOS	CHINA	3 540

FUENTE : Datos de 1990, Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de carga y buques de la DGPYMMM.

C U A D R O 9

PRODUCTOS DESTINADOS A PAISES ASIATICOS ATRAVES DE MANZANILLO (1990).

PRODUCTO	PAIS	T O N S.
P L O M O A F I N A D O	COREA DEL SUR	21 197
	JAPON	15 909
	HONG KONG	411
	SINGAPUR	100
D I M E T I L T E R E F T A L A T O	COREA DEL SUR	8 917
	JAPON	7 778
	CHINA	1 201
	HONG KONG	1 125
	INDONESIA	502
Z I N C M E T A L I C O	JAPON	6 498
	COREA DEL SUR	4 402
	SINGAPUR	1 655
	HONG KONG	1 550
C A R B O N A T O D E E S T R O N C I O	JAPON	11 899
	COREA DEL SUR	564
C E R V E Z A	JAPON	6 948
	NUEVA ZELANDA	420
	CHINA	52
	SINGAPUR	17
P R O D U C T O S Q U I M I C O S	HONG KONG	2 982
	JAPON	632
	COREA DEL SUR	613
	CHINA	435
	TAILANDIA	45
	FILIPINAS	34
	SINGAPUR	16
INDONESIA	14	

(continúa...)

(continuación... cuadro 9)

PRODUCTO =====	PAIS =====	TONS =====
CLORURO DE VINILO	CHINA	1 648
	COREA DEL SUR	1 616
	JAPON	1 108
	TAILANDIA	201
HULE SINTETICO	HONG KONG	1 532
	JAPON	921
	COREA DEL SUR	292
	TAILANDIA	65
	CHINA	40
POLIVINILO	HONG KONG	2 153
	JAPON	1 137
	CHINA	1 108
	TAILANDIA	452
	COREA DEL SUR	391
	SINGAPUR	124
	NUEVA ZELANDA	52
ANHIDRIDO FTALICO	HONG KONG	2 499
	JAPON	822
	TAILANDIA	569
	CHINA	517
	COREA DEL SUR	207
	INDONESIA	125
POLLO CONGELADO	JAPON	5 680
	CHINA	102
CEMENTO	JAPON	12 686
LAMINA DE ACERO	HONG KONG	2 117
	CHINA	1 281
	JAPON	324
	COREA DEL SUR	86
	INDONESIA	11

(continúa...)

(continúa...cuadro 9)

<u>PRODUCTO</u>	<u>PAIS</u>	<u>TONS</u>
CONCENTRADO DE ZINC	JAPON	11 252
RESINAS SINTETICAS	CHINA	1 076
	JAPON	935
	HONG KONG	827
	NUEVA ZELANDA	209
	TAILANDIA	87
FIBRAS SINTETICAS	CHINA	1 271
PLOMO	COREA DEL SUR	1 853
	JAPON	1 175
	HONG KONG	100
ARTICULOS DE NYLON	HONG KONG	2 379
	JAPON	92
	CHINA	23
	COREA DEL SUR	16
PARTES PARA AUTOS	JAPON	1 901
	HONG KONG	262

FUENTE: Datos de 1990, Estadística del Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques de la DGPMM (SCT).

COMO SE PUEDE APRECIAR, LA PARTICIPACION DEL PUERTO DE MANZANILLO EN LOS FLUJOS INTERNACIONALES DE MERCANCIAS HACIA LOS PAISES ASIATICOS ES MINIMA, COMPARADO NO SOLO CON EL VOLUMEN MANEJADO POR ESTE PUERTO HACIA EL MERCADO ESTADUNIDENSE QUE HA REPRESENTADO DESDE HACE VARIOS AÑOS ALREDEDOR DEL 75% DEL FLUJO DE MERCANCIAS QUE SE MANEJAN POR DICHO PUERTO, SINO TAMBIEN SI SE TOMA EN CUENTA EL VOLUMEN MANEJADO CON EL RESTO DE LOS MERCADOS INTERNACIONALES.

ESTA PARTICIPACION DEL PUERTO RESULTA MAS SIGNIFICATIVA DE TOMARSE EN CUENTA SI CONSIDERAMOS LA IMPORTANCIA ECONOMICA DE LA ZONA ASIATICA Y LA UBICACION DEL PUERTO MEXICANO.

III.4. ANALISIS DE LA PARTICIPACION DE MANZANILLO EN ESTE CON TEXTO

DESDE UNA PERSPECTIVA GEOPOLITICA, ESTRATEGICA, AUNADO A LA IMPORTANCIA INDUSTRIAL Y COMERCIAL EL PUERTO DE MANZANILLO PUEDE SER EL CATALIZADOR DEL DESARROLLO REGIONAL QUE PERMITA A LOS ESTADOS DE JALISCO, MICHOACAN, NAYARIT Y COLIMA TENER UNA COOPERACION INTRAREGIONAL Y A LA VEZ BUSCAR UNA PROYECCION HACIA LOS MERCADOS MUNDIALES.

DESDE ESTA PERSPECTIVA, EL PUERTO MEXICANO PUEDE SER EL PUNTO DE CONEXION CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO LA REGION DONDE SE CONCENTRAN LOS GRANDES FLUJOS DE MERCANCIAS Y LA DINAMICA ECONOMICA QUE MARCARA LAS PAUTAS DE LA ECONOMIA MUNDIAL EN EL SIGLO XXI.

EN BASE A LA INFORMACION ESTUDIADA SE PUEDE APRECIAR UNA RELATIVA PARTICIPACION DEL PUERTO DE MANZANILLO EN LA TAREA DE SERVIR COMO PLATAFORMA Y PUNTO DE CONEXION DE MERCANCIAS HACIA LA ZONA ASIATICA, Y DE IGUAL FORMA PARA SER UN GENERADOR DE DESARROLLO Y EQUILIBRIO ECONOMICO EN SU ZONA DE INFLUENCIA.

EN EL AMBITO REGIONAL EL PUERTO COLIMENSE NECESITA PROMOVER LAS ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN SU ZONA DE INFLUENCIA CUYO DESARROLLO AUNQUE DINAMICO, AUN ES INCIPIENTE.

LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES, AGROPECUARIAS, PESQUERAS, COMERCIALES, ETC., DEBEN ALENTAR SUS POSIBILIDADES DE DESARROLLO PARA SER PILARES FUNDAMENTALES DEL MEJORAMIENTO ECONOMICO DE ESA ZONA DEL PAIS.

ASI SE TIENE PUES QUE EN GRAN PARTE DE LA REGION, EL SECTOR INDUSTRIAL SE COMPONE DE MICRO Y PEQUEÑAS INDUSTRIAS, Y DE UN NUMERO MUY REDUCIDO DE INDUSTRIAS A GRAN ESCALA (ESTAS ULTIMAS UBICADAS SOBRE TODO EN EL ESTADO DE JALISCO) QUE CANALIZAN SUS PRODUCTOS AL MERCADO EXTERNO.

POR LO ANTERIOR, SE HACE PRIORITARIA LA PROMOCION DE INVERSIONES NACIONALES Y EXTRANJERAS QUE INCIDAN MEDIANTE COINVERSIONES EN LOS CAMPOS INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS, PROPICIANDO UNA GENERACION DE EMPLEOS Y UN MAYOR DESARROLLO REGIONAL.

DENTRO DEL CONTEXTO DE LA PARTICIPACION DE MANZANILLO EN SU ZONA REGIONAL, CONSIDERAMOS QUE EL PROBLEMA MAS GRANDE RADICA EN LA DESVINCULACION DE DICHO PUERTO CON SU ZONA DE INFLUENCIA.

SI BIEN ES CIERTO QUE EL VOLUMEN DE MERCANCIAS REGIONALES HACIA EL PUERTO ES ACEPTABLE ESTE NO REPRESENTA A LOS FLUJOS DE PRODUCTOS DE SU HINTERLAND, SINO POR EL CONTRARIO EL PUERTO HA SIDO ORIENTADO A SERVIR A CIERTOS CENTROS ECONOMICOS COMO SON GUADALAJARA Y EN GRAN MEDIDA A LA CIUDAD DE MEXICO, LO QUE SE VE PLASMADO EN LA CONEXION DEL SISTEMA TERRESTRE DE TRANSPORTE CON ESTOS CENTROS (LA AUTOPISTA DE CUATRO CARRILES Y LA VIA FERROVIARIA A LA CIUDAD DE GUADALAJARA), Y DE AHI LA CONEXION CON LOS CENTROS ECONOMICAS DEL NORTE Y CENTRO DEL PAIS.³³

LA DEFICIENTE ESTRUCTURA DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE SE EVIDENCIA AL ANALIZAR LOS FLUJOS COMERCIALES QUE SE MANEJAN EN LAS INSTALACIONES DEL PUERTO.

EL COMERCIO REGIONAL E INTERNACIONAL NO ESTA FLUYENDO HACIA MANZANILLO DE ACUERDO A LA UBICACION GEOGRAFICA DE LOS CENTROS PRODUCTORES CON POTENCIAL EXPORTADOR E IMPORTADOR UBICADOS EN LA REGION CENTRO-OCCIDENTE DEL PAIS.

DE NO ACTUARSE EN EL SENTIDO DE LOGRAR UNA CONEXION ADECUADA ENTRE LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PUERTO, EL SOSTENIMIENTO DE MANZANILLO COMO PRINCIPAL PUERTO DEL PACIFICO MEXICANO ACELERARA LA CONCENTRACION DE ACTIVIDADES EN LA CD DE GUADALAJARA Y EL DISTRITO FEDERAL (LOS CENTROS DE COMERCIO INTERNACIONALES MAS IMPORTANTES DEL PAIS), DEJANDO SIN DESARROLLO A LOS ESTADOS QUE SE ENCUENTRAN BAJO LA INFLUENCIA NATURAL DE DICHO PUERTO.

EN LO REFERENTE A LA PARTICIPACION DE MANZANILLO CON LA ZONA ASIATICA, OBSERVAMOS QUE ESTA ES INCIPIENTE. LOS FLUJOS DE MERCANCIAS DE Y HACIA ESA PARTE DEL MUNDO ES PEQUEÑA, ESCASA.

LOS VOLUMENES DE MERCANCIAS RELACIONADOS CON DICHA ZONA REPRESENTAN APROXIMADAMENTE UN 12% DEL TOTAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL MANEJADO A TRAVES DE MANZANILLO, Y DE ESE PORCENTAJE UN 7% ESTA VINCULADO CON UN SOLO PAIS; JAPON.

33. De la Cd. de Guadalajara existe una conexión por ferrocarril y carretera con el centro económico más importante del país, la Cd. de México.

Para los próximos años se planea construir una autopista de 8 carriles de Guadalajara a la Cd. de México, así como terminar la línea ferroviaria más importante que tendrá el país que unirá a la Cd. de México con la Cd. de Querétaro, y se tienen planes para ampliar dicha vía y conectarla con la Cd. de Guadalajara. Como se ven las cosas, todo parece indicar que el puerto de Manzanillo se convertirá para la Cd. de México en el Veracruz del Pacífico.

ENTRE LOS ELEMENTOS QUE OCASIONAN ESTA SUBUTILIZACION DEL PUERTO, SE ENCUENTRA LA DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS COMO RESULTADO DE UNA FALTA DE COMPETENCIA ENTRE LOS PRESTADORES DE LOS MISMOS, ASI COMO A LA CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA EN LAS INSTALACIONES DEL PUERTO PARA REALIZAR LA CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS Y TRASLADARLAS HACIA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, TAMBIEN A LA FALTA DE UN SISTEMA DE APOYO COMO ES: UNA BUENA CONEXION FERREA DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO.

TODO LO ANTERIOR INFLUYE PARA QUE LAS LINEAS NAVIERAS QUE MANEJAN LOS FLUJOS DE MERCANCIAS CON DESTINO U ORIGEN A PAISES ASIATICOS, NO TOMEN MUY EN CUENTA AL PUERTO MEXICANO Y DECIDAN DESVIARSE A LOS PUERTOS ESTADUNIDENSES CERCANOS A LA FRONTERA LUGAR DONDE SE TIENE UNA GRAN PRODUCTIVIDAD, HACIENDO QUE EL COSTO DE LAS MERCANCIAS SE REDUZCA Y SEAN ESTAS RENTABLES Y SE PUEDAN COLOCAR EN LOS MERCADOS MUNDIALES, TENIENDO UNA PRESENCIA Y UNA COMPETITIVIDAD.

EN ESTE MISMO SENTIDO TENEMOS QUE ALGUNAS EMPRESAS DE GRAN ESCALA QUE DIRIGEN SUS PRODUCTOS A LOS MERCADOS MUNDIALES, Y REQUIEREN DE INSUMOS PARA SU PROCESO DE DESARROLLO Y SE ENCUENTRAN BAJO LA INFLUENCIA NATURAL DEL PUERTO DE MANZANILLO, SE QUEJAN DE LA ESCASEZ DE OFERTA, SOBRE TODO POR QUE LAS SALIDAS NO SON MUY FRECUENTES.

LO ANTERIOR PUEDE DEBERSE A DOS FACTORES; POR UN LADO A LA BAJA PRODUCTIVIDAD DEL PUERTO, Y POR OTRO AL REDUCIDO VOLUMEN DE CARGA QUE SE GENERA LO QUE HACE POCO ATRACTIVO AL PUERTO DE MANZANILLO PARA LAS COMPANIAS NAVIERAS, Y DECIDAN ESTAS NO ESTABLECER RUTAS DE ITINERARIO FIJO ANTE LA FUERTE COMPETENCIA Y GRAN CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE OFRECEN ALGUNOS PUERTOS DE ESTADOS UNIDOS, ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRAN LONG BEACH, LOS ANGELES Y SAN FRANCISCO. LAS NAVIERAS ACUDEN A ELLOS PARA SUMARSE AL RAPIDO FLUJO DE CARGA DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

EN SUMA ES NECESARIO PUES QUE SE EQUILIBRE Y DINAMICE LA ECONOMIA REGIONAL DE ESA ZONA, DESARROLLANDO SUS POSIBILIDADES COMO ZONA DE ABASTECIMIENTO DE PRODUCTOS Y MANUFACTURAS HACIA SU REGION Y AL MERCADO MUNDIAL (EN LA ACTUALIDAD LA BASE PRINCIPAL DE LA EXPORTACION ES LA DE PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS DE ORIGEN AGRICOLA), TOMANDO A MANZANILLO COMO ELEMENTO PRIORITARIO DE CONEXION CON LA ZONA ASIATICA, Y COMO PROMOTOR DEL DESARROLLO REGIONAL.

EN ESTE CONTEXTO SE NECESITA DE UNA ESTRATEGIA CUIDADOSA, SELECTIVA Y FIRME QUE BUSQUE LOS MERCADOS REGIONALES Y ASIATICOS.

ENTRE LOS ELEMENTOS QUE OCASIONAN ESTA SUBUTILIZACION DEL PUERTO, SE ENCUENTRA LA DEFICIENCIA EN LOS SERVICIOS COMO RESULTADO DE UNA FALTA DE COMPETENCIA ENTRE LOS PRESTADORES DE LOS MISMOS, ASI COMO A LA CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA EN LAS INSTALACIONES DEL PUERTO PARA REALIZAR LA CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS Y TRASLADARLAS HACIA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, TAMBIEN A LA FALTA DE UN SISTEMA DE APOYO COMO ES; UNA BUENA CONEXION FERREA DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO.

TODO LO ANTERIOR INFLUYE PARA QUE LAS LINEAS NAVIERAS QUE MANEJAN LOS FLUJOS DE MERCANCIAS CON DESTINO U ORIGEN A PAISES ASIATICOS, NO TOMEN MUY EN CUENTA AL PUERTO MEXICANO Y DECIDAN DESVIARSE A LOS PUERTOS ESTADUNIDENSES CERCANOS A LA FRONTERA LUGAR DONDE SE TIENE UNA GRAN PRODUCTIVIDAD, HACIENDO QUE EL COSTO DE LAS MERCANCIAS SE REDUZCA Y SEAN ESTAS RENTABLES Y SE PUEдан COLOCAR EN LOS MERCADOS MUNDIALES, TENIENDO UNA PRESENCIA Y UNA COMPETITIVIDAD.

EN ESTE MISMO SENTIDO TENEMOS QUE ALGUNAS EMPRESAS DE GRAN ESCALA QUE DIRIGEN SUS PRODUCTOS A LOS MERCADOS MUNDIALES, Y REQUIEREN DE INSUMOS PARA SU PROCESO DE DESARROLLO Y SE ENCUENTRAN BAJO LA INFLUENCIA NATURAL DEL PUERTO DE MANZANILLO, SE QUEJAN DE LA ESCASEZ DE OFERTA, SOBRE TODO POR QUE LAS SALIDAS NO SON MUY FRECUENTES.

LO ANTERIOR PUEDE DEBERSE A DOS FACTORES; POR UN LADO A LA BAJA PRODUCTIVIDAD DEL PUERTO, Y POR OTRO AL REDUCIDO VOLUMEN DE CARGA QUE SE GENERA LO QUE HACE POCO ATRACTIVO AL PUERTO DE MANZANILLO PARA LAS COMPANIAS NAVIERAS, Y DECIDAN ESTAS NO ESTABLECER RUTAS DE ITINERARIO FIJO ANTE LA FUERTE COMPETENCIA Y GRAN CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE OFRECEN ALGUNOS PUERTOS DE ESTADOS UNIDOS, ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRAN LONG BEACH, LOS ANGELES Y SAN FRANCISCO. LAS NAVIERAS ACUDEN A ELLOS PARA SUMARSE AL RAPIDO FLUJO DE CARGA DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

EN SUMA ES NECESARIO PUES QUE SE EQUILIBRE Y DINAMICE LA ECONOMIA REGIONAL DE ESA ZONA, DESARROLLANDO SUS POSIBILIDADES COMO ZONA DE ABASTECIMIENTO DE PRODUCTOS Y MANUFACTURAS HACIA SU REGION Y AL MERCADO MUNDIAL (EN LA ACTUALIDAD LA BASE PRINCIPAL DE LA EXPORTACION ES LA DE PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS DE ORIGEN AGRICOLA), TOMANDO A MANZANILLO COMO ELEMENTO PRIORITARIO DE CONEXION CON LA ZONA ASIATICA, Y COMO PROMOTOR DEL DESARROLLO REGIONAL.

EN ESTE CONTEXTO SE NECESITA DE UNA ESTRATEGIA CUIDADOSA, SELECTIVA Y FIRME QUE BUSQUE LOS MERCADOS REGIONALES Y ASIATICOS,

E IMPULSE LA FORMACION DE UNA PLANTA INDUSTRIAL MODERNA Y COMPETITIVA, ESTO POR UN LADO Y, POR EL OTRO LA INTEGRACION DE TODOS LOS SERVICIOS REQUERIDOS -PRINCIPALMENTE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE-, LO QUE AL FINAL DE CUENTAS PERMITIRA APROVECHAR EFICIENTEMENTE LAS VENTAJAS COMPARATIVAS DE DISPONIBILIDAD DE INSUMOS, ASI COMO LAS VENTAJAS DE LA ECONOMIA DE ESCALA DEL TRANSPORTE MARITIMO, CONSOLIDANDO UNA INTEGRACION Y DESARROLLO DE LOS ESTADOS REGIONALES EN TORNO A MANZANILLO.

C A P I T U L O I V

CONSIDERACIONES PARA UNA MAYOR UTILIZACION DEL PUERTO DE MANZANILLO POR LOS FLUJOS DE MERCANCIAS ASIATICAS.

IV.1. LA IMPORTANCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE EN MEXICO.

MEXICO ACTUALMENTE ESTA SIENDO ALCANZADO POR LOS CAMBIOS ESTRUCTURALES QUE SE ESTAN GESTANDO A NIVEL MUNDIAL, Y QUE SE ENCUENTRAN ESTRECHAMENTE VINCULADOS CON EL COMERCIO INTERNACIONAL; EN ESTE CONTEXTO EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS SE CONVIERTE EN EL ENGRANAJE PRINCIPAL DE LOS FLUJOS COMERCIALES.

SE DICE QUE LOS TRANSPORTES SON CAUSA Y EFECTO DEL DESARROLLO, QUE ESTAN EN EL INICIO DE TODO FENOMENO DE EXPANSION ECONOMICA Y SOCIAL Y SON TAMBIEN FACTOR DE IMPULSO DEL MISMO PROCESO, DE AHI LA OBLIGACION CONSTANTE DE ADECUARLOS A LAS NECESIDADES QUE IMPONE EL DESARROLLO DEL PAIS DE MODO QUE NO RESULTE A LA POSTRE UN PROBLEMA COYUNTURAL EN EL TRANSPORTE DE LAS MERCANCIAS Y SE CONSTITUYA EN UN " CUELLO DE BOTELLA ".³⁴

LA INFLUENCIA DE LOS TRANSPORTES EN LA ECONOMIA DE UN PAIS ESTA DETERMINADA EN GRAN PARTE A LA PLANEACION ADECUADA DE LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE, LOS CUALES DEBEN ESTAR COORDINADOS DE UNA MANERA EFICAZ PARA PODER SATISFACER LOS REQUERIMIENTOS DE TRAFICO DE MERCANCIAS.

LOS CRECIENTES VOLUMENES DE MERCANCIAS TERMINADAS E INSUMOS QUE PREVISIBILMENTE EN UN FUTURO CERCANO SALDRAN Y ENTRARAN AL PAIS, HACEN DEL TRANSPORTE UN IMPORTANTE INSTRUMENTO PARA DESARROLLAR O EN SU CASO IMPEDIR EL DESARROLLO DE LAS DISTINTAS REGIONES ECONOMICAS DEL PAIS.³⁵

EN ESTE CONTEXTO ES NECESARIO REFORZAR LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE CON QUE CUENTA ACTUALMENTE EL PAIS PARA QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES INTERNAS DE DESARROLLO Y A LOS RETOS QUE PLANTEA LA PARTICIPACION DE MEXICO CON SU ACTUAL POLITICA DE DIVERSIFICACION ECONOMICA.

34. Hernández de Labra Fernando, Puertos, tomo I, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán (UNAM), 1983, pp. 2,4

35. Revista Puertos, No. 431/432, marzo-abril de 1992, pp. 12,16

ESTA TESIS NO DEBE SALIR DE LA BIBLIOTECA

EN LA ACTUALIDAD, EN EL PAIS LOS CENTROS DE CONSUMO Y PRODUCCION POR LO REGULAR SE ENCUENTRAN ALEJADOS DE LOS IMPORTANTES SISTEMAS DE TRANSPORTE.

PARA QUE SE DE UN MAYOR DINAMISMO EN EL FLUJO DE MERCANCIAS ENTRE LOS CENTROS PRODUCTORES Y LOS DE CONSUMO SE NECESITA ESTABLECER UN PROGRAMA DE COORDINACION ENTRE LOS DIVERSOS SISTEMAS DE TRANSPORTE, MEJORANDO TANTO CUALITATIVA COMO CUANTITATIVAMENTE LOS TIEMPOS DE TRASLADO, Y LA CAPACIDAD DE CARGA EN LOS SECTORES AEREO, TERRESTRE, MARITIMO Y FERROVIARIO. ES DECIR BUSCAR UNA COMPLEMENTARIEDAD Y SUMAR ESFUERZOS PARA ABARATAR EL TRANSPORTE, Y PONER A DISPOSICION DEL PAIS UN SERVICIO MAS EFICIENTE Y SEGURO.

ANTE EL PANORAMA DE UN COMERCIO INTERNACIONAL CADA VEZ MAS COMPETITIVO, Y A LA OPORTUNIDAD QUE MEXICO TIENE DE INCORPORARSE A EL, APROVECHANDO SU POSICION ESTRATEGICA QUE LE OFRECE GRANDES OPCIONES PARA INTEGRARSE A LOS PROCESOS DE GLOBALIZACION DE LA ECONOMIA MUNDIAL; LA IMPORTANCIA DE UNA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE MAGNIFICA.

POR LO TANTO, PARA APROVECHAR ESTA CONDICION ESTRATEGICA DEL PAIS Y BUSCAR UN MAYOR IMPULSO Y DESARROLLO DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR, IN INDISPENSABLE ABATIR EL REZAGO EN LA INFRAESTRUCTURA Y CONTINUAR AVANZANDO EN LA MODERNIZACION DEL TRANSPORTE, CON EL OBJETIVO DE DOTAR AL PAIS UN SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO Y COMPETITIVO A NIVEL INTERNACIONAL³⁶

ES INDISPENSABLE PUES QUE SE ESTABLEZCAN PROGRAMS REALES DE DESARROLLO Y MODERNIZACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. EN LO QUE HACE A LOS PUERTOS LOS PROGRAMAS Y POLITICAS QUE SE HAN ESTABLECIDO EN LOS ULTIMOS AÑOS, DEBEN CONTINUAR Y PROFUNDIZARSE.

EN LO QUE RESPECTA A NUESTRO SISTEMA TERRESTRE, ES IMPRESINDIBLE INCREMENTAR LA CAPACIDAD Y AMPLITUD DE NUESTRA RED CARRETRA Y MODERNIZAR UNA GRAN PARTE DE LA FLOTA VEHICULAR.

POR LO QUE TOCA A LOS FERROCARRILES, ES URGENTE QUE SE ACELERE SU PROCESO DE MODERNIZACION RESOLVIENDO LOS PROBLEMAS QUE ENFRENTAN POR LA FALTA DE SUFICIENTE FUERZA TRACTIVA Y DE EQUIPO DE ARRASTRE ESPECIALIZADO, INTENSIFICANDO EL PROGRAMA DE REHABILITACION DE VIAS Y MODERNIZANDO SU OPERACION.

36. Revista mexicana de política exterior, No. 27, Instituto Matias Romero de Estudios Diplomáticos (S.R.E.), 1990, p. 27

COMO SE HA MENCIONADO ANTERIORMENTE, AUNADO A LAS POLITICAS Y PROGRAMAS ESTABLECIDOS PARA EL MEJORAMIENTO DE CADA SECTOR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL PAIS, ES DE SUMA IMPORTANCIA TAMBIEN FORMULAR UNA POLITICA DE COORDINACION DE SERVICIOS ENTRE LOS FERROCARRILES, AUTOTRANSPORTES, LINEAS NAVIERAS Y AEREAS, PARA EVITAR LA DESVIACION DE CARGA NACIONAL VIA PUERTOS Y PUNTOS EXTRANJEROS, Y PROPICIAR A SU VEZ LA CAPTACION DE TRAFICOS INTERNACIONALES A TRAVES DE LOS DIFERENTES SECTORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE.

EN SUMA, SI MEXICO BUSCA UN MAYOR DESARROLLO DE SU ECONOMIA Y UN DESPEGUE DE SU PRODUCCION NACIONAL PARA GENERAR Y PROMOVER SU SECTOR PRODUCTIVO HACIA LOS MERCADOS MUNDIALES, ES INAPLAZABLE UNA MAYOR PROMOCION DE LOS DIFERENTES SECTORES QUE INTERVIENEN EN ESTE PROCESO.

ES AQUI DONDE EL SECTOR TRANSPORTE DEBE SER TOMADO EN CUENTA COMO UN ELEMENTO IMPORTANTE QUE CONTRIBUYE AL DESARROLLO DEL PAIS, Y DARLE UN LUGAR DENTRO DE LAS POLITICAS NACIONALES DE DESARROLLO.

IV.2. UNA MAYOR INTEGRACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE CON EL PUERTO DE MANZANILLO.

LA CARENCIA DE UNA INFRAESTRUCTURA ADECUADA DE TRANSPORTE CARRETERO Y FERROVIARIO, HA INHIBIDO EL DESARROLLO INTEGRAL DE LAS REGIONES PERIFERICAS AL PUERTO DE MANZANILLO.

EN LA ACTUALIDAD TENEMOS QUE EN EL RAMO DEL AUTOTRANSPORTE LA PRINCIPAL CARRETERA QUE SE TIENE ES LA AUTOPISTA DE CUATRO CARRILES QUE CONECTA AL PUERTO COLIMENSE CON LA CD DE GUADALAJARA, UNIENDO LAS POBLACIONES DE ARMERIA, TECOMAN, COLIMA, QUESERIA Y TONILA (EN EL ESTADO DE COLIMA) CONTINUANDO POR EL ESTADO DE JALISCO A CD GUZMAN PARA LLEGAR A GUADALAJARA.

OTRAS RUTAS SON LAS QUE VAN DE MANZANILLO A RIO CHUATLAN (47 Km), ESTA RUTA COSTERA SE INTERNA Y CONTINUA POR JALISCO. Y UNA MAS QUE PARTIENDO DEL PUERTO COLIMENSE LLEGA A MINATITLAN PASANDO POR CAMOTLAN, CON UN TRAMO DE 63 Km Y QUE COMUNICA AL NORESTE DEL ESTADO DE COLIMA.

EN EL SISTEMA CARRETERO LA MAYOR ATENCION HA SIDO CONCENTRADA EN LA AUTOPISTA A GUADALAJARA, DESCUIDANDO LAS RUTAS COSTERAS CUYAS POTENCIALIDADES SON GRANDES YA QUE PODRIAN INTEGRAR AL DESARROLLO DEL PUERTO A LAS ZONAS NO SOLO DEL NORESTE DEL ESTADO DE COLIMA, SINO ENLAZARSE CON LAS REDES CARRETERAS DE LOS ESTADOS DE NAYARIT Y MICHOACAN PARA LOGRAR UNA MAYOR INTEGRACION DE DESARROLLO DE LA RONA CENTRO-OCCIDENTE DEL PAIS.

EN LO QUE SE REFIERE AL SISTEMA FERROVIARIO SOLO SE UBICA UNA LINEA IMPORTANTE DONDE PUEDEN TRANSITAR TRENES DE DOBLE ESTIBA, ESTA LINEA UNE AL PUERTO COLIMENSE CON LA CD. DE GUADALAJARA, TAMBIEN EXISTE UNA LINEA SECUNDARIA QUE ES EL EJE FERROVIARIO QUE UNE A MANZANILLO CON EL PUERTO DE ALTAMIRA, AUNQUE ESTA ULTIMA LINEA CARECE DE UNA MODERNIZACION TANTO EN SU INFRAESTRUCTURA COMO EN SU OPERACION.

EN LO QUE HACE A LA CONEXION DE UNA VIA FERROVIARIA AL INTERIOR DEL PUERTO SE CARECE PRACTICAMENTE DE ELLA. SOLO SE TIENE UNA VIA QUE LLEGA AL MUELLE FISCAL Y A DOS MUELLES DEL PUERTO INTERIOR DE SAN PEDRITO, SIN QUE LOS DEMAS MUELLES CUENTEN CON ESTE SERVICIO.

EN EL CASO PARTICULAR DEL FERROCARRIL QUE LLEGA A MANZANILLO ESTE SE HA ORIENTADO A SERVIR A UN CONJUNTO RESTRINGIDO DE GRANDES USUARIOS QUE EN SU MAYORIA TRANSPORTAN BIENES DE BAJA DENSIDAD ECONOMICA.

DICHA SITUACION SE MANIFIESTA EN UNA CONCENTRACION DEL SERVICIO DE FERROCARRIL A LA MINERIA DE HIERRO, LO QUE HA IMPEDIDO QUE ESTE MEDIO DE TRANSPORTE APOYE EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN NO SOLO EN EL PUERTO, SINO TAMBIEN A LAS DEMAS ACTIVIDADES ECONOMICAS QUE SE DAN EN LAS AREAS REGIONALES CER-CANAS A DICHO PUERTO.

EL FERROCARRIL OPERA PARA MANEJAR PRINCIPALMENTE MATERIAS PRIMAS PARA LA INDUSTRIA; CONSORCIO "BENITO JUAREZ" PEAJA COLORADA, Y DE DONDE SE EMBARCA MINERAL DE HIERRO PARA LAS PRINCIPALES PLANTAS SIDERURGICAS SITUADAS EN LOS ESTADOS DE NUEVO LEON (CD DE MONTERREY), PUEBLA (CD DE PUEBLA), COAHUILA (MONCLOVA) Y PARA LA PLANTA DE TAMSA EN VERACRUZ.

ESTA CARENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y LA FALTA DE APOYO POR PARTE DE LA YA EXISTENTE HACIA LAS ACTIVIDADES QUE SE REALIZAN EN EL PUERTO, OBLIGAN A IMPULSAR PLANES DE RESTRUCTURACION DE LAS VIAS DE COMUNICACION PARA LOGRAR UNA MAYOR INTEGRACION DE ESTAS ULTIMAS CON EL PUERTO.

ES NECESARIO EN ESTE SENTIDO DESARROLLAR UNA RUTA COSTERA QUE PERMITA POTENCIALES DE DESARROLLO MUY AMPLIOS TANTO EN EL ENLACE CON EL ESTADO DE NAYARIT, COMO CON EL ESTADO DE MICHOACAN Y EN ESPECIAL CON EL PUERTO DE LAZARO CARDENAS, LO QUE AL FINAL DE CUENTAS TRAERIA UNA INTEGRACION IMPORTANTISIMA Y ESTRATEGICA ENTRE LOS DOS PUERTOS MAS IMPORTANTES DEL PACIFICO MEXICANO.

EN ESTE SENTIDO LA CARENCIA DE UNA CONEXION ADECUADA HACIA LA ZONA COSTERA, OCASIONA UNA LIMITANTE A LA POSIBILIDAD DE UTILIZAR ADECUADAMENTE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO DE MANZANILLO, ASI COMO UN USO ALTERNATIVO QUE SE PUDIERA REQUERIR DE LOS PUERTOS DE MANZANILLO Y LAZARO CARDENAS CUANDO EN ALGUN MOMENTO DETERMINADO LLEGARA A CONGESTIONARSE EL PUERTO COLIMENSE.

POR TODO LO ANTERIOR, ES INAPLAZABLE UNA MODERNIZACION E INTEGRACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN TORNO AL PUERTO DE MANZANILLO.

LA NECESIDAD DE UNA MAYOR INTEGRACION DE LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE CON EL PUERTO DE MANZANILLO, SE HACE MAS PRIORITARIA DEBIDO A LA POLITICA DE APERTURA COMERCIAL QUE EL GOBIERNO MEXICANO PLANEA ESTABLECER CON LOS DISTINTOS BLOQUES ECONOMICOS.

OTRA DE LAS RAZONES PARA ESTA POLITICA DE INTEGRACION, ES LA ATRACCION QUE REPRESENTARIA DICHO PUERTO PARA LAS GRANDES EMPRESAS NAVIERAS MUNDIALES Y PARA LAS CORRIENTES COMERCIALES DE LOS PAISES ASIATICOS, QUIENES PODRIAN TOMAR AL PUERTO MEXICANO COMO CENTRO DE DISTRIBUCION DE MERCANCIAS HACIA LOS DEMAS MERCADOS MUNDIALES.

POR OTRO LADO EN EL AMBITO REGIONAL, SE DESINCENTIVARIA EL DESARROLLO DE LOS SECTORES HORTOFRUTICOLAS Y AGROINDUSTRIALES EN LOS ESTADOS DE JALISCO, NAYARIT Y MICHOACAN, ASI COMO LA PRODUCCION FRUTICOLA EN EL ESTADO DE COLIMA.

ES INDISPENSABLE PARA ESTO, QUE DICHAS ACTIVIDADES ESTEN APOYADAS CON RUTAS ADECUADAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DESDE LOS CENTROS DE PRODUCCION HACIA LOS CENTROS DE CONSUMO, Y DE ESTOS DOS HACIA EL PUERTO DE MANZANILLO CON EL FIN DE ORIENTAR LAS MERCANCIAS A LOS MERCADOS INTERNO O INTERNACIONAL.

COMO SE HA DICHO, LA FALTA DE SISTEMAS DE APOYO TERRESTRE AL PUERTO DE MANZANILLO PROPICIA UNA DESVIACION DE LAS RUTAS COMERCIALES QUE PARTEN DE LOS CENTROS DE PRODUCCION REGIONAL CUYA SALIDA NATURAL ES DICHO PUERTO, Y QUE AL CARECER DE ESTAS CONEXIONES TERRESTRES, ACUDEN EN NO MENOS DE LOS CASOS HACIA LA ZONA NORTE DEL PAIS APROVECHANDO LA INFRAESTRUCTURA TERRESTRE EXISTENTE, LA QUE ESTA EN GRAN VENTAJA RESPECTO A LA DE LA ZONA DE INFLUENCIA DE MANZANILLO. TODO ESTO REPERCUTE NEGATIVAMENTE EN GRAN MEDIDA EN LA PRODUCTIVIDAD DEL PUERTO.

EN ESTE CONTEXTO, LA COMBINACION DE TRANSPORTE MARITIMO-TERRESTRE-FERROVIARIO, SE CONSTITUYE EN LA OPCION MAS ATRACTIVA PARA EVITAR LA DESINDUSTRIALIZACION DE ESTA IMPORTANTE REGION DEL PAIS.

POR TODO LO ANTERIOR SE DEDUCE QUE TANTO EL SISTEMA CARRETERO COMO EL FERROVIARIO NO PROPICIAN EN EL MOMENTO ACTUAL UN DESARROLLO INTEGRAL DEL PUERTO DE MANZANILLO, POR LO QUE A LA LUZ DE LOS GRANDES CAMBIOS, ES NECESARIO INTEGRAR DICHS SISTEMAS PARA QUE SIRVAN COMO PUNTO DE DESARROLLO REGIONAL Y CONTRIBUYAN AL DESARROLLO GENERAL DEL PAIS.

SE DEBE TRABAJAR PUES EN EL SENTIDO DE LOGRAR UNA EFICIENCIA EN LA CONEXION DEL PUERTO DE MANZANILLO CON LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, ESTOS ULTIMOS LLEVARAN LAS MERCANCIAS DE Y HACIA EL PUERTO MARITIMO PARA DISMINUIR AL MAXIMO LA ESTANCIA DE LAS MERCANCIAS EN EL PUERTO O EN LOS CENTROS DE PRODUCCION, EVI-

TANDO DE ESTA MANERA LAS MERMAS Y DEMORAS DE LOS PRODUCTOS, CON EL FIN DE LOGRAR UN RENDIMIENTO A NIVEL INTERNACIONAL, YA QUE DE NO HACERLO SE PIERDE COMPETITIVIDAD POR EL HECHO DE INCREMENTARSE LOS COSTOS DE LOS MISMOS.

ES INDISPENSABLE PUES, DISMINUIR EL TIEMPO DE TRANSPORTACION ENTRE EL ORIGEN DEL PRODUCTO Y SU DESTINO FINAL, A SABIENDOS QUE DE NO CUMPLIR EN ESTE SENTIDO LOS FLUJOS DE MERCANCIAS BUSCARAN OTRAS RUTAS QUE OFREZCAN LOS SERVICIOS ADECUADOS PARA SU MANEJO.

EN ESTE CONTEXTO, LA TAREA DE IMPLEMENTAR UN PLAN O PROGRAMA PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE CIERTO SECTOR DE TRANSPORTE COMO ES EN ESTE CASO EL PUERTO DE MANZANILLO, SE REQUIERE DE LA PARTICIPACION DE LOS DIFERENTES ACTORES INVOLUCRADOS Y NO SOLO DE DISPOSICIONES GUBERNAMENTALES, ES INDISPENSABLE QUE SE DE LA PARTICIPACION CONJUNTA DE TODOS LOS SECTORES, ES DECIR LOGRAR QUE EXISTA UNA CONCIENCIA DE LA IMPORTANCIA QUE TIENEN LOS LITORALES COMO BASE PARA EL DESARROLLO DEL PAIS.

POR ESO, SI SE CONSIDERA AL PUERTO DE MANZANILLO COMO UNO DE LOS PUNTOS DE PARTIDA PARA EL DESARROLLO Y CRECIMIENTO DE SU ZONA REGIONAL Y DEL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS, LAS MEDIDAS QUE SE TOMEN TENDIENTES A LOGRAR UN MAYOR DESARROLLO DEL PUERTO DEBEN SER COORDINADAS POR LOS SECTORES GUBERNAMENTAL, SOCIAL Y PRIVADO BUSCANDO LA EXCELENCIA EN LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN DICHO PUERTO.

IV.3. MANZANILLO CENTRO DE DISTRIBUCION DE PRODUCTOS ASIATICOS PARA EUROPA Y LA COSTA ESTE DE LOS ESTADOS UNIDOS.

COMO SE HA COMENTADO CAPITULOS ATRAS, DE LOS PUERTOS MEXICANOS UBICADOS EN EL OCEANO PACIFICO, MANZANILLO TIENE UNA UBICACION GEOGRAFICA ESTRATEGICA CON RESPECTO A LAS CORRIENTES COMERCIALES INTERNACIONALES, Y MUY ESPECIFICAMENTE CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

AL PUERTO COLIMENSE SE LE PUEDE LLAMAR " LA PUERTA DEL PACIFICO AL COMERCIO INTERNACIONAL ", ES UN LUGAR ESTRATEGICO GEOGRAFICAMENTE PARA EL DESARROLLO COMERCIAL YA QUE SE ENCUENTRA SITUADO EN LA ZONA ECONOMICA DE LA PARTE CENTRO-OCCIDENTE DE LA REPUBLICA, Y QUE REPRESENTA EL 15% DE LA POBLACION TOTAL DEL PAIS.

ES UN LUGAR DONDE SE DESARROLLA UNA GRAN ACTIVIDAD COMERCIAL, AGRICOLA E INDUSTRIAL LO QUE HACE DE MANZANILLO UN PUERTO CON UNA AUTENTICA VOCACION COMERCIAL.

HOY EN DIA EL PUERTO DE MANZANILLO DEBE PREPARARSE PARA RESPONDER A LA DINAMICA COMERCIAL QUE EN MATERIA DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES GENERARA UN MOVIMIENTO DE CARGA IMPORTANTE, YA QUE SE TIENEN COMPROMISOS A NIVEL INTERNACIONAL POR PARTE DE MEXICO CON LOS ACUERDOS COMERCIALES QUE SE HAN FIRMADO Y OTROS QUE ESTAN POR FIRMARSE.

EN ESTE SENTIDO LA UBICACION DE MANZANILLO COBRA MAYOR IMPORTANCIA, TODA VEZ QUE EL PUERTO SE PUEDE CONSIDERAR COMO EJE O PUNTO DE PARTIDA PARA EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO, DEBIDO ENTRE OTRAS COSAS A LA CONEXION GEOGRAFICA DEL PUERTO MEXICANO CON LAS RUTAS MARITIMAS DE DICHA ZONA.³⁷

37. Las principales rutas maritimas conectan a Manzanillo con Japon, Taiwan, Corea del Sur, Hong Kong, Singapur, Australia, entre otros paises. ver periódico El Universal, 24 de mayo de 1992, Secc. 1a p.30.

CON BASE A ESTA PREMISA, DENTRO DE LA PLANEACION PORTUARIA DEL PUERTO DE MANZANILLO (ADEMAS DE UNA INTEGRACION DE TODOS LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE), ES IMPORTANTE TOMAR EN CUENTA UN CASO ESPECIFICO QUE ES EL CORREDOR FERROVIARIO ENTRE MANZANILLO Y ALTAMIRA.

POR LO QUE ES NECESARIO MODERNIZAR Y ACONDICIONAR JUNTO CON LA ZONA PORTUARIA DE MANZANILLO AL CORREDOR MANZANILLO-ALTAMIRA, CON EL OBJETO DE INCREMENTAR SU CAPACIDAD COMERCIAL Y QUE PROPORCIONE EL SERVICIO DESEADO PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE PRODUCTOS NACIONALES Y EXTRANJEROS, CUMPLIENDO CON LOS REQUERIMIENTOS QUE DEMANDAN LOS FLUJOS INTERNACIONALES DE MERCANCIAS.

EL CORREDOR MANZANILLO-ALTAMIRA UNE A LOS LITORALES DEL PACIFICO Y DEL GOLFO MEXICANOS, EL CUAL A PESAR DE NO TENER EL MANTENIMIENTO Y LA INFRAESTRUCTURA ADECUADOS, TIENE LAS CARACTERISTICAS Y UBICACION PARA SERVIR COMO ENLACE ENTRE LAS COSTAS DE AMBOS LITORALES INTEGRANDOSLOS COMERCIALMENTE, ESTO SUGUIERE QUE EXISTA LA POSIBILIDAD DE DISPONER DE DICHO CORREDOR COMO UNA GRAN VIA DE CARGA COMERCIAL.

EN EL MOMENTO ACTUAL DICHO CORREDOR FERROVIARIO SE HA ESTADO UTILIZANDO DE UNA MANERA LIMITADA DE ACUERDO A SU POTENCIAL.

ESTA LIMITACION ES CONSECUENCIA, ENTRE OTRAS COSAS DE LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA, Y DE UN INTERES POR PARTE DE LOS PRODUCTORES, LO QUE OCASIONA QUE SE MANEJEN VOLUMENES REDUCIDOS DE CARGA.

POR LO ANTERIOR, ES NECESARIO QUE SE LLEVE A CABO UNA MODERNIZACION DEL CORREDOR Y UNA PROMOCION DEL MISMO PARA CONCIENTIZAR A LOS PRODUCTORES DE LA REGION, PARA QUE UTILICEN DICHO CORREDOR COMO UNA ALTERNATIVA PARA EL TRASLADO DE SUS PRODUCTOS.

SIN EMBARGO, ES NECESARIO MENCIONAR QUE EN LOS ULTIMOS AÑOS SE HA MANIFESTADO UN MAYOR INTERES POR EL USO DE ESTE CORREDOR PARA EL TRAFICO DE MERCANCIAS ENTRE LOS PUERTOS DE MANZANILLO Y ALTAMIRA.

ESTE AUMENTO SE VE REFLEJADO EN EL PERIODO 1988-1991 DONDE PASO DE UN VOLUMEN DE CARGA TRANSPORTADA DE 430 MIL A 1 MILLON 230 MIL TONELADAS RESPECTIVAMENTE, EN LO QUE HACE AL VOLUMEN DE CONTENEDORES ESTE REGISTRO UN AUMENTO DE 19 MIL A 43 MIL UNIDADES EN EL MISMO PERIODO.³⁸

38. El Sol de México, 2 de junio de 1992, Secc. "A" p. 13

LA SITUACION GEOGRAFICA DEL CORREDOR OFRECE ENORMES POSIBILIDADES PARA CONVERTIRSE EN EL EJE QUE DE SERVICIO A LA ZONA DEL PACIFICO MEXICANO, COMPRENDIDA ESTA POR EL PUERTO DE MANZANILLO, Y A LA ZONA DEL GOLFO COMPRENDIDA POR EL PUERTO DE ALTAMIRA.

PARA QUE LO ANTERIOR SE CUMPLA, SE REQUIERE COMO CONDICION NECESARIA EL QUE SE ADAPTE Y MODERNICE DICHO CORREDOR Y A LA VEZ SE LOGRE TRANSPORTAR UN FLUJO CONSIDERABLE DE MERCANCIAS.³⁹

CONSIGUIENDO LO ANTERIOR, SE PUEDE ESPERAR UN DESARROLLO NOTABLE EN AMBOS PUERTOS.

OTRO DE LOS PUNTOS QUE DEBE CONSIDERARSE, ES QUE ESTE CORREDOR DESARROLLE COMO VENTAJA PRINCIPAL EL ENTRONQUE DEL AUTOTRANSPORTE Y EL FERROCARRIL, LO QUE SERA EN CONJUNTO UNA BASE PRINCIPAL PARA UNA INTEGRACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE, Y DE ESTA MANERA PARTICIPAR CON EFICIENCIA Y CALIDAD EN EL TRASLADO DE LAS MERCANCIAS.

ANTE ESTA SITUACION DE UN MAYOR MEJORAMIENTO E INTEGRACION DEL PUERTO DE MANZANILLO CON LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE, Y DE LA ALTERNATIVA DE ESTE PARA SERVIR COMO ESLABON DEL COMERCIO EXTERIOR DEL PAIS, DICHO PUERTO, ADQUIERE MAYOR IMPORTANCIA SI SE CONSIDERAN LAS GRANDES DISTANCIAS QUE EXISTEN ENTRE LOS PUERTOS DEL MUNDO.

MEXICO TENIENDO A MANZANILLO COMO UNO DE LOS PUERTOS IMPORTANTES DEL PACIFICO, LAS RUTAS COMERCIALES PROVENIENTES DE LOS PUERTOS ASIATICOS TOMARIAN AL PUERTO MEXICANO COMO ENLACE O DESTINO PARA EL ACORTAMIENTO DE SUS RUTAS COMERCIALES.

EN EL CONTEXTO DEL COMERCIO MARITIMO MUNDIAL, LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PACIFICO Y EN ESPECIAL DE LA ZONA ASIATICA, ESTAN TRATANDO DE ACORTAR LAS RUTAS DE TRANSPORTE DE SUS PRODUCTOS, BUSCANDO UN AHORRO TANTO EN COMBUSTIBLE COMO EN TIEMPO EN SU COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS Y EUROPA.

COMO SE SABE, UNO DE LOS ELEMENTOS MAS CAROS EN EL TRANSPORTE MARITIMO ES EL COMBUSTIBLE, EL CUAL ES DE UN COSTO MUY ELEVADO Y POR CONSIGUIENTE MUY ESCASO.

39. En caso de no ser posible un flujo grande y constante de mercancías, no es conveniente realizar una reestructuración y modernización de un sistema de transporte por el hecho de que no es rentable, ya que la rentabilidad y operatividad de éste, están en función del flujo de mercancías que se manejan en sus instalaciones.

LOS PAISES ASIATICOS TRABAJAN PARA REDUCIR DISTANCIAS, POR EJEMPLO JAPON ESTA BUSCANDO FABRICAR SUBMARINOS DE 50 MIL TONELADAS PARA ATRAVESAR EL ESTRECHO DE BERING.⁴⁰

ES AQUI DONDE EL CORREDOR MANZANILLO-ALTAMIRA PUEDE TENER UN PAPEL MUY IMPORTANTE, TODA VEZ QUE LOS PAISES ASIATICOS PUEDEN OCUPAR EL PACIFICO MEXICANO Y EN ESPECIAL A MANZANILLO COMO PUNTO DE TRANSBORDO DE SUS MERCANCIAS HACIA LOS MERCADOS DE EUROPA Y ESTADOS UNIDOS.

AUNADO A LO ANTERIOR, SI SE PROPONEN INSTALAR UN COMPLEJO INDUSTRIAL DE MAQUILADORAS, SOBRE TODO ALREDEDOR DEL PUERTO COLIMENSE O EN TORNO AL CORREDOR FERROVIARIO, LO QUE LES PROPORCIONARIA UN AHORRO EN LA PRODUCCION EN BASE A UNA PLATAFORMA DE GRANDES INVERSIONES, LOGRANDO UN BENEFICIO EN TODOS LOS SENTIDOS; TENDRIAN UNA MANO DE OBRA BARATA, INSUMOS PARA LAS INDUSTRIAS, Y LO MAS IMPORTANTE TENDRIAN AL LADO AL MERCADO MAS GRANDE DEL MUNDO Y A UN MERCADO POTENCIAL DE TODA LATINOAMERICA, Y POR-SUPUESTO UNA SALIDA HACIA EL MERCADO EUROPEO.

EJEMPLIFICANDO TENEMOS QUE DEL PUERTO DE MANZANILLO AL PUERTO DE ALTAMIRA HAY 1,311 KMs, QUE CON LA VIA LIBRE DE FERROCARRIL SE RECORRE ESTA EN 48 Hrs LO QUE SIGNIFICA UNA MAGNIFICA OPORTUNIDAD PARA UTILIZARLA COMO ENLACE ENTRE LAS ZONAS DEL PACIFICO Y DEL GOLFO MEXICANOS.

SI TOMAMOS EN CONSIDERACION QUE DE YOKOHAMA (JAPON) A ROTTERDAM (HOLANDA) SE NAVEGAN 12 MIL 524 MILLAS NAUTICAS EN 34.7 DIAS VIA CANAL DE PANAMA, UTILIZANDO EL CORREDOR MEXICANO ESTE RECORRIDO SE REALIZARIA EN 11 MIL 101 MILLAS EN UN TIEMPO DE 30.8 DIAS.

SE MANIFIESTA PUES LA IMPORTANCIA QUE PODRIA TENER DICHO CORREDOR COMO VIA DE ACCESO HACIA LOS MERCADOS EUROPEO Y ESTADUNIDENSE.⁴¹

EN ESTE CONTEXTO, EL PUERTO DE ALTAMIRA TOMA UNA IMPORTANCIA RELEVANTE, YA QUE SERA EL LUGAR DONDE LAS MERCANCIAS PROVENIENTES DEL PUERTO DE MANZANILLO SE REEMBARCARAN PARA LOS MERCADOS ESTADUNIDENSE Y EUROPEO.

40. Pablo Falco, "México, centro geográfico comercial...", en publicación Puertos mexicanos (SCT), No.4, febrero de 1990, p.4

41. Pablo Falco, op. cit., p. 3

EN EL MOMENTO ACTUAL EL PUERTO DE ALTAMIRA ESTA ORIENTADO BASICAMENTE AL MANEJO DE CONTENEDORES, ACERO Y VEHICULOS. ENTRE SUS CARACTERISTICAS, DISPONE DE ESPACIO PARA UNA PLANTA HIDROELECTRICA Y DE DISPOSITIVOS PARA RECIBIR GAS Y PETROLEO ATRAVES DE DUCTOS.

CON ESTA BASE, EL PUERTO DE ALTAMIRA PODRIA ESTABLECER UNA RELACION DE INTERCAMBIO COMERCIAL CON LOS PUERTOS DE LA PARTE ESTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, COMO SON BROWSVILLE Y HOUSTON, Y SER UNA ALTERNATIVA PARA EL MANEJO DE LOS PRODUCTOS DIRIGIDOS HACIA ESA PARTE DEL PAIS DEL NORTE.⁴²

NO ES AVENTURADO DECIR QUE SE DESARROLLARIA UN INTERCAMBIO COMERCIAL A TRAVES DEL PUERTO DE ALTAMIRA, DONDE SE HERMANARIAN COMERCIALMENTE LOS ESTADOS DE TEXAS, LUISIANA Y MISSISSIPPI CON EL ESTADO MEXICANO DE TAMAULIPAS.

EL ESTADO NORTEAMERICANO DE TEXAS TIENE TRES PUERTOS IMPORTANTES COMO SON; GALVESTON, HOUSTON Y BROWSVILLE LOS QUE REALIZAN SU COMERCIO CON NUESTRO PAIS A TRAVES DE LA VIA TERRESTRE A CAUSA DE LAS LIMITACIONES TANTO EN EL TRANSPORTE MARITIMO COMO EN EL MANEJO DE LAS MERCANCIAS.⁴³

SIN EMBARGO, NO ES SOLO LA VIA MARITIMA LA QUE SE PUEDE UTILIZAR COMO PUERTA DE SALIDA PARA LAS MERCANCIAS MEXICANAS Y ASIATICAS PROVENIENTES DEL PACIFICO Y CON DESTINO EL MERCADO ESTADUNIDENSE, TAMBIEN EXISTE UNA VIA FLUVIAL INTERIOR QUE PODRIA SER UTILIZADA CON GRANDES BENEFICIOS Y BAJOS COSTOS DE TRANSPORTACION.

DE ESTA MANERA TENEMOS QUE EL CANAL INTRACOSTERO MEXICANO PARTIENDO DE ALTAMIRA HACIA EL NORTE, CONECTANDO A DIVERSAS LAGUNAS LITORALES CON LA LAGUNA MADRE HASTA LLEGAR A LA FRONTERA NORTE, PONDRIA EN CONTACTO A ESTE PUERTO POR LA VIA FLUVIAL DE MAS DE 40 MIL Kms DISTRIBUIDOS EN TODA LA ZONA ESTE Y MEDIO-ESTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, CONECTANDO A UNA GRAN CANTIDAD DE CIUDADES.

ESTE SISTEMA DE HIDROVIAS QUE ABARCA EL 70% DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL DEL PAIS DEL NORTE, INICIA EN BROWSVILLE VA PARALELO A LA COSTA Y SUBE POR EL RIO MISSISSIPPI HASTA LLEGAR A LOS GRANDES LAGOS DE CANADA.⁴⁴

42. Renato Laborde, en publicación (SCT), Puertos mexicanos, No.4, enero de 1990, p.14

43. El Diario de México, 28 de abril de 1992, Secc. "A" p.11

44. Cfr. periódico Excelsior, del 17 de abril de 1992, p.13 y Roberto Bustamante A. en publicación Puertos mexicanos No.27, de septiembre de 1992, pp.6-7

EN LO QUE HACE AL ENLACE DE LAS RUTAS MARITIMAS ASIATICAS CON LOS PUERTOS EUROPEOS, ESTAS PUEDEN UTILIZAR LOS LITORALES MEXICANOS SIN TENER QUE NAVEGAR HASTA EL ISTMO DE PANAMA, AHORRANDOSE TIEMPO Y COSTOS EN LA TRANSPORTACION DE MERCANCIAS. ES AQUI DONDE EL PUERTO DE MANZANILLO PUEDE SERVIR COMO "PUENTE" DE LAS MERCANCIAS Y LOS PRODUCTOS PROVENIENTES DE ASIA HACIA EUROPA.

ESTAS MERCANCIAS QUE SE REEMBARCARIAN EN EL PUERTO DE MANZANILLO Y ENVIARIAN AL PUERTO DE ALTAMIRA, TENDRIAN COMO DESTINO LOS PUERTOS EUROPEOS ENTRE OTROS A; ROTTERDAM (HOLANDA), FELIXSTOWE O THAMESPORT (INGLATERRA), VALENCIA O ALGECIRAS (ESPAÑA), GOTHENBURG (SUECIA), HELSINKI (FINLANDIA), AMBERES (BELGICA), Y LE HAVRE (FRANCIA), TODA VEZ QUE ESTOS PUERTOS SON LAS PUERTAS DE ENTRADA Y SALIDA DEL COMERCIO EUROPEO, CONVIRTIENDO A EUROPA EN EL CENTRO DISTRIBUIDOR DE MERCANCIAS MAS GRANDE DEL MUNDO. 45

A PARTIR DE TODO LO ANTERIOR, SE PUEDE AFIRMAR QUE EL PUERTO DE MANZANILLO SERA EL EPICENTRO COMERCIAL IDONEO PARA ENLAZARSE CON LA CUENCA DEL PACIFICO, Y SERVIRA COMO ENLACE HACIA LOS MERCADOS ESTADUNIDENSE Y EUROPEO. ASIMISMO SERA EL CATALIZADOR PARA UN MAYOR CRECIMIENTO ECONOMICO DE SU ZONA DE INFLUENCIA Y DEL DESARROLLO GENERAL DEL PAIS.

EN CONJUNTO MANZANILLO PERMITIRA LA INTEGRACION TOTAL DE LA ZONA COSTERA DEL PACIFICO -EN LA PARTE CENTRO-OCCIDENTE- CON LA ZONA DEL GOLFO DE MEXICO FACILITANDO LA CREACION DE NUEVAS INDUSTRIAS, ESTIMULANDO LA AGRICULTURA Y PERMITIENDO LA SALIDA DE ALGUNOS PRODUCTOS CUYOS COSTOS POR AHORA SON MARGINALES. CON ESTO LOS PRODUCTORES PODRAN RECIBIR MAYORES GANANCIAS AL PODER ENVIAR SUS PRODUCTOS DIRECTAMENTE HASTA LOS CENTROS DE CONSUMO.

DE LA MISMA MANERA EL PUERTO COLIMENSE NO SOLO SERA LA SALIDA PARA LOS PRODUCTOS MEXICANOS PROVENIENTES DE LAS ZONAS DE INFLUENCIA DEL CORREDOR FERROVIARIO Y DEL PUERTO DE ALTAMIRA, SINO TAMBIEN TENDRA LA POSIBILIDAD -EN GRADO SUPERLATIVO- DE SER EL CENTRO DE DISTRIBUCION DE LAS MERCANCIAS ASIATICAS, SOBRE TODO EN LA PERSPECTIVA DE LOS GRANDES VOLUMENES QUE ESTOS PAISES ENVIAN A LOS ESTADOS UNIDOS Y EUROPA.

45. Hugo Cruz, publicación Puertos mexicanos, No.4, de febrero de 1990, p.12

ANTE ESTE PANORAMA, LOS PROYECTOS QUE EXISTEN SOBRE LA PLANEACION PORTUARIA EN MANZANILLO DEBEN PROFUNDIZARSE Y DIRIGIRSE HACIA EL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD Y CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA, A TRAVES DE INVERSIONES, ASI COMO DE UNA INTEGRACION A LOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, CON EL OBJETIVO DE CONVERTIR AL PUERTO COLIMENSE EN UNO DE LOS FACTORES PRINCIPALES DE DESARROLLO DE LA ZONA CENTRO-OCCIDENTE DEL PAIS.

LA FUNCION DE MANZANILLO COMO PUERTO DE CARACTER INTERNACIONAL DEBE SER LA DE CUMPLIR CON MULTILES PROPOSITOS; SERVIR COMO POLO DE DESARROLLO REGIONAL; SER PROMOTOR DE LA CONSTRUCCION DE CORREDORES INDUSTRIALES, GENERANDO DESARROLLO Y EMPLEOS PARA LA POBLACION ASENTADA EN ESAS ZONAS; SERVIR COMO LUGAR DE CONEXION DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO CON LOS MERCADOS MUNDIALES, Y FINALMENTE SER CENTRO DE CAPTACION Y DISTRIBUCION DE MERCANCIAS Y PRODUCTOS EXTRANJEROS -ESPECIALMENTE ASIATICOS- PARA LOS DIFERENTES MERCADOS DEL MUNDO.

POR TODO LO ANTERIOR, SE PUEDE DECIR SIN LUGAR A DUDAS, QUE EXISTE UNA JUSTIFICACION ECONOMICA Y SOCIAL PARA QUE SE REALIZEN PROYECTOS VERDADEROS, TENDIENTES A DAR A MANZANILLO UN DESARROLLO INTEGRAL, Y CONVERTIRLO FINALMENTE EN EL PRINCIPAL PUERTO DEL PACIFICO MEXICANO.

IV.4. JUSTIFICACION DE CONVERTIR A MANZANILLO EN UN ENLACE CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

ANTE LAS EXIGENCIAS DE LOS CAMBIOS EN LA ECONOMIA MUNDIAL, MEXICO DEBE DAR UNA REDEFINICION A TODOS LOS SECTORES DINAMICOS DE LA SOCIEDAD, ENTRE LOS QUE SE ENCUENTRAN; LA FUNCION PORTUARIA Y LOS PROYECTOS FUTUROS DE NUESTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE EN GENERAL, LOS CUALES DEBEN SER VISTOS COMO SOPORTE FUNDAMENTAL DEL CONJUNTO DE NUESTRO COMERCIO INTERNACIONAL.

RAZON POR LA CUAL NUESTRO SISTEMA PORTUARIO SE EFRENDA A RETOS DIFICILES PARA LOGRAR UN AVANCE DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR.

EN ESTE SENTIDO DESTACA EL PUERTO DE MANZANILLO, CUYAS CARACTERISTICAS OPERATIVAS, INDUSTRIALES Y COMERCIALES TIENEN POTENCIALIDADES PARA CONVERTIRLO EN UN PUNTO DE ENORME FUTURO Y PROYECCION EXTERNA.

DICHO PUERTO PUEDE CONVERTIRSE EN UN POLO DE DESARROLLO EN LA ZONA CENTRO-OCCIDENTE DEL PAIS, QUE PERMITA SENTAR LAS BASES DE UN INTERCAMBIO ECONOMICO REGIONAL Y CON EL EXTERIOR, APROVECHANDO SU ESTRATEGICA POSICION GEOGRAFICA Y SUS MAGNIFICAS CONDICIONES DE PUERTO DE ABRIGO DE GRAN NAVEGABILIDAD.

LA REGION CUENTA CON UN GRAN "HINTERLAND", Y ES EL PUNTO LOGICO DE CONTACTO CON EL PACIFICO Y ESTE ASIATICOS.

EL PUERTO DE MANZANILLO PUEDE SER LA BASE SOBRE LA CUAL SE PROMUEVA LA INDUSTRIALIZACION EQUILIBRADA DE LA ZONA CENTRO-OCCIDENTE DEL PAIS; ESTIMULANDO LA PRODUCCION REGIONAL, FOMENTANDO LA EXPORTACION DE LOS PRODUCTOS TERMINALES, INCREMENTANDO LA CAPTACION DE DIVISAS Y MEJORANDO LAS CONDICIONES DE LO NUCLEOS DE POBLACION.

ENTRE OTRAS COSAS EL PUERTO COLIMENSE PUEDE LOGRAR LO ANTERIOR PORQUE SE UBICA EN UNA ZONA RICA EN FUENTES DE MATERIAS PRIMAS, Y ANTE UNA POSICION INMEJORABLE EN EL MARCO DEL INTERCAMBIO COMERCIAL INTERNACIONAL.

EL HECHO DE QUE MANZANILLO SE CONVIERTA EN EL PUNTO DE ENLACE CON LA CUENCA DEL PACIFICO, TRAERIA COMO CONSECUENCIA UNA CONCENTRACION DE POBLACION A SUS ALREDEDORES, AYUDANDO DE ESTA FORMA A LA DESCENTRALIZACION DEMOGRAFICA DE LAS GRANDES CIUDADES DEL ALTIPLANO.

EN MEXICO, LAS IMPORTACIONES DE BIENES SON VITALES PARA EL DESARROLLO ECONOMICO DEL PAIS, Y PARA ESTO EL PUERTO DE MAZANILLO ES UNO DE LOS LUGARES QUE PERMITIRA MEJORAR EL MANEJO DE ESTE TIPO DE PRODUCTOS.

DEBEMOS RECONOCER QUE LA PARTICIPACION DE DICHO PUERTO EN LOS FLUJOS DE MERCANCIAS, SE DEBE VALORAR NO SOLO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA PRODUCCION NACIONAL O DE SU ZONA DE INFLUENCIA.

ESTO QUIERE DECIR QUE NO ES SOLO LA CAPACIDAD PRODUCTIVA DEL PAIS LA QUE SERA CAPAZ DE GENERAR ESE FLUJO DE MERCANCIAS PERMANENTE, SINO QUE ES INDISPENSABLE TOMAR AL PUERTO COMO PUNTO DE ATRACCION DE CARGA QUE NO NECESARIAMENTE ESTE VINCULADA CON LAS NECESIDADES Y REQUERIMIENTOS DEL PAIS, SE DEBE UTILIZAR AL PUERTO TAMBIEN COMO CENTRO DE DISTRIBUCION O COMO PUNTO DE CONCENTRACION DE MERCADOS HACIA OTROS MERCADOS MUNDIALES.

ES AQUI DONDE MANZANILLO TIENE UN POTENCIAL PARA SER PUERTA DE ENTRADA Y SALIDA PARA LOS PRODUCTOS NACIONALES Y ASIATICOS, Y SER TAMBIEN CENTRO DE DISTRIBUCION DE LOS PRODUCTOS DE LOS PAISES DEL ESTE ASIATICO HACIA LOS MERCADOS NORTEAMERICANO Y EUROPEO, LO QUE LE CONFIERE UN IMPORTANTE FUTURO.

EN CONJUNTO, MANZANILLO PUEDE CONSTITUIRSE EN UN IMPORTANTE CENTRO DE CARGA COMERCIAL SI SE MEJORA LA SITUACION INDUSTRIAL, DE EQUIPAMIENTO, DE INFRAESTRUCTURA, DE ENLACE CON LOS SISTEMAS DE COMUNICACION TERRESTRE, DE MANTENIMIENTO DE SUS INSTALACIONES, DE INVERSIONES PUBLICAS, DE INVERSIONES PRIVADAS Y EXTRANJERAS, DE GENERACION DE EMPLEOS, DE DERRAMA ECONOMICA, ETC., TODO LO QUE PERMITIRA ORIENTAR SU PARTICIPACION HACIA LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO CON EL OBJETO DE QUE ESTAS NACIONES SEAN LOS SOCIOS COMERCIALES MAS ALLEGADOS AL PUERTO.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, LA ORIENTACION DE LA ESTRATEGIA COMERCIAL DE MEXICO HACIA LA CUENCA DEL PACIFICO DEBE SER MAS DEFINIDA, Y NO SOLO VINCULARSE AL MERCADO ESTADUNIDENSE (LEASE TLC), EN ESTOS MOMENTOS ES NECESARIO, OPORTUNO Y ADECUADO BUSCAR UNA DIVERSIFICACION EXTERNA PARA EL MERCADO MEXICANO.

ES NECESARIO HACER NOTAR PUES, QUE NI TODO NUESTRO COMERCIO EXTERIOR SE ORIENTE HACIA EL TLC, NI LA CUENCA DEL PACIFICO ES LA PANACEA QUE RESOLVERA Y AYUDARA A UN MAYOR INCREMENTO Y PRESENCIA DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR EN LOS MERCADOS MUNDIALES.

TOMANDO EN CONSIDERACION TODOS LOS RETOS Y DASAFIOS FORMIDABLES QUE IMPONE LA DINAMICA MUNDIAL, EL "AHORA O NUNCA", SE PRESENTA COMO LA EXIGENCIA DEL MAS ALTO NIVEL PARA ATENDER Y SOLUCIONAR LAS DEFICIENCIAS DEL SECTOR PORTUARIO.

SI QUEREMOS SER CONGRUENTES CON EL PROCESO DE GLOBALIZACION INVESTIDO EN LAS NUEVAS MODALIDADES DEL LIBRE MERCADO, LA MODERNIZACION DE LA INFRAESTRUCTURA MARITIMO-PORTUARIA DEL PUERTO DE MANZANILLO, ES HOY UN IMPERATIVO INAPLAZABLE PARA COADYUVAR AL DESARROLLO DE LA ECONOMIA DEL PAIS.

SOLO VISTO COMO PARTE NODAL DE UNA ESTRATEGIA NACIONAL DE DESARROLLO, EL PUERTO COLIMENSE RECIBIRA LA ATENCION NECESARIA Y SISTEMATICA HASTA DARLE EL LUGAR QUE LE CORRESPONDE.

YA HEMOS PADECIDO LA INCONSISTENCIA DEL DESARROLLO DE DICHO PUERTO CON RESULTADOS NO MUY ALENTADORES, ES HORA DE ADOPTAR UNA DECISION FIRME Y PERSISTENTE EN MATERIA DE FOMENTO, DESARROLLO Y CONSOLIDACION DE ESTE IMPORTANTE PUERTO DEL PACIFICO MEXICANO.

C O N C L U S I O N E S

EN EL MUNDO CAMBIANTE DE HOY, LOS PAISES SOSTIENEN UNA LUCHA CONSTANTE EN EL AMBITO COMERCIAL, POR UN LADO LOS PAISES DESARROLLADOS BUSCAN AFANOSAMENTE TENER UNA HEGEMONIA EN LOS DIFERENTES MERCADOS MUNDIALES APOYADOS EN LA CONFORMACION DE BLOQUES ECONOMICOS REGIONALES.

POR SU PARTE LOS PAISES EN DESARROLLO TRATAN DE INCORPORARSE A ESTOS BLOQUES CON LA FINALIDAD DE OBTENER APOYO PARA SU DESARROLLO PRODUCTIVO, LO QUE LES PERMITIRA DIVERSIFICAR SUS RELACIONES COMERCIALES CON EL RESTO DE LOS PAISES, Y POR CONSIGUIENTE ELABORAR PRODUCTOS COMPETITIVOS A NIVEL INTERNO Y EXTERNO.

ESTOS CAMBIOS VERTIGINOSOS QUE SE LLEVAN A CABO EN EL MUNDO ENTERO, PROPICIAN UNA CORRELACION DE FUERZAS EN DONDE LOS FACTORES PREDOMINANTES SON; POR UN LADO LA CAPACIDAD PARA CREAR A NIVEL INTERNO SOCIEDADES MODERNAS Y, EN LO EXTERNO PROPICIAR CONDICIONES ADECUADAS DE PARTICIPACION EN EL CONTEXTO DE UN COMERCIO INTERNACIONAL CADA VEZ MAS EXIGENTE Y COMPETITIVO.

ESTA DINAMICA QUE VIVE EL MUNDO, ES EL SIGNO CARACTERISTICO DE ESTE FIN DE SIGLO Y MEXICO NO ES AJENO A ESTO, POR TAL RAZON ES INDISPENSABLE ADAPTARSE A ESTA CORRIENTE CON EL FIN DE NO QUEDAR A LA ZAGA DE LA MODERNIZACION Y CRECIMIENTO DE LAS SOCIEDADES.

LOS CAMBIOS QUE SE REALICEN PARA LOGRAR DICHSO CAMBIOS, DEBEN BUSCAR UNA OPTIMIZACION DE LAS ATIVIDADES QUE HACEN QUE UN PAIS SE DESARROLLE, ENTRE LAS QUE DESTACAN LOS SISTEMAS DE PRODUCCION PARA OBTENER MERCANCIAS DE MEJOR CALIDAD Y A UN MENOR PRECIO.

EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, ES NECESARIO QUE NUESTRO PAIS ESTABLEZCA UNA POLITICA DE CRECIMIENTO HACIA EL MERCADO EXTERIOR, ATENUANDO LOS EFECTOS DEL MODELO DE DESARROLLO DE UN MERCADO INTERIOR, QUE HASTA HOY SOLO HA PROPICIADO UN MERCADO CENTRALISMO, CUYAS SECUELAS MAS NOTORIAS, ENTRE OTRAS, SON: UN SISTEMA DE TRANSPORTE CONGESTIONADO, INTEGRADO CASI EXCLUSIVAMENTE POR LOS MODOS TERRESTRES DE COMUNICACION; UNA PLANTA INDUSTRIAL OBSOLETA DE BAJA PRODUCTIVIDAD, ESTRATEGICAMENTE MAL UBICADA RESPECTO DE LOS MERCADOS EXTERNOS; LAS MARCADAS DIFERENCIAS EN EL DESARROLLO REGIONAL, ETC.

POR ESTE MOTIVO, EXISTE LA NECESIDAD DE INCORPORARSE A LAS CORRIENTES COMERCIALES DEL MUNDO, CON LA FINALIDAD DE MANTENER UN PROCESO DE DESARROLLO SOSTENIDO QUE PERMITA LOGRAR UN MAYOR EQUILIBRIO ECONOMICO EN LAS DIFERENTES ZONAS DEL PAIS.

EN LOS CAPITULOS ANTERIORES SE HA INTENTADO ESTUDIAR LOS ELEMENTOS QUE DAN IMPORTANCIA A LA PARTICIPACION DE LOS LITORALES EN EL DESARROLLO DEL PAIS.

HEMOS VISTO QUE MEXICO POSEE UNA POSICION ESTRATEGICA ENVENIDABLE ANTE LAS CORRIENTES COMERCIALES MUNDIALES, LA CUAL DESCANZA EN LA INMENSA EXTENSION DE SUS LITORALES, LO QUE LE CONFIERE LA POSIBILIDAD DE APROVECHAR LAS VENTAJAS DE SUS COSTAS A PARTIR DE LOS MAS DE 20 PUERTOS COMERCIALES E INDUSTRIALES UBICADOS EN AMBOS LITORALES.

EN LA ACTUALIDAD MAS DEL 70% DE NUESTRO COMERCIO EXTERIOR SE TRANSPORTA POR VIA MARITIMA, ESTO NOS INDICA QUE LOS PUERTOS-NACIONALES FORMAN PARTE DEL ENGRANAJE QUE MUEVE NUESTRA ECONOMIA.

NO OBSTANTE ESTA PARTICIPACION, LOS PUERTOS QUE TIENEN UNA POSICION GEOGRAFICA ENVENIDABLE FRENTE A LOS MERCADOS MUNDIALES DE ESTADOS UNIDOS, EUROPA Y LA LLAMADA CUENCA DEL PACIFICO, CARECEN DE LA INFRAESTRUCTURA Y SISTEMAS DE APOYO INDISPENSABLES PARA FUNGIR COMO PUERTAS EFICIENTES DE ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS, ASI COMO SER PROMOTORES DEL DESARROLLO REGIONAL DE LAS ZONAS DONDE SE UBICAN.

ES DECIR ESTAS CARENCIAS SON LIMITANTES PARA QUE NUESTROS PUERTOS SIRVAN COMO CENTROS DE CARGA COMERCIAL DE LA PRODUCCION MEXICANA HACIA LAS CORRIENTES COMERCIALES MUNDIALES.

EN EL MARCO DE UN COMERCIO CADA VEZ MAS COMPLEJO, COMPETITIVO E INTERDEPENDIENTE, SURGE LA NECESIDAD POR PARTE DE LAS GRANDES POTENCIAS DE SEGUIR UTILIZANDO EL TRANSPORTE MARITIMO COMO EL MEDIO MAS EFICAZ, A TRAVES DEL CUAL SE MANEJARAN LOS GRANDES VOLUMENES DE MERCANCIAS, BUSCANDO EL ABARATAMIENTO Y LA REDUCCION DE LOS COSTOS DE PRODUCCION PARA PODER SER COMPETITIVOS CON SUS PRODUCTOS EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES EN DONDE QUIEREN INCURSIONAR.

POR LO TANTO, MI CONCLUSION ES QUE TANTO EL SISTEMA PORTUARIO COMO EL PUERTO DE MANZANILLO, DEBEN APROVECHAR SU VENTAJOSA POSICION GEOGRAFICA ANTE LAS GRANDES CORRIENTES COMERCIALES Y LLEVAR A CABO UNA RESTRUCTURACION PLENA DE SU INFRAESTRUCTURA, YA QUE LA CAPACIDAD QUE ACTUALMENTE TIENEN NO ES SUFICIENTE PARA EL MANEJO DE GRANDES VOLUMENES DE MERCANCIAS QUE SE QUISIERAN MANEJAR A TRAVES DE SUS INSTALACIONES EN UN MOMENTO DETERMINADO.

ESTO SIGNIFICA QUE LOS PUERTOS NACIONALES, NO ESTAN EN LAS CONDICIONES ADECUADAS PARA HACER FRENTE A LAS NECESIDADES QUE SE PRESENTARAN CON LA NUEVA POLITICA DE COMERCIO INTERNACIONAL QUE SE PLANTEA LA ECONOMIA MEXICANA.

EN ESTE CONTEXTO, EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL RECLAMA UNA INFRAESTRUCTURA ACORDE A LAS NECESIDADES DEL COMERCIO EXTERIOR QUE NUESTRO PAIS DESEA ENTABLAR CON LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS, SOLO EN BASE A ELLO NUESTRO SISTEMA PORTUARIO SERA UN PUNTO DE APOYO PARA LA CONSTRUCCION DE POLOS DE DESARROLLO A NIVEL REGIONAL Y LOCAL Y, A LA VEZ SER LA PUNTA DE LANZA PARA LA PRODUCCION NACIONAL ORIENTADA A LA EXPORTACION, LO QUE FINALMENTE TRAERA UN DESARROLLO MAS INTEGRAL DE LA ECONOMIA DEL PAIS.

EN EL CASO ESPECIFICO QUE NOS OCUPA, EL PUERTO DE MANZANILLO; POR SU POSICION GEOGRAFICA SE LE PUEDE LLAMAR "LA PUERTA DEL PACIFICO AL COMERCIO INTERNACIONAL".

LA UBICACION GEOGRAFICA DEL PUERTO CON RESPECTO A LAS CORRIENTES COMERCIALES INTERNACIONALES, Y MUY PARTICULARMENTE CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO, LE CONFIERE UNA POSICION ESTRATEGICA QUE DEBE TOMARSE MUY EN CUENTA.

ANTE ESTO, CABRIA AQUI UN PREGUNTA ¿ ES ACASO QUE MANZANILLO ESTA DESTINADO -POR SU POSICION GEOGRAFICA QUE GUARDA- A SER EL PUNTO DE PARTIDA HACIA EL EXTERIOR ?. DIRIAMOS QUE SI, DESDE UNA PERSPECTIVA GOEPOLITICA, ESTRATEGICA, AUNADO A LA IMPORTANCIA INDUSTRIAL Y COMERCIAL EN EL PUERTO, ESTE PUEDE SER EL CATALIZADOR DEL DESARROLLO REGIONAL Y BUSCAR UNA PROYECCION HACIA LOS MERCADOS MUNDIALES, Y SER TAMBIEN EL PUNTO DE CONEXION CON LA PARTE ASIATICA DEL PACIFICO.

ESTAS PERSPECTIVAS DEBEN SER VALORADAS, DEBIDO POR UN LADO A LA POLITICA ECONOMICA DE APERTURA DE NUESTRO PAIS Y, POR OTRO A LA IMPORTANCIA QUE GUARDA LA ZONA ASIATICA COMO AREA DE GRAN PROYECCION ECONOMICA-COMERCIAL EN EL MUNDO.

EL PUERTO DE MANZANILLO, SURGE PARA CONVERTIRSE EN EL PUERTO MAS IMPORTANTE DEL PACIFICO MEXICANO PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL CON LA ZONA ASIATICA DE LA CUENCA DEL PACIFICO.

ES NECESARIO QUE LAS POLITICAS DE DESARROLLO PORTUARIO BUSQUEN MEJORAR LA SITUACION INDUSTRIAL DEL PUERTO, MEJORAR SU EQUIPAMIENTO, SU INFRAESTRUCTURA BASICA, EL MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES, ETC.

PARA LOGRAR ESTO, SE DEBEN DAR INVERSIONES PUBLICAS Y PRIVADAS LAS QUE GENEREN UNA OFERTA DE EMPLEO Y UNA DERRAMA ECONOMICA, LO QUE EN CONJUNTO, PERMITIRA ORIENTAR LA PARTICIPACION DEL PUERTO HACIA LA ZONA ASIATICA DEL PACIFICO, CONVIRTIENDO A MANZANILLO EN EL INMEJORABLE PROSPECTO DE DESARROLLO MARITIMO-PORTUARIO QUE VENDRA A FORTALECER EL COMERCIO EXTERIOR DE NUESTRO PAIS CON ESTA ZONA DEL PACIFICO.

EN LO QUE SE REFIERE AL AMBITO REGIONAL, EXISTE UNA PARTICIPACION MINIMA DEL PUERTO CON RESPECTO A LOS CENTROS DE PRODUCCION DE SU ZONA DE INFLUENCIA, DEBIDO PRINCIPALMENTE A LA FALTA DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INTEGRAL QUE CONECTE A LOS CENTROS DE PRODUCCION CON EL PUERTO, Y ASI PERMITIR QUE LOS ESTADOS REGIONALES ORIENTEN SU PRODUCCION A LOS MERCADOS EXTERNOS, Y RECIBAN INSUMOS Y TECNOLOGIA PARA UN IMPULSO EN EL ESTABLECIMIENTO Y DESARROLLO DE INDUSTRIAS, LO QUE A LARGO PLAZO FORTALECERIA UN DESPEGUE Y CONSOLIDACION DE ESA ZONA COMO UNA DE LAS MAS IMPORTANTES DEL PAIS.

ESTA DESVINCULACION DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE CON EL PUERTO DESDE LOS CENTROS DE PRODUCCION Y DE CONSUMO, OCASIONAN Y HACEN NECESARIO GASTOS ADICIONALES PARA TRANSPORTAR LOS PRODUCTOS HASTA LAS INSTALACIONES DEL PUERTO.

DENTRO DE ESTE MARCO, TRADICIONALMENTE SE HA PRIVILEGIADO LA RUTA TERRESTRE MANZANILLO-COLIMA Y SU PROLONGACION A GUADALAJARA, Y SE HA DESCUIDADO EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA RUTA COSTERA Y HACIA EL INTERIOR DEL ESTADO DE COLIMA, ZONA DONDE SE PODRIAN ENLAZAR LOS CENTROS DE PRODUCCION Y DE CONSUMO DE ESTE ESTADO CON LOS DE LOS ESTADOS DE JALISCO, NAYARIT Y MICHOACAN YA QUE LAS POTENCIALIDADES DE ESTOS ESTADOS SON MUY AMPLIAS A LA LUZ DE LA POLITICA DE APERTURA COMERCIAL Y DEL TRATADO TRILATERAL DE LIBRE COMERCIO.

ANTE LO ANTERIOR SURGUE UNA NUEVA PREGUNTA, ¿ PODRIA EL PUERTO ATENDER LAS DEMANDAS POTENCIALES DE SERVICIO DE INTERCAMBIO COMERCIAL A GRAN ESCALA CON LA ZONA ASIATICA, Y LA CONCENTRACION Y REDISTRIBUCION DE MERCANCIAS, ASI COMO EL DESARROLLO PORTUARIO-INDUSTRIAL Y REGIONAL DE SU ZONA DE INFLUENCIA ?.

SI SE PUEDE LOGRAR LO ANTERIOR, PARA ELLO ES NECESARIO INPLEMENTAR POLITICAS QUE BUSQUEN UN DESARROLLO MAS INTEGRAL DEL PUERTO.

EN ESTE CONTEXTO DE UN DESARROLLO MAS INTEGRAL, LOS PROBLEMAS QUE ACTUALMENTE EXISTEN EN CUANTO AL TRANSPORTE, PODRIAN SUPERARSE PARCIALMENTE SI SE ESTABLECIERA UN PROGRAMA DE COORDINACION ENTRE LOS DIVERSOS SISTEMAS DE TRANSPORTE LO QUE PERMITIRA ABARATAR EL SERVICIO DEL MISMO, Y PONER A DISPOSICION DE LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PUERTO DE MANZANILLO UN SERVICIO MAS EFICIENTE DE TRANSPORTACION, ABATIENDO LOS COSTOS QUE SE GENERAN POR ESTE HECHO, YA QUE ESTOS COSTOS SON UNA BARRERA A LA PRODUCCION Y AL COMERCIO, ANULANDO LAS VENTAJAS DE LA ESPECIALIZACION REGIONAL.

ES PRIORITARIO QUE SE IMPLEMENTE UN PROGRAMA DE MODERNIZACION PORTUARIA EN EL QUE SE INCLUYA LA CONSTRUCCION DE LINEAS FERROVIARIAS HACIA LA TERMINAL MARITIMA, Y ALIMENTAR A ESTAS CON UN APROPIADO SISTEMA CARRETERO QUE PARTA DESDE LOS CENTROS DE PRODUCCION Y DE CONSUMO, ASIMISMO, IMPLANTAR UNA POLITICA ENCAMINADA A LOGRAR UN TOTAL DESARROLLO REGIONAL.

DENTRO DE ESTE PROGRAMA DE MODERNIZACION DEL PUERTO, ES IMPORTANTE QUE SE TOME EN CUENTA EL CASO DEL CORREDOR FERROVIARIO MANZANILLO-ALTAMIRA, MEJORANDOLO Y MODERNIZANDOLO CON EL OBJETIVO DE INCREMENTAR SU CAPACIDAD COMERCIAL, Y HACIENDO DE ESTE CORREDOR EL ENLACE MAS IMPORTANTE ENTRE LOS LITORALES DEL GOLFO Y PACIFICO MEXICANOS.

EL CONVERTIR A DICHO CORREDOR EN UN ENLACE ENTRE ESTAS DOS PARTES DEL PAIS, NO SOLO TRAERIA BENEFICIOS EN EL SENTIDO DE ENLAZAR COMERCIALMENTE A ESTAS ZONAS, SINO QUE SERVIRA COMO ATRACCION PARA QUE LAS RUTAS COMERCIALES PROVENIENTES DE LOS PAISES ASIATICOS TOMEN AL PUERTO DE MANZANILLO COMO UN CENTRO DE DISTRIBUCION DE SUS MERCANCIAS, EN LA ACTUALIDAD ESTOS PAISES TRATAN DE ACORTAR LAS RUTAS DE TRANSPORTE MARITIMO EN SU COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS Y EUROPA, BUSCANDO UN AHORRO TANTO EN COMBUSTIBLE COMO EN TIEMPO DE TRAVESIA.

ES INDISPENSABLE QUE LAS POLITICAS DE MODERNIZACION DEL PUERTO COLIMENSE CONTINUEN Y SE FORTALEZCAN, POR LO QUE LOS TRANSPORTES TERRESTRE Y MARITIMO LEJOS DE LLEGAR A REPRESENTAR UN "CUELLO DE BOTELLA" EN LA PARTICIPACION DE MANZANILLO EN LA MODERNIZACION DEL PAIS, SE DEBEN CONSTITUIR EN FACTOR DE PROMOCION DE NUESTRO CRECIMIENTO ECONOMICO.

EL PUERTO DE MANZANILLO COMO FACTOR DE ENLACE ENTRE LOS TRANSPORTES MARITIMO Y TERRESTRE, TIENE UNA TRASCENDENCIA ESPECIFICA.

SE DEBE INCREMENTAR PUES, LA CAPACIDAD Y AMPLITUD DE LA RED CARRETERA HACIA EL PUERTO, CON EL PROPOSITO DE APROVECHAR LAS VENTAJAS QUE OFRECEN LOS NUEVOS EQUIPOS DE AUTOTRANSPORTE.

POR LO QUE TOCA A LOS FERROCARRILLES, ES URGENTE QUE SE AMPLIEN SUS CONEXIONES CON EL PUERTO Y SE ACELERE SU PROCESO DE MODERNIZACION, RESOLVIENDO LOS PROBLEMAS QUE CONFRONTA POR LA FALTA DE SUFICIENTE FUERZA TRACTIVA Y DE EQUIPO DE ARRASTRE ESPECIALIZADO, INTENSIFICANDO EL PROGRAMA DE REHABILITACION DE VIAS MODERNAS Y MODERNIZANDO SU OPERACION HACIA EL PUERTO DE MANZANILLO.

DENTRO DE ESTA ESTRATEGIA DE MODERNIZACION DEL TRANSPORTE EN SU ENLACE CON EL PUERTO COLIMENSE, CONSIDERAMOS INDISPENSABLE QUE SE IMPULSE AUN MAS LA INTEGRACION DEL SISTEMA MARITIMO-TERRESTRE, MEDIANTE LA CELEBRACION DE CONVENIOS ENTRE LOS DISTINTOS TRANSPORTISTAS PARA PROPORCIONAR EL SERVICIO NO SOLO ENTRE LOS CENTROS DE PRODUCCION Y DE CONSUMO DE LA ZONA REGIONAL DE MANZANILLO CON EL PUERTO MISMO, SINO TAMBIEN UNA CONEXION CON EL PUENTE TERRESTRE COMO ES EL CORREDOR MANZANILLO-ALTAMIRA.

DEBEMOS INSISTIR EN ESTO, LA MODERNIZACION DEL PUERTO DE MANZANILLO RESULTA CRUCIAL PARA EL FUTURO DE LA ZONA CENTRO-OCCIDENTE DEL PAIS, POR LO QUE ESTA MODERNIZACION DEBE DESCANSAR NO SOLO EN LAS INVERSIONES ADICIONALES EN LA INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO, SINO TAMBIEN EN CAMBIOS INSTITUCIONALES QUE PROMUEVAN UNA MAYOR EFICIENCIA EN EL FUNCIONAMIENTO DE DICHO PUERTO.

SE DEBEN TOMAR CIERTAS MEDIDAS TALES COMO, IMPULSAR EL DESARROLLO PORTUARIO DE MANZANILLO A TRAVES DE ACCIONES CONCERTADAS ENTRE LOS SECTORES PUBLICO, SOCIAL Y PRIVADO.

SE DEBEN IMPLEMENTAR TAMBIEN, ENTRE OTRAS, LAS SIGUIENTES MEDIDAS: LA AMPLIACION Y CONSERVACION DE LOS ELEMENTOS QUE COMPONEN LA INFRAESTRUCTURA, PARTICULARMENTE PROMOVIENDO UNA TERMINAL ESPECIALIZADA; UNA RENOVACION Y MANTENIMIENTO DEL EQUIPO PORTUARIO; LA CAPACITACION Y MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES LABORALES DE LOS TRABAJADORES PORTUARIOS; EL AUMENTO EN LA CAPACIDAD Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE SE PROPORCIONAN; LA AMPLIACION DE LOS ENLACES DE TRANSPORTE TERRESTRE CON LA TERMINAL MARITIMA, PARA FORTALECER LA TRANSFERENCIA DE LOS PRODUCTOS; LA SIMPLIFICACION DE TRAMITES ANTE LAS DIVERSAS DEPENDENCIAS GUBERNAMENTALES QUE EXISTEN EN EL PUERTO, ETC.

POR ULTIMO DIREMOS QUE EN EL MEDIANO Y LARGO PLAZOS, DE ACUERDO A LAS CONDICIONES GEOGRAFICAS, ECONOMICAS Y POLITICAS QUE GUARDAN MANZANILLO Y MEXICO, AUNADO A UNA POLITICA DE PLANEACION PORTUARIA, EN CONJUNTO, SERAN CONDICIONES QUE PERMITAN HACER DE ESTE PUERTO UNA EFICIENTE PUERTA DE ENTRADA Y SALIDA DE PRODUCTOS REGIONALES Y NACIONALES PARA LOS MERCADOS DE LA CUENCA DEL PACIFICO Y DEL RESTO DEL MUNDO, Y A LA VEZ SERVIR COMO POLO DE DESARROLLO DE SU ZONA DE INFLUENCIA CONVIRTIENDO A ESTE PUERTO EN UNO DE LOS PRINCIPALES DEL PACIFICO MEXICANO.

BIBLIOGRAFIA

=====

- 1._ ALVAREZ BEJAR, ALEJANDRO. LA INSERCIÓN DE MEXICO EN LA CUENCA DEL PACIFICO. VOL. I, MEXICO, BORREGO, JOHN FACULTAD DE ECONOMIA, UNAM, 1990
- 2._ BOHDAN, NAGORSKI. LOS PROBLEMAS PORTUARIOS EN LOS PAISES EN DESARROLLO. ED. TEMAS MARITIMOS, 1974
- 3._ BOSCH GARCIA, CARLOS. LA TECNICA DE INVESTIGACION DOCUMENTAL MEXICO, UNAM, 6a ed. Ed. 1974.
- 4._ BROEZE, FRANK BRIDES OF THE SEA: PORT-CITIES OF ASIA FROM THE 16th - 20th CENTURIES. UNIVERSITY OF HAWAII, 1989
- 5._ BURESTAN LINDER, STAFFAN. THE PACIFIC CENTURY: ECONOMIC AND POLITICAL CONSEQUENCES OF ASIA-PACIFIC DYNAMISM. SATANFORD UNIVERSITY, STANFORD, CAL. 1986
- 6._ CARDENAS DE LA PENA, ENRIQUE. "MARINA MERCANTE" EN, HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO, MEXICO (SCT), 1988.
- 7._ CAZZAROLI, GIANNI. ENCICLOPEDIA DEL MAR Y LA NAVEGACION. BARCELONA, ESPAÑA. ED. ORBIS, 1988.
- 8._ CIFUENTES L. JUAN LUIS. et. al. EL OCEANO Y SUS RECURSOS TOMO VIII, MEXICO, ED. F.C.E. 1988
- 9._ CRUZ MIRAMONTES, RODOLFO. EL TRANSPORTE MARITIMO Y LA ASOCIACION MEXICANA DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO, A.C. MEXICO, 1983
- 10._ D' ESTRABAU, GILBERTO. "EL FERROCARRIL" EN, HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO, MEXICO (SCT), 1988.
- 11._ DEL RIO, FANNY. "EL AUTOTRANSPORTE" EN, HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. MEXICO (SCT), 1988

12. _ DE LA PEDRAJA, DANIEL. PERSPECTIVAS PARA MEXICO EN LA CUENCA DEL PACIFICO. 1989
(COORDINADOR) MEXICO, ARCHIVO HISTORICO DIPLOMATICO MEXICANO (S.R.E.), 1989
13. _ DRYSDALE, PETER. A PACIFIC FREE TRADE AREA
GARNAUT, ROSSI RESEACH SCHOOL OF PACIFIC STUDIES,
AUSTRALIA NATIONAL UNIVERSITY, CAM-
BERRA, AUSTRALIA, 1989.
14. _ FUENTES DELGADO, RUBEN. ECONOMIA DEL TRANSPORTE MARITIMO.
MEXICO, 1977
15. _ FUCHENO SHINOHARA, MIYOHEI. GLOBAL ADJUSTMENT AND THE FU-
TURE OF ASIA PACIFIC ECONOMIC
JAPAN, INSTITUTE OF DEVELOPING
ECONOMIES AND ASIAN AND PACIFIC
DEVELOPMENT, 1989
16. _ FUKUCHI, TAKAO. PERSPECTIVES ON THE PACIFIC BASIN ECONO-
MY: A COMPARISON OF ASIA AND LATIN AME-
RICA, JAPAN, TOKIO., INSTITUTE OF DEVE-
LOPING ECONOMIES AND ASIAN CLUB FOUNDA-
TION, 1990.
17. _ BUSTAMANTE AHUMADA, ROBERTO. ELEMENTOS DE OPERACION Y
ZERTUCHE MUÑOZ, GUILLERMO ADMINISTRACION PORTUARIA.
TOMO I, MEXICO, ED. TEMAS
MARITIMOS, 1970
18. _ GONZALEZ CASANOVA, PABLO MEXICO ANTE LA CRISIS. VOL. 2
AGUILAR CAMIN, HECTOR. 3a. Ed. SIGLO XXI, MEXICO,
(COORDINADORES) 1987
19. _ HERNANDEZ DE LABRA, FERNANDO. PUERTOS. TOMO I Y TOMO II,
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS
PROFESIONALES ACATLAN (UNAM)
MEXICO, 1983
20. _ I B A F I N. MEXICO ANTE LA CUENCA DEL PACIFICO.
CENTRO DE INVESTIGACION PARA EL
DESARROLLO, A.C. Ed. DIANA, MEXICO,
1988
21. _ JAN OSMANCZYK, EDMUND. ENCICLOPEDIA MUNDIAL DE RELACIONES
INTERNACIONALES Y NACIONES UNIDAS,
Ed. F.C.E., ESPAÑA, 1976

- 22 _ JEAN SAVANT, BARJOT. HISTORIA MUNDIAL DE LA MARINA, MADRID, Ed. CONTINENTE, S.A. 1965.
- 23 _ KERVEN, CARLOS. LA NAVEGACION A TRAVES DE LOS SIGLOS. BILBAO, ESPAÑA, ED. VIZCAINA, 1964.
- 24 _ KERBER PALMA, VICTOR. LA CUENCA DEL PACIFICO: ESCENARIO DE COMPETENCIA POR EL PODER EN EL SISTEMA MUNDIAL: LA ESTRATEGIA DE JAPON. CLEE, A.C., SERIE: ESTUDIOS DEL CLEE PRIMERA EDICION, 1988.
- 25 _ LERDO DE TEJADA, MIGUEL. EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO DESDE LA CONQUISTA HASTA 1853 Ed. BANCOMEX, MEXICO, 1969
- 26 _ EL TRANSPORTE EN MEXICO Y SU PROBLEMÁTICA. ASOCIACION NACIONAL DE IMPORTADORES Y EXPORTADORES DE LA REPUBLICA MEXICANA. MEXICO, 1982
- 27 _ EMPRESA MEXICANA DE TRANSPORTE MULTIMODAL, S.A. DE C.V. Ed. REVELES.
- 28 _ LOPEZ BRIONES, LUIS O. LA TRANSPORTACION MARITIMA EN MEXICO COMO MEDIO PARA INCREMENTAR LAS EXPORTACIONES. MEXICO, 1979
- 29 _ MASAHIDE, SHIBUSAWA. et. al. PACIFIC ASIA IN THE 1990s ROYAL INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS. LONDON, GREAT BRITAIN, 1992
- 30 _ MILLAN B. JULIO A. LA CUENCA DEL PACIFICO. MEXICO, NAFINSA & F.C.E. (eds.), 1992.
- 31 _ NOLAND, MARCUS. PACIFIC BASIN DEVELOPING COUNTRIES (PROSPECTS FOR THE FUTURE). WASHINGTON, D.C., INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMICS, 1990.
- 32 _ RIVAS MIRA, FERNANDO. EL MAR Y SUS RECURSOS EN LA CUENCA DEL PACIFICO. APORTES DE LA UNIVERSIDAD DE COLIMA. IV, MEXICO, Ed. UNIVERSIDAD DE COLIMA, 1992
- 33 _ RUIZ DE LARIOS, JUAN. HISTORIA DE LA NAVEGACION. ESPAÑA, Ed. SALVAT EDITORES, 1952

- 34 . TRANSPORTES DE CARGA INTERNACIONAL DE MERCANCIA
 INSTITUTO MEXICANO DE COMERCIO INTERNACIONAL
 CENTRO DE ESTUDIOS EN COMERCIO INTERNACIONAL
 QUERETARO, MEXICO, 1983
- 35 . VOIGT, FRITZ . ECONOMIA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE
 2da. Ed. F.C.E., MEXICO, 1964

S E M I N A R I O S Y S I M P O S I O S

=====

- 1 . _ SEMINARIO INTERNACIONAL "PERSPECTIVAS DE LA INTEGRACION DE
 MEXICO A LA CUENCA DEL PACIFICO". LA
 PAZ BCS. MEXICO, 2-4 DE MARZO 1989
- 2 . _ "CUARTO SEMINARIO SOBRE LA CUENCA DEL PACIFICO",
 BANCA SERFIN, MEXICO D.F. 11 DE FEBRERO 1988
- 3 . _ "LA CUENCA DEL PACIFICO, LOS MARES NO NOS SEPARAN NOS UNEN"
 SEPTIMO SEMINARIO, BANCA SERFIN, MEXICO, D.F. 1989
- 4 . _ "ENCUENTRO INTERNACIONAL SOBRE LA CUENCA DEL PACIFICO"
 ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACION PUBLICA
 BOGOTA, COLOMBIA, 1989
- 5 . _ MEMORIA DEL SIMPOSIO. "EL PRESENTE Y EL FUTURO DE LA
 ECONOMIA DE LA CUENCA DEL PACIFICO"
 REALIZADO EN TOKIO JAPON, 25-27 DE
 JULIO, 1989. INSTITUTE OF DEVELOPING
 ECONOMIES, THE ASIA CLUB FOUNDATION.
- 6 . _ "SYMPOSIUM ON THE PRESENT AND FUTURE OF THE PACIFIC BASIN
 ECONOMY". JAPAN.
 THE ASIAN CLUB FOUNDATION, 1990

HEMEROGRAFIA

=====

- 1 .- ANUARIO ESTADISTICO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA.
(1988, 1989, 1990)
- 2 .- PUERTOS MEXICANOS (VARIOS NUMEROS, AÑOS 1990, 1991)
PUBLICACION PERIODICA, DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y
MARINA MERCANTE, SCT.
- 3 .- REVISTA DE COMERCIO EXTERIOR (VARIOS NUMEROS, AÑO 1990)
PUBLICACION MENSUAL, BANCO MEXICANO DE COMERCIO EXTERIOR
- 4 .- REVISTA EXPANSION No. 576, VOL. XXIII, OCTUBRE 16 DE 1991
- 5 .- REVISTA MEXICANA DE POLITICA EXTERIOR. No. 27, 1990
- 6 .- REVISTA SECRETARIA DE MARINA. NOV-DIC. 1988
- 7 .- REVISTA SIEMPRE No. 1899, Noviembre 15, 1989
- 8 .- TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL
PUBLICACION ANUAL, O.N.U. NEW YORK, N.Y. (1989, 1990)
- 9 .- PERIODICO LA JORNADA, (VARIOS NUMEROS, 1991, 1992)
- 10 .- PERIODICO EL UNIVERSAL, (VARIOS NUMEROS, 1991, 1992)
- 11 .- PERIODICO EL FINANCIERO, (VARIOS NUMEROS, 1991, 1992)
- 12 .- PERIODICO EXCELSIOR, (VARIOS NUMEROS, 1991, 1992)
- 13 .- PERIODICO EL NACIONAL, (VARIOS NUMEROS, 1991, 1992)
- 14 .- LOWERY, SUSAN. PORTS OF MEXICO: WINDOW TO THE WORLD
ARTICULO PUBLICADO EN TWIN PLANT NEWS
SEPTIEMBRE, 1992