



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "CAMPUS ARAGÓN"

"EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO DEL PACIFICO Y EL SALINISMO EN EL DESARROLLO DE MEXICO (1988-1994)".

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
RAYMUNDO EFRAIN PADILLA HUERTA

ASESOR: LIC. IVAN ORNUELAS DIAZ

MÉXICO.

1996.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
CAMPUS ARAGÓN

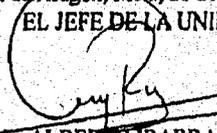
UNIDAD ACADÉMICA

Lic. DAVID RENE WILSON OROPEZA
Jefe de la Carrera de Relaciones Internacionales,
Presente.

En atención a la solicitud de fecha 22 de agosto del año en curso, por la que se comunica que el alumno RAYMUNDO EFRAIN PADILLA HUERTA, de la carrera de Licenciado en Relaciones Internacionales, ha concluido su trabajo de investigación intitulado "EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO DEL PACÍFICO Y EL SALINISMO EN EL DESARROLLO DE MÉXICO (1988-1994)", y como el mismo ha sido revisado y aprobado por usted se autoriza su impresión; así como la iniciación de los trámites correspondientes para la celebración del examen profesional.

Sin otro particular, le reitero las seguridades de mi distinguida consideración.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU"
San Juan de Aragón, Mex., 26 de agosto de 1996.
EL JEFE DE LA UNIDAD


Lic. ALBERTO IBARRA ROSAS

cc p Asesor de Tesis.
cc p Interesado.

AIR/lla.

A MIS PADRES:

El Sr. Felipe Padilla Sánchez y la Sra. Guadalupe Huerta Rojano
Por el privilegio de darme la vida y el poder disfrutarla siguiendo
su buen ejemplo.

A MIS HERMANOS:

Hugo y René Padilla Huerta
Por el apoyo y amistad que me han brindado

A MI ESPOSA:

Juana Corona García
Con todo mi cariño y respeto por los años de felicidad que he
compartido con ella.

A MIS HIJAS:

Viridiana y Stephany Padilla Corona
Con todo mi amor esperando que les sirva de ejemplo para su
futura preparación.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
Escuela Nacional de Estudios Profesionales "ARAGÓN":

Por la formación de mi
educación y respeto ante
la sociedad.

A BANCA CREMI, S.A.:

Por la oportunidad y apoyo para lograr mi meta como
profesionista.

A MIS COMPAÑEROS:

Por su apoyo en todo momento

A MI ASESOR:

Lic. Ivan Ornelas Díaz
Por sus valiosos consejos y comprensión, además del
apoyo que me brindó para la culminación de mi carrera.



**EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO DEL PACÍFICO Y EL SALINISMO EN
EL DESARROLLO DE MÉXICO (1988-1994)**

ÍNDICE

I	INTRODUCCIÓN	I
1.	Sistema Portuario mexicano en la Cuenca del Pacífico	1
1.1.	Antecedentes	1
1.2.	Importancia del Sistema Portuario en el desarrollo del país	5
1.3.	Principales Puertos en la Cuenca del Pacífico Mexicano	9
1.3.1.	El Puerto de Salina Cruz	9
1.3.2.	El Puerto de Lázaro Cárdenas	12
1.3.3.	El Puerto de Manzanillo	18
1.4.	Problemática del Sistema Portuario Mexicano en la zona del Pacífico	27
1.4.1.	Problemas comunes que presentan los Puertos Mexicanos en la zona del Pacífico	27
1.4.2.	Problemas específicos del Puerto de Salina Cruz	31
1.4.3.	Problemas específicos del Puerto de Lázaro Cárdenas	33
1.4.4.	Problemas específicos del Puerto de Manzanillo	34
2.	Desarrollo e Integración de la Cuenca del Pacífico	36
2.1.	Configuración y Desarrollo de la zona económica de la Cuenca del Pacífico	36
2.2.	Integración de México en la zona económica de la Cuenca del Pacífico	42
2.3.	Desarrollo portuario de los puertos del Pacífico Mexicano	55
3.	Avances e Importancia de la Política Económica Externa del Gobierno Sallista, su influencia en la modernización de los puertos	62
3.1.	Antecedentes	62
3.2.	Importancia de la Política Económica Interna del Salinismo en el saneamiento de la economía	74
3.3.	Proceso de Privatización de los principales Puertos Mexicanos en la Cuenca del Pacífico	83
3.4.	El Sistema Portuario Mexicano en la Cuenca del Pacífico ante la privatización	94
	Conclusión	110
	Anexos	117
	Notas Bibliográficas	143
	Bibliografía	148

EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO DEL PACÍFICO Y EL SALINISMO EN EL DESARROLLO DE MÉXICO (1988-1994).

INTRODUCCIÓN

El Sistema Portuario Mexicano es de vital importancia para el desarrollo de México, ya que los puertos atienden un gran volumen de la carga que se transporta dentro del país, así como fuera de éste, esto es, posible gracias a la ayuda que presta el transporte, ya que estos están asociados al proceso económico de la producción, de la distribución y el consumo, agregan valor a las cosas e incrementan o reducen los costos según la organización y operación a que se les sujete, además crea nuevas áreas económicas, a la vez que impulsa y afirma los ya establecidos, su influencia permite la expansión productiva al participar en la distribución de bienes, generando una actividad que fortalece el proceso económico fomentando el bienestar de la población.

En México, el Lic. Carlos Salinas de Gortari, puso énfasis en los puertos mexicanos, ya que éstos tienen la función de servir de enlace entre el transporte marítimo y los diferentes transportes terrestres, de tal forma que una eficiente coordinación entre ambos medios de transporte permitirá aprovechar las ventajas de cada uno de ellos, para ofrecer un servicio óptimo, seguro y económico en favor del usuario.

Dado su carácter de eslabón entre los medios marítimo y terrestre, los puertos propician el establecimiento y desarrollo de un gran número de actividades en los litorales, entre otras, las relacionadas en el comercio exterior.

Como se ha visto y demostrado a lo largo de la historia de los pueblos, de las naciones y de los imperios, estos están ligados a la importancia de su comercio. Fue a través del comercio que los hombres aprendieron los unos a los otros a cómo vivir mejor, cómo mejorar sus técnicas de trabajo, sus condiciones de vida y a especializarse en las tareas que más provecho individual y nacional les aportaran. Fue y es todavía, a través del comercio exterior, que los pueblos pudieron y pueden gozar de una infinita variedad de productos que se dan en ciertas latitudes, climas y regiones, que en su propio pueblo no hay. Hoy como ayer, son las buenas o malas relaciones comerciales las que unen o separan a los países del orbe, ya sea en acciones constructivas de integración como en los mercados comunes, por ejemplo, la zona de la Cuenca del Pacífico, en la que México forma parte activa de este gran mercado común, o en acciones bélicas por la lucha de estos mercados.

El comercio exterior, por una parte propicia que las naciones sean cada día más independientes, pero por la otra parte es responsable de la creciente dependencia económica, tecnológica y aun cultural de los países pobres; además el comercio permite incrementar los niveles de consumo y bienestar de una nación, pero para que se logre esto, primero se necesita que el comercio exterior sea inteligentemente administrado, o sea que no exclusivamente se importen artículos de lujo o innecesarios. Cabe hacer mención que las importaciones se originan en la necesidad de un país por adquirir productos, equipos, alimento, maquinaria que no se produce en su país por falta de infraestructura o por cuestiones climatológicas como sequías, inundaciones etc.

En general el comercio exterior debe beneficiar a los países y a sus habitantes ya que se colocarían sus excedentes de producción, si los hubiese, en las naciones que mantuvieran relación con ellos y así obtener divisas para la compra de los bienes y servicios que carecieran de ellos.

La participación de México en el exterior se ha transformado de manera significativa en los años recientes, hoy, tiene una comunicación del más alto nivel con la Comunidad Europea y en el Pacífico, somos miembros de los foros más importantes como el de Conferencia Económica de la Cuenca del Pacífico. Esta zona del Pacífico asiático posee los centros más dinámicos del comercio y de la tecnología, además de una disciplina probada de trabajo y ahorro, por lo que es una región fundamental en la configuración del mundo, debido a esto el ex-presidente de México el Lic. Carlos Salinas de Gortari, con su política exterior dio margen para que los gobiernos con los que consolidó su relación o pretendió tener nexos comerciales o de algún otro tipo de relación, nos brindaran su apoyo para vincularnos con los sistemas de distribución de estos países y derribar las barreras que dificultaban el acceso a sus mercados.

México, tiene una larga tradición de relaciones con el Pacífico, como se ha demostrado a lo largo de la historia, pues en 1564 se encontró la ruta de navegación entre le Oriente y el continente americano.

Desde el siglo XVI, barcos procedentes de nuestras costas navegaban por el océano Pacífico, comerciando con los países de Oriente.

El mencionar éstos hechos históricos es únicamente para destacar las experiencias que México, ha mantenido con algunos países que conforman la Cuenca del Pacífico.

En la Cuenca del Pacífico aparece un nuevo centro de poder económico mundial, la región está formada por 47 países.

En esta región tan importante, es donde se han desarrollado las economías con mayor dinamismo en años recientes, además de que los países que los conforman cuentan con una heterogeneidad política, económica y cultural.

Los países que integran la Cuenca del Pacífico generan la mayoría de las exportaciones y de las importaciones mundiales, contando con un alto ingreso per capita anual, posee un porcentaje muy importante de las reservas mundiales de petróleo y en su mayoría la población está alfabetizada, además comprende países altamente industrializados que cuentan con una política de apertura comercial y financiera, aunada a una política agresiva de exportaciones.

Para el año dos mil, se estima que la mayor parte de los consumidores del planeta se localizarán en esta zona, y el 40% del comercio mundial lo concentrarán los países de la Cuenca del Pacífico.

La importancia del desarrollo económico que se genera en esta zona, es importante para México, pues presenta amplias perspectivas de cooperación e intercambio entre el país y la región.

El ex-presidente mexicano Carlos Salinas de Gortari, jugó un papel primordial, ya que estrechó aún más los lazos que tenemos con esta zona comercial, al participar activamente en los foros más importantes de la Cuenca del Pacífico.

Pocos países lograron lo que el nuestro, tener una economía cada vez más fortalecida en un sexenio, gracias a las políticas llevadas a cabo por el gobierno Salinista, como fueron promover la inversión extranjera, la desincorporación de empresas públicas, la participación de nuestro país en foros internacionales, el mantener el crecimiento de la producción nacional, el mejoramiento de las vías de comunicación para un mayor desplazamiento de los productos y en este punto el Sistema Portuario juega un papel primordial en nuestro comercio, tanto interno como externo, ya que como se ha visto en la historia de las naciones esencialmente marítimas como el Reino Unido, Holanda, Japón, y otros demostraron que el progreso en materia marítimo-portuaria es de vital importancia para desencadenar las fuerzas económicas y sociales que conducen el desarrollo, es por ello que México se vio en la necesidad de impulsar un vigoroso programa de exportaciones basado en la modernidad de sus puertos, teniendo como objetivo el hacerlos más competitivos, seguros, económicos y eficientes, aunado a esto México cuenta con una posición geográficamente privilegiada al estar entre las zonas comerciales más importantes como lo son: La Comunidad Económica Europea, la Comunidad de la Cuenca del Pacífico, así como de sus principales vecinos en el norte: Estados Unidos y Canadá.

México, al contar con puertos más competitivos a nivel internacional alcanzaría la importancia de país comercial y así captaría la atención de las potencias comerciales para una mayor inversión en nuestro territorio, logrando con esto una mejoría en la población, es por ello que México se ve en la necesidad de impulsar la modernidad de sus puertos en la zona de la Cuenca del Pacífico mexicano, principalmente en los puertos que manejan un gran volumen de carga como lo son: El puerto de Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Manzanillo, así como a otros de menor volumen en su carga y que son: Topolobampo, Ensenada, Mazatlán y Guaymas.

Los puertos mexicanos junto con su sistema portuario son un factor importante en nuestro comercio exterior y nuestra economía, ya que su factor es importante en el control del proceso inflacionario al movilizar los bienes para nuestra sociedad oportunamente y al menor costo, desgraciadamente el actual estado de nuestros puertos provoca pérdidas de divisas, costos innecesarios por el lento desplazamiento de las mercancías, maquinaria o productos necesarios para el desarrollo de la población, esto no quiere decir que se hayan abandonado, pues se han logrado avances considerables, como por ejemplo: el lograr un organismo como el de Puertos Mexicanos creado en el año de 1989, para hacerse cargo de todas aquellas actividades relacionadas con la administración, operación de servicios, construcción y conservación de la infraestructura y su equipamiento, pero no obstante avances como este, nuestros puertos necesitan una mayor inversión por parte del gobierno así como de la iniciativa privada, pues al modernizarse los puertos, también se logra la mejoría de los medios de comunicación relacionado con éstos.

La privatización de los puertos mexicanos ayudará al saneamiento de la economía, al obtener divisas por parte de empresas extranjeras que pudieran establecerse en los puertos, al generar fuentes de trabajo relacionados con el ramo portuario.

Por lo anterior en el capítulo I se habla del Sistema Portuario Mexicano en la Cuenca del Pacífico, de como fue que se empezó a conformar el actual Sistema Portuario Mexicano, de cual es su importancia en el ámbito internacional, así como en la economía del país, ya que como unidad operativa los puertos tienen la función de servir de enlace entre el transporte marítimo y el terrestre, además de influir en un gran número de actividades como son: la construcción y reparación de embarcaciones, la turística, la de pesca, la hotelera, en servicios dentro del mismo puerto como: la fumigación, almacenamiento, servicios aduanales, de remolque, etc.

También se enfoca la atención a los tres puertos considerados como los más importantes de la zona del Pacífico Mexicano que son: Salina Cruz, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, por su volumen de carga gracias a las instalaciones modernas con que actualmente cuentan y el capital invertido, ya sea por parte del gobierno o algunos particulares que están interesados en el desarrollo portuario y ven un futuro alagador a corto plazo, también se considera en si toda la infraestructura con la que cuentan estos puertos y el sistema operativo que se realiza en ellos, así como la importancia de los trabajadores que participan en las operaciones de carga y descarga o en otras actividades portuarias.

Se comenta del origen de cada uno de los nombres con los que actualmente se conocen, se explica el proceso histórico que han sufrido en sus nombres para llegar a lo que actualmente son, se describen las principales zonas de influencia comercial que mantienen nexos con estos puertos, y de los diferentes medios de transporte que los enlazan, de las instalaciones portuarias con las cuentan y la forma en la que están organizados.

Se hace mención de la problemática común que aquejan a los puertos en la zona del Pacífico, como son el transporte ferroviario y terrestre, de las deficiencias de estos transportes, del poco número de transporte destinado a la distribución de las mercancías entre el puerto y la zona de influencia comercial o de ésta hacia el puerto.

Y por último se especifica el problema de cada uno de los puertos que obstaculizan el desarrollo y la modernización que pueden lograr si son evitados los mismos, dando grandes beneficios a los usuarios y a la gente interesada en la concesión de los puertos.

Lo anterior es debido a la importancia que tienen los puertos mexicanos en el desarrollo de la economía del país, pero gracias a su influencia, es necesario conocer la problemática que los aquejan, los nexos comerciales con los que cuentan en el país o en el extranjero, y así determinar, por parte del gobierno o de los particulares el interés a invertir en cada uno de ellos.

En el capítulo 2 se destaca la importancia económica que tiene la zona del Pacífico para con los países que la integran, se explica el gran desarrollo económico que han tenido algunos países que la conforman, como es el caso específico de los llamados "cuatro tigres", "tigres asiáticos", o "dragones de Oriente", como han llegado a conocerse, los cuales han logrado una audacia comercial que los ha llevado a un alto crecimiento económico superior inclusive a países europeos, no obstante la crisis mundial que se está viviendo en todo el sistema económico de los últimos años; los antecedentes que dieron lugar para llegar a lo que actualmente es la amplia zona económica de la Cuenca del Pacífico; se habla además del número de países que integran esta región, de cuales son sus objetivos principales, para que funcionaran los diferentes organismos que la conforman, de la importancia que esta zona representa para los países que buscan un desarrollo económico.

Se habla de la importancia del proceso de integración que México sufrió para llegar a ser miembro activo en algunos organismos importantes de la Cuenca del Pacífico; de la importancia geográfica que tiene el país, ya que por su importancia cuenta con salida para los dos grandes océanos: el del Pacífico y el del Atlántico, y con ello un amplio margen comercial con las zonas comerciales más importantes como son la de la Comunidad Económica Europea y la zona que conforma el Tratado de Libre Comercio; de como México ha conformado diferentes organismos dentro de la Cuenca para tener presencia relevante en decisiones tomadas para su beneficio, ya sea en el ramo tecnológico, cultural y turístico, así como para los países que conforman esta región.

Se le da énfasis a esta región comercial, pues además de su importancia que tiene para México, es de gran importancia para todo el mundo como zona comercial, pues se cuenta con la integración de los dos países más importantes en materia comercial: Estados Unidos y el Japón.

Además el ser miembro activo de la Cuenca del Pacífico, brinda la oportunidad para los países que lo conforman de obtener ventajas como son: la de exportar sus productos excedentes a los países que la integran, además de tener intercambios culturales, tecnológicos y turísticos por citar algunos ejemplos.

México debe tomar ventaja al ser miembro de esta zona económica para obtener un desarrollo económico igual o superior a la que han logrado países más pequeños como son los llamados "tigres asiáticos".

Para la terminación de este capítulo, se señala la importancia que ha tenido la zona de la Cuenca del Pacífico en la modernización de la infraestructura portuaria, pues ha llevado al gobierno mexicano, en especial al del Salinismo a recapacitar en la importancia que mantienen los puertos en el desarrollo económico, ya que gracias a estos se logran captación de divisas y se genera una amplia gama de empleos, así como el desplazamiento de mercancías que no se producen en el país a los lugares más alejados del territorio nacional.

En el último capítulo se habla de la importancia para México que tuvo la política exterior del gobierno Salinista, al abrir sus puertas para que capital extranjero pudiera ser invertido en industrias, y así generar empleos, el atraer nuevas tecnologías necesarias para el desarrollo de su industria, que como los países recién industrializados en la Cuenca del Pacífico asiático el avance tecnológico ha sido su principal fuerza para su desarrollo industrial y capacidad competitiva internacional; abrió nuevos mercados para los productos mexicanos fortaleciendo la economía del país y así fomentar el desarrollo de México.

Se promovió al país ante todo el mundo, se amplía la participación de México en los principales foros internacionales, como el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, la Conferencia Económica de Cooperación del Pacífico, la Asociación Latinoamericana de Desarrollo Industrial (ALADI), además se firmaron importantes acuerdos de cooperación económica con la Comunidad Económica Europea y con Chile.

Sin la política exterior que promovió el Lic. Salinas de Gortari, México no hubiera estado en posibilidad de participar en la nueva estructura internacional que se da actualmente en todo el mundo con los bloques económicos y la globalización.

También se habla de la importancia de su política interna para el saneamiento de la economía, de que gracias a ésta, se alcanzó una inflación parecida a la que mantenían en esos años países industrializados, de como se pretendía alcanzar un crecimiento económico sostenido, para que proporcionara aumentos en el empleo productivo.

Se comenta de la estrategia económica de modernización que el Salinismo dio a México, como la apertura al comercio internacional, combatir la inflación, disminución del déficit del sector público con la venta de empresas que no fueran claves para el gobierno, con la venta de los bancos al sector privado, manteniendo una política cambiaria, etc., que fueron la principal razón que explicaron la entrada de capital privado extranjero al país saneando la economía tan deteriorada que habían propiciado los anteriores gobiernos de López Portillo y De la Madrid.

Y por último se habla de la importancia que el gobierno Salinista dio a las vías de comunicación, ya que en la globalización económica y la apertura de los mercados, los sistemas de comunicación han cobrado una mayor importancia, tal es el caso de los puertos mexicanos que experimentaron una modernización en este gobierno, pues México dio un gran giro en materia exportadora, por lo que fue necesario contar con puertos modernos.

Para la modernización de los puertos el gobierno de Salinas reemplazó bases legales y operativas vigentes durante varios decenios, creó la Nueva Ley General de Puertos, se crean las APIs (Administración Portuaria Integral) en cada uno de los puertos, se realizan comparaciones con otros puertos en el extranjero, se describen las diferentes modalidades de transporte existentes.

Las diferentes políticas tanto exterior como interior del gobierno de Carlos Salinas de Gortari, sirvieron para dar una transformación en la modernización de los puertos, ya que se propició un desarrollo económico de México y con esto una política exportadora de los mexicanos.

1. SISTEMA PORTUARIO MEXICANO EN LA CUENCA DEL PACÍFICO

1.1. ANTECEDENTES

El transporte marítimo en la época de la Colonia constituyó el único contacto entre la Metrópoli y la Nueva España. En el Golfo de México, el puerto de Veracruz fue el primero que después de la conquista, sirvió para el transporte comercial y el traslado de pasajeros entre México y España.

En 1531, fue autorizado el establecimiento del Puerto de Acapulco con el objeto de que nuestro país fuera intermediario entre el comercio de Filipinas y el de la Península.

Hasta 1778 sólo esos dos puertos funcionaron en la Nueva España, por las restricciones de la metrópoli al comercio exterior, fundándose en una política mercantilista que sólo permitía esta actividad entre Veracruz y Cádiz o Sevilla y entre Acapulco y Manila.
(1)

Carlos III expidió las órdenes relativas a la libertad de comercio, gracias a lo cual se abrieron nuevos puertos, como los puertos de La Paz, Mazatlán y San Blas en el Pacífico.

Al consumarse la independencia, los puertos mexicanos se incorporaron libremente al comercio internacional, hubo de iniciarse en México la política de estimular a las compañías de navegación de otros países con el fin de que tocaran nuestros puertos, en tanto podíamos contar con una marina nacional, pero poco se podía lograr sin acondicionar los puertos mexicanos para el arribo de las naves; sin embargo nada se pudo hacer por falta de recursos.

Desde el siglo pasado, la posición geográfica de México, entre Europa y Asia, ha alentado el optimista proyecto de convertirlo en un espacio comercial importante. Sin embargo, para ello se requiere definir una política marítima que incluya las de carácter portuario y de navegación, como la que se dio en el gobierno del Lic. Carlos Salinas de Gortari, pues se ha demostrado que países esencialmente marítimos como es el del Reino Unido, Holanda y Japón que han tenido un progreso importante en materia marítima-portuaria han desarrollado una importancia en materia económica.

Si se revisa la historia de México, se explica el raquitismo de la mentalidad-cultural-política marítima nacional. La época colonial se caracterizó por la férrea centralización de la navegación entre Cádiz-Sevilla y Veracruz. El tráfico de oriente a través del Pacífico dio a Acapulco una presencia destacada e impulsó un importante flujo terrestre entre este puerto y Veracruz, el territorio nacional se convirtió en el puente comercial entre España y el Oriente.

En 1880 se fundaron las escuelas marítimas de Campeche y Mazatlán, se emprendió el importante acondicionamiento de los puertos de Salina Cruz y Manzanillo. El impulso de los ferrocarriles permitió vincular estos puertos con el interior del país, aunque este medio de transporte se orientó en buena medida a fortalecer el comercio con Estados Unidos.

El movimiento revolucionario de 1910 marcó un compás de espera en el aprovechamiento de los puertos y en el desarrollo marítimo, algunos productos, como el petróleo, henequén y algodón, empezaron a impulsar el desarrollo de los puertos durante la etapa postrevolucionaria, pero también en esta época las obras marítimas se suspendieron casi del todo.

El Gral. Alvaro Obregón en 1921, señalaba en un informe que en el ramo referente a los puertos no se había podido hacer más que conservar y mejorar lentamente las obras que requirieran por naturaleza propia, grandes erogaciones, que no era posible hacerse en ese momento. Casi todos los trabajos efectuados en los Puertos de México hasta el año de 1930 fueron de conservación, posteriormente se inició una reparación general en ellos, principalmente en los utilizados para la exportación del petróleo.

A fines de los cuarenta el comercio mundial experimentó un muy fuerte desarrollo, lo que generó la demanda de más y mayores barcos, a su vez se requirió mayor eficiencia para la carga y descarga de mercancías en las terminales portuarias, así, se extendió el empleo de tarimas y carros estibadores, además de un mayor número de buques, fue necesario hacerlos más especializados para ganar eficiencia; surgieron, entre otros, los porta contenedores, los "roll on-roll off" (que permiten que vehículos cargados entren y salgan directamente del barco, evitándose las maniobras entre barco-muelle), los navíos llamados "lash" (lighter aboard ship), que pueden tener chalanes en un puerto de origen, efectuar su transporte en travesías marítimas y dejarlos en el puerto de destino, y, por último, las nuevas modalidades de barcos graneleros. En épocas recientes uno de los mayores barcos porta contenedores son los "Panamax", construido con las máximas dimensiones que admite el paso por el canal de Panamá. La combinación en una sola nave de carga a granel y de contenedores ha originado el llamado barco "Conbulker".

En el año de 1958 se fundó la empresa "Transportación Marítima Mexicana", con capital privado y de instituciones nacionales, ésta adquirió en 1960 la "Mexican Line" cuyos propietarios eran de nacionalidad noruega y norteamericana, desde entonces reaparecieron barcos con bandera mexicana en servicio regular de altura. Finalmente se consolidó dicha empresa en 1962 al suscribir el Gobierno Federal el 30 por ciento de su capital; este paso ha

sido de gran aliento para el desarrollo de nuestra marina mercante, también en esa época los productos más importantes en el movimiento portuario de exportación eran: el algodón en rama, azúcar, miel incristalizable, café, zinc, camarón, trigo, petróleo, tomate y azufre.

En los años 70's se implantó la reforma portuaria que permitió impulsar la construcción de infraestructura portuaria y crear organismos y empresas para agilizar la operación y elevar la eficiencia.

A partir de 1977 el subsector pasó de la Secretaría de Marina a la de Comunicaciones y transportes, para vincular estas actividades marítimas a la concepción globalizadora del transporte, además, se trató de unificar los aspectos infraestructurales y de operación, así como generar el progresivo mejoramiento administrativo-portuario.

En esos años empezó a generalizarse en los puertos comerciales el uso de los contenedores y surgió la idea de vincular a los puertos industriales con la transformación de las materias primas voluminosas que se reciben en naves de gran porte.

La ventaja primordial del contenedor es que se permite integrar los distintos medios y facilitar mucho el transporte "puerta a puerta", es decir, entre los puertos extremos del origen y destino de la carga.

Los puertos son de gran importancia en el tráfico mercante, pues si tomamos como ejemplo que los barcos se construyan en el extranjero y su explotación sea intensa, se tendrá que requerir un mayor mantenimiento que no podrá darse localmente si no existen astilleros mexicanos, diques flotantes y equipos de construcción, de igual manera, aun con los mejores barcos de construcción nacional, si es que los hubiese, se vería obstaculizado si no se contara con equipo suficiente para la carga y descarga, maniobras, almacenaje y transporte a los ferrocarriles (en la mayoría de los puertos el sistema ferroviario es aun deficiente).

Los años ochenta fueron de gran inquietud en todo lo referente a puertos, dada su inadecuada organización, deficiencia en el mantenimiento y dragado, poca integración de los puertos con los demás medios de transporte, los entornos urbanos y regionales y con los servicios existentes.

En el lapso de 1979-1989 el tráfico de contenedores registró un crecimiento sostenido de 927 a 2.3 millones de toneladas. (2)

En 1994 se pretendió movilizar 360 mil contenedores anuales, con un crecimiento del 17%, ya que la política de modernización de los puertos ha mejorado la calidad de los servicios portuarios e incrementando en forma notable la eficiencia de la carga-descarga de los barcos, que han reducido su estadía en los puertos, como en el caso de los puertos de Manzanillo, Salina Cruz y Lázaro Cárdenas, y en el incremento de los volúmenes alcanzados, principalmente de contenedores y productos agrícolas a granel.

Se espera que el movimiento de carga en contenedores en los puertos del Pacífico mexicano evolucione a un 70% de 1989 a el año de 1995 y a un 82% en el año 2005. (2)

Los puertos atienden a la tercera parte de la carga que se transporta dentro del país y 80% de las exportaciones, al respecto cabe mencionar la especial atención dedicada a los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, ya que tendrán el papel de puertos de base para la escala de buques porta contenedores en ruta internacional, mediante tráfico programado, lo anterior no elimina la posibilidad de que el puerto de Salina Cruz y Ensenada, en el extremo del litoral, manejen contenedores en tráfico directo.

1.2. Importancia del Sistema Portuario en el desarrollo del País

Por medio del transporte, el hombre ha conquistado condiciones de bienestar en el curso del desarrollo de las sociedades, en todo país, indistintamente de la época que se trate, los transportes están asociados al proceso económico de la producción, de la distribución y el consumo, agregan valor a las cosas e incrementan o reducen los costos según la organización y operación a que se les sujete. Su acción crea nuevas áreas económicas a la vez que se impulsa y afirma los ya establecidos, en suma, los transportes son factores determinantes en el desarrollo socioeconómico de cualquier sociedad, su influencia permite la expansión productiva al participar en la distribución de bienes, generando una actividad que fortalece el proceso económico y fomenta las condiciones de bienestar de la población.

En las sociedades modernas, los transportes se encuentran organizados bajo leyes y reglamentos de acuerdo con las políticas que en esta materia deciden las autoridades facultadas para ello, tales políticas persiguen un sano equilibrio entre la oferta y la demanda del servicio, aprovechando las características que le son propias a cada modo de transportación.

En nuestro país, es hasta recientes fechas en que los transportes responden a una política global de desarrollo por parte de nuestro gobierno, como lo demostró el Lic. Salinas de Gortari, al poner interés en los puertos.

Como unidad operativa los puertos tienen la función de servir de enlace entre el transporte marítimo y los transportes terrestres, de tal forma que una eficiente coordinación entre ambos permitirá aprovechar las ventajas de cada uno de ellos, para ofrecer un servicio oportuno, seguro y económico.

Dado su carácter de eslabón entre los medios marítimo y terrestre, los puertos propician el establecimiento y desarrollo de un gran número de actividades en los litorales, entre otras, las relacionadas con el comercio exterior, que generan la navegación de altura, las de comercio interior que, al vincular puertos del mismo país, dan lugar a la navegación de cabotaje, la construcción y reparación de embarcaciones, industria netamente marítima, numerosos servicios navieros, como avíos, avituallamientos, y otros complementarios; las actividades de servicio a las mercancías, como almacenamiento, empaque y conservación, servicios aduanales, seguros, etc. además de las que se deriven de los requerimientos de seguridad, prevención de siniestros, fumigación, mantenimiento de instalaciones y dotación de agua, entre otros.

Los recursos del mar generan actividades que conducen a su aprovechamiento, como las pesquerías y la amplia gama de servicios que se prestan a las flotas, artes de pesca y productos de la captura, lo que desemboca a la presencia de empresas comerciales e industriales.

Ámbito favorable y atractivo para el esparcimiento; el mar da lugar a numerosas actividades turísticas (navegación de cruceros, transbordadores, yates y embarcaciones de carácter local, pesca deportiva y otros deportes náuticos). Todo ello trae consigo un amplio universo de servicios directa e indirectamente asociados al turismo y que cubren la industria hotelera, la gastronómica y la producción de artesanía, así es como los puertos y las ciudades portuarias constituyen puntos modales de primera importancia dentro de las redes de transporte, comercio y servicios, además, los puertos tienen amplias repercusiones en los ámbitos locales, regionales y nacional.

Con base a las actividades que desarrollan los puertos se clasifican en:

- 1) Puertos Comerciales
- 2) Puertos Industriales
- 3) Puertos Pesqueros
- 4) Puertos Turísticos
- 5) Puertos Militares
- 6) Puertos Especializados.

La presencia simultánea de estas actividades da lugar a los puertos de "Propósito Múltiple", los cuales, en un modelo de zonificación reguladora, tiene diversas instalaciones para atender los rubros antes referidos.

Los puertos más importantes y tradicionales de México con Múltiple Propósito en el Pacífico Mexicano son: El Puerto de Manzanillo y el Puerto de Salina Cruz.

Ante la cada vez mayor concurrencia de las actividades mencionadas en las áreas costeras, es de primordial importancia ordenar el uso de los espacios, tanto de tierra, como de agua. Tomando en cuenta esa amplia gama de actividades, el ordenamiento de los espacios costeros debe proveer la expansión necesaria de las áreas urbanas, así como la eliminación de sus desechos. La vialidad debe ser objeto de especial atención, hay que cuidar que el tránsito relacionado con el puerto y las áreas industriales no interfiera con los flujos hacia la zona urbana; se debe lograr el mayor grado posible de independencia en cada uno de ellos. Aunque el nexo entre las zonas urbana y portuario-industrial debe ser eficiente, han de evitarse los problemas que surgen de su contacto inmediato.

En el ordenamiento de los litorales merecen especial atención las consecuencias de la contaminación atmosférica, acústica y de suelos, principalmente en el caso del conglomerado ciudad portuaria-industria-puerto.

El transporte terrestre por ferrocarril y carretera, desempeña un papel importante en la operación continua* de los puertos del país. Actualmente, la mayor parte de las cargas agrícolas a granel, como trigo, maíz, sorgo, soya, semilla de girasol y rábano, y la mayor parte de las cargas minerales a granel como cemento, fertilizantes y concentrado de cobre, son transportados por vagones de mercancías y camiones entre los puertos y sus orígenes o entre los puertos y sus destinos.

La mayoría de los cargamentos a granel son descargados en lotes de unas 20 mil toneladas por barco y la capacidad de un vagón es de 50 a 60 toneladas y la de un camión es de unas 20 toneladas, por lo que cada barco requiere de unos 350 a 400 vagones, o de 1,000 camiones, y debido a que no siempre se cuenta con la cantidad suficiente para esta operación es que en nuestros puertos el tiempo de descarga llega a fluctuar entre menos de una semana a más de un mes. (3)

El crecimiento de los barcos porta contenedores ha incidido en las terminales portuarias que la reciben, pues se requieren muelles de mayores dimensiones, tanto en longitud como en profundidad, equipos más potentes y de mayor alcance, mayores áreas para almacenamiento de contenedores pues se requieren de patios de 20 hectáreas para satisfacer una capacidad de 4000 contenedores.

El factor límite en la evolución de los nuevos sistemas para contenedores es la velocidad de operación de las grúas, en nuestros tiempos se mueven 25 contenedores por hora, si hay 2 grúas por barco, se llega a 400 en un día normal, en algunos casos son 30% mayores, en estos tiempos hay diseños para grúas con capacidad de 50 por hora.

Los espacios situados en la encrucijada de distintos medios de transporte que se conjugan o entrelazan eficientemente, como los puertos y las ciudades portuarias, adquieren el carácter de privilegiados. Pueden desarrollar más su potencialidad de industrialización, pues cuentan con las distintas opciones de transporte para elevar las relaciones del binomio eficiencia-costo.

* Desplazamiento de las mercancías que arriban al puerto para su distribución al interior del país, utilizando el ferrocarril y el camión sin sufrir interrupciones o contratiempos.

El litoral del Pacífico tiene también una posición estratégica para el desarrollo de la industria y el comercio tanto con Canadá y Estados Unidos, así como con América Latina y Asia, gracias a esta ventaja ocasional en un largo plazo se podrían instalar y desarrollar numerosas industrias. Por el momento basta mencionar espacios adecuados para ello a las ciudades portuarias de Manzanillo, con fuertes repercusiones hacia el interior, principalmente Jalisco; Lázaro Cárdenas, cuya actividad tiene estrecha relación con el centro del país, incluyendo la zona metropolitana en la ciudad de México, y Salina Cruz, por su carácter de conexión transísmica. Aunque en menor escala otros puertos del Pacífico también presentan buenas posibilidades, como lo son los puertos de: Guaymas, Topolobampo y Mazatlán por citar algunos.

1.3. Principales Puertos en la Cuenca del Pacífico Mexicano

1.3.1. El Puerto de Salina Cruz:

Es un puerto antiguo inaugurado por el General Porfirio Díaz el 30 de enero de 1894, y fue usado para el transporte terrestre entre Salina Cruz y Coatzacoalcos antes de la apertura del canal de Panamá.

El origen del nombre, se remonta a una leyenda que según unos aborígenes convertidos al catolicismo encontraron una hermosa cruz de sal; se dice que la cruz probablemente fue abandonada por los misioneros en su peregrinar de Oaxaca a Guatemala o se formó naturalmente por las ramas de los huizachales y fue cubierta por la sal de las salinas.

En 1522 Pedro de Alvarado extiende el poder español hasta Tehuantepec y Salina Cruz se convierte en base para el recorrido de las costas a fin de intentar nuevos descubrimientos en el Mar del Sur y encontrar una ruta a las islas de especiera; en 1660 se rebela la población indígena contra el poder español, en el año de 1850 la localización y el incremento del comercio internacional, hace del Istmo de Tehuantepec una buena opción del tráfico interoceánico, en 1905 se construyen rompeolas, el antepuerto, la dársena, 2 secciones del muelle fiscal y las bodegas; en 1940 se da el dragado y la rehabilitación del puerto, para 1955 se da la construcción del Astillero de la Secretaría de Marina, y en el año de 1984 se inicia la construcción del puerto petrolero.

En su infraestructura portuaria el puerto cuenta con obras de protección, áreas de aguas, señalamiento marítimo, obras de atraque y áreas de almacenamiento. (Ver Cuadro no. 1)

INSTALACIONES PORTUARIAS :

El puerto se divide en el área de antepuerto y el área de puerto interior. El área de antepuerto tiene un muelle de contenedores y un muelle de LPG (Liquid Fuel Petroleum Gas). El puerto interior comprende un área para carga general, un área de puerto pesquero y un área naval, cabe destacar que el espigón occidental del área para carga general es de uso exclusivo para Petróleos Mexicanos (PEMEX), existe un muelle de contenedores que su canal de entrada tiene 12 metros de profundidad y 100 metros de ancho y el canal que conecta el antepuerto y el puerto interior tiene unos 10 metros de profundidad y 50 metros de ancho.

Además el puerto cuenta con los Servicios Públicos Portuarios como lo son: (4)

- AGUA POTABLE: Se suministra por medio de pipas, controladas por la Empresa de Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A. (SPITSA), que suministra tanto en el muelle fiscal como en el muelle de contenedores.
- ALMACENAJE: Se efectúa en el recinto fiscal, siendo la responsabilidad de este servicio por parte de la (SPITSA), por conducto del Sindicato de Estibadores de Salina Cruz (CROM).
- AMARRE Y DESAMARRE: Servicio prestado por el Sindicato de Amarradores, bajo la Supervisión de la Capitanía de Puerto.
- CARGA Y DESCARGA: Las maniobras la realiza el Sindicato de Estibadores de Salina Cruz, bajo la supervisión de la Empresa de Servicios Portuarios.
- COMBUSTIBLE: Este servicio lo proporciona Petróleos Mexicanos, en los muelles de contenedores y en la sección I del muelle fiscal.
- CONSOLIDACIÓN, DESCONSOLIDACIÓN Y EMBALAJE: Los proporciona la Empresa de Servicios Portuarios en el lugar que se requiere.
- FUMIGACIÓN: Servicio proporcionado por la Confederación Nacional Campesina (CNC), a través de impulsora del Campo, S.A. en todo el recinto fiscal.
- PILOTAJE: El servicio es suministrado por 3 pilotos pertenecientes a la orden de Capitanes y Pilotos de la República Mexicana, bajo la supervisión de la Capitanía del Puerto, con un horario de 6:00 a.m. a las 18:00 p.m. horas.
- REMOLQUE: Lo proporciona PEMEX, por medio de 3 remolcadores auxiliado eventualmente por la Empresa de Servicios Portuarios del Istmo de Tehuantepec, S.A., con otro remolcador de menor capacidad, y otro de 3,200 hp.
- REPARACION Y CONSTRUCCION NAVAL: En el puerto existen 3 astilleros para embarcaciones pesqueras, uno operado por la Secretaría de Marina, para efectuar reparaciones de mayor tonelaje.
- TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA: Se efectúa por medio de empresas privadas de Auto transportes y Ferrocarriles Nacionales de México, los servicios son contratados directamente por el usuario.

- Su vocación es: Puerto comercial y pesquero, da servicios portuarios para industrias manufactureras diversas, da servicio de recepción y reexpedición de contenedores.

- Su mercado: Es la costa de los Estados Unidos y Canadá, Centro y Sudamérica, la Cuenca del Pacifico, el manejo interoceánico de contenedores (Salina Cruz-Coatzacoalcos) y la zona Sur y Sudoeste del país.

- Servicio de apoyo: Cuenta con terminal especializada para el manejo de contenedores, con 12 metros de profundidad de operación, 9 hectáreas de patio de almacenamiento, 262 hectáreas para desarrollos industriales a 3 kilómetros de las instalaciones portuarias y Eje carretero y ferroviario con Coatzacoalcos, Veracruz y Cd. del Carmen en el Golfo de México. (Ver Cuadro no. 2) y (Ver Fotografía no. 1)

Como dato estadístico el puerto de Salina Cruz tuvo un incremento de la carga general en el período de 1988-1991 de un 130% y en el de contenedores cajas/hora fue de un 64%. (5)

El de carga de granel-mineral tiene un decremento significativo en el período de 1988-1992 y el agrícola correspondiente al período 1986-1988 se incrementa un 40%, aunque al año siguiente pierde ese porcentaje (Ver Gráfica no. 1)

1.3.2. El Puerto de Lázaro Cárdenas:

En 1932 se le otorgó la categoría de tenencia*, con el nombre de Melchor Ocampo, ya que anteriormente se le conocía como "Los LLanitos" y formaba parte del Municipio de Arteaga, en 1947 el Congreso del Estado decretó la creación del Municipio "Melchor Ocampo del Balsas", siendo gobernador el Lic. José María Mendoza Pardo, en 1964, el Plan Económico del Estado y la Instalación de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas "Las Truchas", generan un gran complejo urbano, industrial y portuario, para 1970 el nombre de la municipalidad se cambió por el de Lázaro Cárdenas, en honor al General revolucionario michoacano que fuera presidente de la República Mexicana, y dado que ya existía un municipio con el nombre de Ocampo. En 1973 la Secretaría de Marina construyó las escolleras, el dragado de la dársena, el muelle de la Siderúrgica y el municipal, el faro, obras de señalamiento, y el espigón de burras, para el año de 1977 con el inicio del programa de puertos industriales, con el concepto de establecer industrias con frente de agua para transportar tanto los insumos necesarios, como los productos terminados, abatiendo los costos por flete, se construyen los bordes de las Islas de Cayacal y de En medio, se draga la Dársena y los canales industriales, en 1979 se inician la construcción de los muelles de carga general y Fertilizantes Mexicanos (FERTIMEX), instalación de Industrias como la de Petróleos Mexicanos, la Comisión Federal de Electricidad y de Fertilizantes Mexicanos, en 1982, se construyen los muelles de contenedores, la terminal de granos, se construyen centros de capacitación Marítimo-Portuario, el muelle pesquero y el de Petróleos Mexicanos, y en el año de 1986 se hace la bodega de Consolidación y se terminan las obras de reconstrucción. (Ver Mapa no. 1) y (Ver Cuadro no. 3)

El puerto de Lázaro Cárdenas es un puerto escavado artificialmente en el área de desembocadura del río Balsas.

INSTALACIONES PORTUARIAS:

El puerto cuenta con equipo especializado para el manejo de contenedores, carga general, metales, minerales y graneles, más de 50 montacargas de distintas capacidades, plataformas, cargadores frontales, tractores, tolvas, almejas, grúas y 2 remolcadores para tender a los barcos que arriban al puerto.

* Esto quiere decir que se le daba un nombre oficial por el que a partir de entonces sería reconocido.

En el año de 1992, Petróleos Mexicanos, adquirió 4 nuevas grúas de marco, para tratar de ubicar a esta terminal en niveles internacionales, además, se cuenta con otra grúa de las mismas características, adquirida por la Empresa de Servicios Portuarios, y en año de 1993, quedaron instaladas las 2 grandes grúas porta contenedores de muelle que, sumadas a las que se encuentran en el puerto, permiten alcanzar un rendimiento de 50 contenedores por hora.

En 1992, se estimó que Lázaro Cárdenas manejaría más de 40,600 contenedores que comparados con los 16 mil del año de 1988 significó un incremento del 150% en tan solo 4 años. (Ver Gráfica no.2)

El muelle de contenedores tiene 14 metros de profundidad, 286 metros de longitud y está equipado con una grúa de pórtico, los muelles de carga general tienen de 12 a 13 metros de profundidad, 506 metros de longitud, con 2 bodegas detrás de ellas, el muelle de cereales y el silo fueron averiados por terremotos por lo que hasta hace un año no operaban completamente.

La terminal granelera portuaria más grande de la República Mexicana, se puso en operación en el año de 1992, con el barco "Hermitage" con 52 mil toneladas de maíz y sorgo, ésta terminal tiene capacidad para 80 mil toneladas y velocidad de descarga de 600 toneladas por hora, utilizando un sistema de cómputo para el control automatizado de las operaciones, la inversión total fue de 160 mil nuevos pesos. La terminal cubre una superficie total de 24 hectáreas y cuenta con 534 metros de muelle con 2 posiciones de atraque para buques de hasta 65 mil toneladas, los patios de estacionamiento y vialidad para trailers tienen un área de 48,500 metros cuadrados, los patios para ferrocarril tienen capacidad para 200 furgones, además cuenta con 2 básculas para camión de 75 toneladas cada una y una para furgón de 200 toneladas. (6)

El moderno sistema de operación permite la carga y descarga del grano, almacenamiento y distribución en furgones y/o auto transporte, o bien su transferencia a otro barco para distribución en cabotaje a diversos puertos en forma totalmente automatizada, a través de un sofisticado sistema de bandas mecanizadas y elevadores.

La descarga del barco se realiza con el auxilio de una torre móvil equipada con 2 grandes tubos telescópicos que succionan el grano hacia el interior de la torre donde es pesado. En la parte superior de la granelera el producto se distribuye al interior de las celdas asignadas, con 24 silos, 12 intersilos y 20 extersilos, esta granelera cuenta con 56 celdas. (Ver Fotografía no.2)

Hasta 1992 se había trabajado con una grúa de muelle y las grúas de la embarcación, pero en ese mismo año se adquirió nuevo equipo con el que se pudo atender embarcaciones especializadas en el manejo de contenedores, al tener una grúa de muelle convierte al puerto en semiespecializado.*

Es un puerto que da servicios a barcos porta contenedores desde tierra, pero que no garantiza un servicio continuo, con el equipo nuevo que se adquirió en ese año (4 grúas de muelle), por parte de Puertos Mexicanos se pudo atender a embarcaciones que no contaban con grúas a bordo.

El puerto cuenta con los siguientes servicios públicos auxiliares:

- AGUA POTABLE: Servicio prestado por la Empresa de Servicios Portuarios, por medio de pipas, siendo suministrado en el muelle del recinto fiscal.
- ALMACENAJE: Se presta en las instalaciones del recinto fiscal, siendo responsable la Aduana Marítima, del cobro de los derechos.
- AMARRE: La Empresa de Servicios Portuario (ESP), lo proporciona a través del Sindicato de la Confederación Regional de Obreros Mexicanos (CROM), en los muelles del recinto fiscal, de metales y minerales.
- AVITUALLAMIENTO: La responsabilidad es de 2 empresas particulares bajo la supervisión de la Capitanía del Puerto.
- CARGA Y DESCARGA: La ESP lo brinda a través del Sindicato de la CROM, en los muelles del recinto fiscal y de metales y minerales.
- COMBUSTIBLE: Lo proporciona PEMEX y se da el servicio en el muelle de esta empresa.
- CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN: Servicio prestado por la ESP a los contenedores que lo requieren.

* Palabras del C.P. Carlos Cabanillas Tirado, Director Portuario de la delegación de Puertos Mexicanos y la ESP en el Puerto de Lázaro Cárdenas.

- FUMIGACIÓN: Lo presta la Confederación Nacional Campesina (CNC) a través de Impulsora del Campo, S.A. de C.V..

- LANCHAJE: Servicio proporcionado a los buques por un particular bajo supervisión de la Capitania del Puerto.

- PILOTAJE: Lo proporciona el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, de la delegación Lázaro Cárdenas y cuenta con 2 pilotos.

- REMOLQUE: Lo presta PEMEX y Servicios Portuarios, los cuales cuentan con 3 remolcadores de 1,900, 4,000 y 4,300 h.p., dos de ellos son de la ESP y 1 es rentado por PEMEX.

- TRANSPORTACION TERRESTRE DE CARGA: Existe el ferrocarril y aproximadamente 10 empresas de auto transporte.

- VIGILANCIA: El servicio es prestado dentro del puerto por la Empresa de Servicios Portuario, la policía de Caminos y Puertos y la Aduana Marítima.

En cuanto a los enlaces terrestres el puerto cuenta con comunicación por la costera de Zihuatanejo a Acapulco, tiene acceso por carretera a Uruapan y hacia Colima, además de estar enlazada por ferrocarril a ciudades importantes como la Cd. de México y Guadalajara, aunque los medios de comunicación son deficientes en su servicio y en sus instalaciones (Ver Cuadro no. 4)

El puerto tiene la mayor profundidad de calado de los puertos nacionales, tiene 15 metros en el canal de navegación, 14 metros en las terminales de metales y minerales y en la de granos, 12.5 metros en la terminal de usos múltiples y 13 en la terminal de contenedores.

Se han realizado reuniones con los usuarios, previas a la realización de la maniobra para que esta se lleve a cabo en la forma más adecuada posible, ya que hay operaciones que resultan sencillas, pero otras requieren de una planeación en la estiba y colocación de cargas en los patios, como en el caso de los contenedores o la carga de granel, en el de los graneles, hay que cuidar la estabilidad del barco durante la descarga, en cuanto a procedimientos administrativos se ha reestructurado el flujo de información referente a las maniobras realizadas, para tener un control de toneladas manejadas, tiempo de realización de las maniobras y personal que interviene en estas operaciones, esto ha permitido facturar en un plazo menor y cotejar el cobro que se hace al usuario y el pago al sindicato.

Se firmó un convenio en los 90's con la empresa encargada del tráfico de graneles, minerales y productos semiterminados o terminados de las 2 siderúrgicas establecidas en el puerto, y permitió manejar poco más de 4 millones de toneladas al año de carbón mineral, pellet, chatarra, planchón, varilla y alambón por la terminal de metales y minerales, en el manejo de contenedores, la terminal de contenedores es de una de las 4 mejor equipadas del país, pues cuenta con 3 grúas de muelle, 5 grúas de marco de 6x3+1, 2 grúas de marco de 3x3+1, 3 montacargas de 90 mil libras y 2 de 30 mil libras, además se implantaron programas de informática para controlar en forma automatizada los contenedores que arriben al puerto, a propósito de los contenedores cabe mencionar que la ESP proporciona los servicios de manejo de carga en el muelle de contenedores, el muelle de minerales, el de carga general y el muelle de cereales.

El puerto cuenta con espacio suficiente para ampliar las áreas de almacenamiento ya que afortunadamente existe una demanda de barcos que propician a la ampliación.

Ha habido muchos cambios desde el año de 1988 a la fecha, pues se han adquirido más del 50 por ciento del equipo con que cuenta la Empresa, los métodos y la organización de la operación, han evolucionado en razón al nivel de equipamiento y la capacitación de los trabajadores portuarios, un aspecto importante en la capacitación de los trabajadores es que los instructores son los mismos trabajadores, hasta 1992 se impartieron más de 250 cursos de capacitación, actualmente más de 120 socios de los 148 tienen licencia emitida por la Secretaría del Trabajo para la operación de los equipos.

Cada vez que se adquiere un equipo nuevo se implementan los correspondientes programas de capacitación, de hecho en los contratos de fabricación se considera la capacitación de los operadores y no se permite el inicio de la operación de ningún equipo mientras no este capacitado el operador.

- Su vocación es: Es un puerto industrial representativo de México, con fábricas de gran escala como la de FERTIMEX y PEMEX, pues tienen sus propios muelles privados de uso exclusivo.

El concepto de Puerto industrial en Lázaro Cárdenas es el aspecto más importante, por sus características físicas y por la facilidades que implica transportar un producto de otros países, llevarlo al puerto industrial, procesarlo y sacar el producto terminado, un ejemplo de esto, es la planta ensambladora de NISSAN que actualmente se encuentra en Cuernavaca, la mayor parte de los componentes de sus vehículos llegan al país a través del puerto de Lázaro Cárdenas en contenedores, de aquí se llevan a Cuernavaca, donde se arman los vehículos que salen por Acapulco a Lázaro Cárdenas, si la planta estuviera en el puerto, todo el gasto de flete que se paga por el transporte de la materia prima y regresarlo ya como producto terminado sería un ahorro para el fabricante.

- Su mercado: Centro-Occidente del país; costa oeste de los Estados Unidos y Canadá, países de la Cuenca del Pacífico.

- Servicio de apoyo: El puerto cuenta con amplias áreas de reserva: 16 kilómetros para construcciones de futuras industrias con frente de agua, 60 hectáreas urbanizadas con todos los servicios para la población del puerto y 3,000 hectáreas para la instalación de la mediana y gran industria.

El puerto se ubica definitivamente como el de mayor productividad en el litoral del Pacífico, no solo de México, sino también hacia el sur del continente, e incluso ha alcanzado niveles de productividad semejante a algunos puertos extranjero del norte del continente.

El puerto de Lázaro Cárdenas continúa reafirmandose como un puerto internacional que esta incrementando los volúmenes de carga que maneja tanto de importación como de exportación, ya que sirve a la zona centro del país que es la más altamente industrializada y con mayor movimiento en el comercio exterior hacia la Cuenca del Pacífico.

Por su ubicación geográfica, esta terminal está convirtiéndose en un corto plazo, en un centro de distribución, ya que esta registrando considerables aumentos en los volúmenes manejados en cabotaje.

El Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT), realizó en julio de 1992 inversiones, junto con capital estadounidense y Japonés, además empresarios de Malasia llevaron a cabo una inversión de 85 mil millones de pesos, para la recepción del aceite de palma generando 30 empleos. (7)

Con la firma Prida y Asociados mediante coinversión mexicana-norteamericana, se cerraron operaciones para la instalación de una terminal (4.4 hectáreas) de líquidos, aceites, vegetales y grasas para la exportación a la Cuenca del Pacífico, Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, y se han logrado 13 operaciones en el puerto para la compraventa en el parque de la pequeña y mediana industria de una superficie de 61 mil 700 metros cuadrados, con una inversión de 1,581 millones de pesos, además el puerto de Lázaro Cárdenas se utiliza como puerto para las importaciones de cemento ante la baja producción de este producto. (7)

Como se puede apreciar el puerto de Lázaro Cárdenas, es uno de los puertos más activos del país, aunado a que las perspectivas de desarrollo del puerto son muy amplias, pues cuenta en sus escalas regulares con 2 líneas navieras 1 extranjera que es la Canadian Tropical Line y la otra nacional que es Transportación Marítima Mexicana (TMM).

1.3.3. El Puerto de Manzanillo:

En el año de 1527 Alvaro de Saavedra descubre la Bahía y la bautiza con el nombre de "Santiago de la Buena Esperanza", y pronto adquiere importancia como punto de partida para las expediciones al Océano Pacífico, considerada también "La defensa del mar del Sur", contra piratas y corsarios.

En 1823, los diputados Leandro Bravo y Gerónimo José María Arzac solicitaron en México la apertura del Puerto de Manzanillo para el servicio de Altura y Cabotaje, recibiendo el nombre de Manzanillo por la abundancia de los árboles de ese producto. El traslado del fondeadero de Salagua o Santiago, al lugar que hoy ocupa fue acordado por el gobierno de la República en 1824. El decreto 462 del Congreso de la Unión, del 21 de Octubre de 1825, lo habilitó para el comercio exterior y el cabotaje.

El ayuntamiento de Colima, mandó desmontar la zona de carga y descarga. El 17 de mayo de 1838, la Asamblea facultó al Ejecutivo de la Unión para habilitar nuevos fondeaderos, mientras durara el bloqueo impuesto por las fuerzas navales de Francia en el Golfo de México, el presidente Bustamante reabrió Manzanillo, pero volvió a cerrarlo el 9 de marzo para firmar el Tratado de Paz con Francia. El 2 de junio de 1842, el gobierno central prohibió a Manzanillo el tráfico de cabotaje, el cual se permitió nuevamente del 10 de junio de 1846 al mes de febrero de 1848, mientras duró la guerra con los Estados Unidos, en este año se le da definitivamente el título de puerto de Altura, que se le había retirado en diversas ocasiones.

El puerto se habilitó definitivamente el 1ro. de mayo de 1848, tanto para el movimiento nacional como para el extranjero.

Hasta 1900, Manzanillo había permanecido como un simple fondeadero, el 10 de enero de 1900 se iniciaron las obras del rompeolas que protege la ensenada por el lado oeste. En 1950, PEMEX, terminó su propio muelle y en 1952 la Secretaría de Marina puso en servicio un muelle muy amplio. La insuficiencia de estos servicios hicieron que las autoridades tomaran la decisión de construir un puerto interior en la laguna de San Pedrito, estas obras tuvieron un costo de 100 millones de pesos, y fueron inauguradas por el presidente Gustavo Díaz Ordaz en el año de 1965. En el año de 1985 se construyen el muelle de carga general, el muelle 2 de la Armada y el patio de contenedores. (8)

Situado en las coordenadas geográficas 18 41' latitud norte y 103 30' longitud oeste, la terminal marítima de Manzanillo es un puerto de altura y cabotaje. Este puerto de altura y cabotaje está protegido por un rompeolas de sur a norte de 700 metros de largo, a 200 metros del arranque del rompeolas está situado, con el terraplén de la zona federal hasta el muelle de Petróleos Mexicanos y de norte a sur un muro de concreto para el servicio de los buques de la armada. De oeste a este se localiza el antiguo Malecón Miguel Alemán, con una longitud de 310 metros. En dirección perpendicular, se encuentra el antiguo muelle fiscal de 236 metros de longitud y 50.10 metros de ancho, sigue la bahía en forma semicircular hacia el este hasta San Pedrito y continua al norte, y a una distancia de 8 kilómetros aproximadamente, cambia hacia el noroeste, hasta Salagua donde termina este puerto. (8)

El puerto de Manzanillo es uno de los principales puertos para la distribución de cargas en México y se divide en el área de Antepuerto: Es un puerto antiguo que consiste en el atracadero de pesca y en los muelles de PEMEX, y el área de puerto Interior: Es relativamente un puerto nuevo que se está desarrollando, hay atracaderos públicos, un puerto de pesca y un área naval, además de contar con la siguiente infraestructura portuaria: Obras de protección, de atraque, Áreas de agua, señalamientos, además de contar con áreas de señalamiento (Ver Mapa no. 2) y (Ver Cuadro no. 5)

La Empresa de Servicios Portuarios (ESP), proporciona los servicios de manejo de carga en estos atracaderos públicos y el atracadero de pesca.

Los atracaderos públicos en el puerto interior tienen 9 muelles, 2 de los cuales no están aún terminados, los otros 7 son los muelles principales que manejan los productos agrícolas y minerales a granel y cargas generales incluyendo la de los contenedores.

El puerto de Manzanillo cuenta con muelles en el puerto interior de San Pedrito, el muelle fiscal de Manzanillo, el muelle pesquero y el muelle de Petróleos Mexicanos.

Su amplia infraestructura le permite distinguirse como uno de los puertos en desarrollo más importantes de la costa del Pacífico.

-PUERTO INTERIOR DE SAN PEDRITO: Las dimensiones de los atracaderos son los siguientes: Escollera de entrada 260 metros, escollera del canal sur 150 metros, plantilla de canal 150 metros superior, plantilla de canal 100 metros interior, profundidad del canal de acceso 14.30 metros, el muelle de carga general (banda "A") consta de los tramos 1, 2 y 3 con 450 metros lineales laborables tiene 20 bitas a 25 metros de distancia entre bita y bita, la profundidad del tramo 1: 37' 11.27 metros; tramo 2: 35' 10.67 metros y el tramo 3: 35' 10.66 metros; los tramos 4, 5 y 6 pertenecen a la banda "B", teniendo una longitud de 570 metros lineales laborables y una profundidad en el tramo 4 de 33' 10.06 metros, tramo 5: 34' 10.36 metros, tramo 6: 32' 9.75 metros, y por último el tramo 7 que cuenta con 200 metros

lineales y una profundidad de 36' 10.87 metros perteneciendo a la banda "C" que además contará con los tramos 8 y 9 que totalizarán una longitud de 635 metros lineales. (9)

- DIMENSION DE LOS ALMACENES: Almacén 1: superficie 2,543.1 metros cuadrados, área de almacenaje 1,477.0 metros cuadrados, área de pasillos 1,066.4 metros cuadrados; Almacén 2: superficie 2,451.9 metros cuadrados, área de almacenaje 1,343.0 metros cuadrados, área de pasillos 1,108.3 metros cuadrados; Almacén 3: superficie 3,100.0 metros cuadrados, área de almacenaje 1,800 metros cuadrados, área de pasillos 1,300.0 metros cuadrados. (9)

- MUELLE FISCAL: Profundidad cabecera 10.36 metros cuadrados, banda oeste 8.53 metros cuadrados, longitud laborable por banda 231.0 metros cuadrados.

- OBRA NUEVA: Muelle especializado para el manejo de contenedores con longitud de 250 metros.

- FUNCIONAMIENTO DE ALMACENES: Los resguardos de carga de importación y exportación se rigen por disposición de la Ley Aduanera y su reglamento, así como el instructivo de operación de los recintos fiscales.*

El almacén no. 1: Por el tipo de carga es exclusivo para la exportación.

El almacén no. 2: Es únicamente para el manejo de mercancías de importación.

El almacén no. 3: Se utiliza para el manejo de mercancías de exportación e importación bajo el sistema de almacén estacionario.

El almacén no. 4: Esta concesionado a la empresa de Cementos Tolteca, sirve como bodega exclusiva de cemento a granel de exportación y cuenta con un sistema mecanizado que permite la descarga de las unidades del ferrocarril a la bodega y posteriormente, por tubería se embarca al buque.

Cada uno de los almacenes del 1 al 3 están divididos en secciones y carriles para facilitar la ubicación de las mercancías en los mismos. Por lo que respecta a los almacenes descubiertos se consideran 2 grandes zonas:

* RECINTO FISCAL: Es una zona delimitada, concesionada por el Gobierno Federal (Secretaría de Hacienda y Crédito Público), para el manejo y custodia de mercancías de importación y exportación, fiscalizada por la aduana marítima. Su principal función es el resguardo de las mercancías dentro de sus almacenes de ley, así como vigilar los requisitos especiales que demandan los despachos de importación y exportación.

1.- El área abierta donde se almacenan las mercancías que no son dañadas por la lluvia, brisa o salinidad y..

2.- La zona de contenedores dividido en 3 secciones: El área de consolidación, el área de desconsolidación y el área de descanso.

Las mercancías se manejan por medio de "carnets", que son listados alfabéticos de las mercancías coincidentes con los manifiestos. Los carnets auxilian en la distribución de las diferentes mercancías a los almacenes, ya que por sus características de peso, volumen, embalaje, contenido, etc., deben depositarse en almacén cubierto, área abierta o en área de contenedores.

SERVICIOS PUBLICOS PORTUARIOS AUXILIARES Y CONEXOS:

- AGUA POTABLE: Es suministrada por Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A., y para ello existen 5 tomas en la cabecera del muelle fiscal y 11 tomas distribuidas en la banda A, B y C del puerto con una capacidad de 25,000 litros/hora.

- ALMACENAJE: Se proporciona, tanto en las instalaciones del muelle fiscal como en el puerto interior, suministrado por Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A.

- AMARRE Y DESAMARRE: Servicio prestado por la Sociedad de Amarradores, S.C.

- AVITUALLAMIENTO: Es prestado por particulares, y dan servicio de ferretería y artículos de limpieza, suministro de lubricantes y aceite.

- CARGA Y DESCARGA: El responsable es Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A., el cual lo proporciona a través de la Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico, en fluidos petroleros y derivados PEMEX lo efectúa en sus propias instalaciones.

- COMBUSTIBLES: Lo prestan PEMEX y Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A.

- CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN: Es dado en el puerto interior por Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A.

- CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVALES: El servicio es dado por particulares en pequeños varaderos y la Zona Naval.

- DESCARGA DE DESECHOS: Consiste en la recolección e incineración de basura en las embarcaciones y lo presta Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A., que cuenta con un incinerador y un camión de basura.

- FUMIGACIÓN: Es prestada por la Confederación Nacional Campesina a través de la Compañía Impulsora del Campo, S.A. de C.V.

- PILOTAJE: El puerto presta este servicio en coordinación con la Capitanía del Puerto.

- PESAJE Y REMOLQUE: Servicio prestado por la Empresa de Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A., que cuenta con una báscula de 50 toneladas, el remolaje lo presta junto con PEMEX, que cuenta con un remolcador , cada uno de 4,200 hp., y 2,400 hp., respectivamente.

Para modernizar y ampliar la infraestructura Puertos Mexicanos invirtió en 1991 en el puerto de Manzanillo 29,285 millones de pesos, en la construcción de un muelle especial para contenedores y el pedraplén correspondiente, se construyó el almacén en la banda A con báscula, y quedaron concluidas las conexiones eléctricas entre las subestaciones 1 y 2, así como las instalaciones fijas para la toma de combustible, además se construyó una gasolinera. El puerto también cuenta con 2 grúas porta contenedores y 4 grúas de marco de patio. (10)

EQUIPO PORTUARIO (11)

- 90 montacargas con capacidad desde 4 mil, 6 mil, 8 mil, 15 mil 500, 30 mil y 80 mil hasta 92 mil libras para maniobras de carga de graneles a bordo o en tierra. Cuenta con 13 cargadores frontales de 0.75 metros cúbicos de capacidad. (11)

- Para la descarga de graneles vegetales o minerales a furgones, góndolas o camiones, se cuenta con 58 almejas tipo monolineas, 2 succionadoras y una banda transportadora con capacidad de 120 toneladas/hora para concentrado de graneles y para apoyo de estas maniobras se cuenta con andamios y tolvas. (11)

- Para apoyo de las maniobras de carga y descarga de camiones, góndolas o piezas a bordo o en tierra, 1 grúa Celostia de 140 mil libras y otra grúa móvil Skagit. (11)

- Para el traslado de mercancías de costado de buque a área abierta y almacén o viceversa, se tienen 14 tractores de arrastre de 5 mil libras, 16 tracto camiones de 10 y 20 toneladas de capacidad, 2 tracciónes para arrastre ferroviario, 8 quintas ruedas, 70 planas de 1.0 y 1.5 de capacidad, 1 grúa de marco, que es un equipo especializado para la operación de carga de contenedores de 20' y 40' en patios o áreas especializadas. (11)

- Para maniobras de desatraque y enmienda, en la Bahía de Manzanillo se cuenta con un remolcador de 4,350 hp. (11) (Ver Cuadro no. 6)

El puerto de Manzanillo cuenta con un parque industrial del programa Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT)*, el parque "Constituyente Francisco Ramírez, que cuenta con disponibilidad de terrenos para industrias pesqueras, conexas y zona comercial, lo que resulta una opción muy favorable para las industrias nacionales y extranjeras, ya que se tienen todos los servicios como son: agua, luz, teléfono y vialidad.

Su patrimonio es la tierra aledaña a los puertos, a la cual provee de la infraestructura urbana acorde a las posibilidades y necesidades de la región, y vigila su adecuado uso a través de la promoción para la instalación de industrias o proyectos turísticos.

FONDEPORT, acerca al inversionista al aprovechamiento de las escolleras, espigones, dársenas, muelles y obras portuarias en general, que le permiten el acceso directo al transporte, marítimo.

Manzanillo ha tenido un crecimiento extraordinario, alcanzando niveles internacionales de operación, al tener un importante crecimiento en el manejo de contenedores al llegar a manejar hasta 50,000 en 1992, con respecto al movimiento de carga también a tenido importantes incrementos desde 1984 hasta el año de 1992. (Ver Gráfica no. 3)

Los principales productos que se están manejando en el puerto de Manzanillo son: contenedores, carga general, granel mineral que incluye pellets** que produce Peña Colorada, cemento y roca fosfórica, en otro tipo de carga destacan el frijol, plomo y zinc. En el puerto hay 32 empresas establecidas, esto es gracias a que el puerto cuenta con una terminal especializada en contenedores para atender las exportaciones hacia la Cuenca del Pacífico.

* Fideicomiso del Gobierno Federal sectorizado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, constituido en 1975 con el objetivo principal de promover el desarrollo de los litorales del país.

** Pequeñas balas.

El C.P. Renato Ibarra coordinador de proyectos de Servicios Alimenticios Mejorados, S.A. de Guadalajara expresó en el periodo 89-91: "Han sido notorios los beneficios al utilizar el Puerto de Manzanillo, logrados gracias a las constantes mejoras, modernización y crecimiento del puerto, tanto en infraestructura, como en equipamiento, red terrestre de comunicación, prestación y coordinación de los servicios". (12) Señaló que la alta productividad del puerto permitió introducir sus productos a precios sumamente favorables que benefician directamente al sector agropecuario.

El Lic. Roberto Ferrer, vocal ejecutivo de Puertos Mexicanos informó que el sector privado participó con 140 mil millones de pesos, en la construcción de terminales especializadas de carga, cantidad superior a los 70 mil millones de pesos, que destinó el Gobierno Federal en el año de 1992. Además destacó la importancia de que en una terminal marítima se involucren directamente los trabajadores portuarios, los usuarios y la empresa, para que conjuntamente alcancen resultados. (13)

El puerto de Manzanillo posee cualidades excepcionales y por ello los inversionistas privados participan en la construcción de terminales especializadas para el manejo de graneles, cemento y fluidos, que aunados a la ya existente terminal de contenedores, garantiza la vinculación de nuestro país con los mercados de la Cuenca del Pacífico.

Manzanillo está funcionando con 24 horas de anticipación al arribo de los buques, pues se efectuó una reunión entre el personal operativo y los usuarios para determinar el tipo de maniobras, la mano de obra requerida, y los espacios de almacenaje. Con los usuarios se estableció el compromiso de entregar los documentos correspondientes a la carga, un día antes; se mantiene una coordinación diaria con los delegados sindicales para asignar tareas en patios a las cuadrillas de trabajo; se ha intensificado la capacitación para los empleados y para operadores de equipo de maniobras, a fin de lograr la óptima utilización de los muelles de atraque.

Manzanillo es un puerto cuya zona de influencia abarca la actividad comercial más importante del occidente del país: Colima, Jalisco (Guadalajara) y diversos estados del Bajío (Guanajuato y Querétaro), cuenta con ferrocarril y autopista. El puerto dispone de patios, bodegas y muelles para el manejo de carga general, fluidos y graneles agrícolas y minerales, cuenta con una terminal especializada para el manejo de contenedores con todo su equipamiento y 14 metros de profundidad para barcos de gran porte; se tienen áreas para terminales privadas, energía eléctrica y agua potable.

- Su vocación es: Puerto comercial para manejo de contenedores, instalaciones para terminales granelares, agrícolas y minerales.

- Su mercado: Centro-oeste del país; costas oeste y este de los Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica y países de la Cuenca del Pacífico.

- Servicio de Apoyo: Terminal especializada para manejo de contenedores con 250 metros de longitud de muelle, o hectáreas de patios, 14 metros de profundidad, 2 grúas Panamex de pórtico con equipo complementario y rendimiento de 55 cajas-hora; 10 hectáreas para terminales especializadas, 8 posiciones de atraque para el manejo semiespecializado de contenedores; carga general y graneles, 20 mil metros cuadrados de almacenes cubiertos, 26 hectáreas de patios de almacenamiento, 10 obras de terrenos para usos portuarios diversos, eje ferroviario Manzanillo-Altamira y carretera 4 carriles a Guadalajara.

El puerto de Manzanillo, localizado en una de las 5 zonas de mercado en que se divide el territorio mexicano, de acuerdo con su geografía, tiene acceso a los centros de consumo ubicados a lo largo de la costa mexicana del Pacífico, y por lo tanto, a una innegable conexión con puertos extranjeros, que le dan la posibilidad de comercialización, tanto en lo referente a la promoción de sus productos regionales y nacionales hacia el exterior, como a la adquisición de productos de consumo inmediato, maquinaria y otros insumos para las industrias que permitan la continuidad, el crecimiento y el desarrollo de nuestra industria nacional en todos sus ámbitos.

El puerto se ha beneficiado en diferentes medios de comunicación como la ya antes mencionada carretera de 4 carriles Guadalajara-Manzanillo, así como el puente ferroviario Manzanillo-Tampico, que permite el comercio con la costa oriental de los Estados Unidos; el incremento de líneas de autobuses para pasajeros y el mejoramiento del transporte de carga.

Enclavado en una región de importantes actividades agrícolas, ganaderas, turísticas, mineras, industrias y de servicios, Manzanillo se ve motivado para una constante integración industrial, junto con otros productores de los estados de la región, para tales efectos el puerto cuenta con una importante infraestructura portuaria que ofrece a los usuarios óptimos servicios, que demanda eficiencia y ahorro de tiempo, para coadyuvar a la productividad con los correspondientes beneficios económicos.

Manzanillo ha llamado la atención del sistema económico mundial, para ser integrante del bloque de puertos que representan a los 47 países de la Cuenca del Pacífico. Esta agrupación comprende países industrializados, es decir, con una capacidad tecnológica y económica plenamente desarrollada, por eso crece la importancia del puerto de Manzanillo, ya que lo toman dentro de sus planes de expansión económica, considerándolo como eje o punto de partida para el intercambio de dicha Cuenca.

Como resultado inmediato de esta participación, grupos financieros de Estados Unidos, Asia, Europa y Medio Oriente se han interesado en invertir para terminar la infraestructura portuaria de Manzanillo, para ello se han sostenido pláticas con el Gobierno del Estado de Colima, que al llegar a un acuerdo, se aumentará la capacidad de almacenaje de mercancías a granel y en contenedores, se construirá un dique seco para reparaciones de buques de hasta 1,000 toneladas de peso muerto, se implementará una zona de libre comercio que incremente las posibilidades de comercialización de productos de origen nacional y de importación.

El puerto de Manzanillo ha sido llamado acertadamente "La puerta del Pacífico al comercio internacional", ya que su situación geográfica se considera estratégica por encontrarse con el sudoeste de México, en la costa del Océano Pacífico, en un punto privilegiado de los 8 mil kilómetros de costa que tiene la República Mexicana en ese litoral.

Es un puerto ligado económicamente a la zona centro-oeste, una de las zonas más importantes del país, ya que cuenta con una gran actividad comercial.

Las instalaciones portuarias y el equipo con que cuenta, así como las obras de ampliación, lo hacen un puerto con auténtica vocación comercial para el manejo de contenedores y graneles. En un futuro inmediato el puerto estará habilitado para responder a las necesidades de la dinámica nacional en el comercio exterior, en especial a la importación y exportación del centro y occidente del país.

Actualmente su mercado es hacia las costas este y oeste de los Estados Unidos, pero la reciente participación de México en la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico convierte a Manzanillo en una puerta al intercambio de mercancías con los países que integran a esta zona.

Esto es importante, si se toma en cuenta que las principales potencias económicas del mundo (Estados Unidos y Japón) pertenecen a la Cuenca del Pacífico, en donde se realiza más del 40% del comercio mundial.

1.4. Problemática del Sistema Portuario Mexicano en la zona del Pacífico.

1.4.1. Problemas comunes que presentan los Puertos Mexicanos en la zona del Pacífico

1.- Administración: La administración y operación de los puertos, incluyendo obras de construcción, son ejecutadas por distintas organizaciones del gobierno y la ESP, la coordinación y comunicación entre estas organizaciones son insuficientes ya que provocan problemas de administración y operación.

2.-Almacenamiento: Los puertos no cuentan con suficientes almacenes para la carga a granel que son descargados de los barcos.

3.- Atracaderos: La ocupación de los atracaderos depende de varios puntos, tales como la productividad de la carga y descarga, la hora de operación, el tiempo de alojamiento etc.

4.- Carga Contenerizada: En cuanto a este tipo de carga, las estadísticas no son suficientes para analizar el movimiento actual de la misma. Estos datos son requeridos para estimar el volumen a futuro y preparar terminales para los contenedores, y por último saber el uso de las instalaciones de almacenamiento, tales como tinglado, bodegas y patio descubierto de almacenamiento, también son indispensables para estimar el espacio de almacenamiento requerido para la carga general, a granel y contenedores.

Casi todos los contenedores cargados de importación están forzados a ser fumigados en México según la Ley y Reglamentación, para evitar posibles focos de infección que pudieran ser transmitidos a la población por medio de las mercancías. Tal situación es rara comparada con otros países del mundo, ya que no se da este tipo de situación para agillizar el manejo de los mismos. En México al aumentar el manejo de contenedores como se ha visto en algunos puertos, el caso de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, se hará más grave el problema de lo que es actualmente, ya que deberán contar los puertos con patios requeridos para la fumigación.

El servicio de manejo de carga es prestado en algunos puertos por 2 organizaciones: La ESP y la CTM, las operaciones de descarga a bordo son ejecutadas por la CTM, y otras por la ESP, en esta situación las operaciones suaves y efectivas de manejo de carga pueden ser estorbadas.

5.- Datos Estadísticos: Desgraciadamente nuestros puertos no cuentan con un sistema completo y confiable sobre este tipo de datos, un ejemplo de esta carencia en lo referente a Buques únicamente se cuenta con el número de buques de escala, sin tener en cuenta que es necesario para el análisis de un puerto, el disponer de los datos respecto al tipo de cada buque, tales como buques convencionales, buques portacontenedores, cargueros a granel, capacidad y tamaño de cada buque, por otra parte las estadísticas son de gran ayuda para simular la administración y operaciones futuras de cada Empresa de Servicios Portuarios (ESP), tales datos son indispensables para examinar el sistema de manejo de carga incluyendo los números requeridos, tipos y capacidades de las instalaciones. En el campo técnico son importantes para examinar el número requerido de atracaderos y sus dimensiones, instalaciones de almacenamiento, etc., como ejemplo de esta carencia en lo referente a Buques únicamente se cuenta con el número de buques de escala, pero es necesario para el análisis de un puerto, el disponer de los datos respecto al tipo de cada buque, tales como buques convencionales, buques portacontenedores, cargueros a granel, capacidad y tamaño de cada buque.

La ESP, no mantiene informes diarios que contengan toneladas manejados por cada cuadrilla, tiempo de las actividades de cada cuadrilla y número de contenedores manejados por las cuadrillas.

6.- Instalación/Equipo: Son insuficientes y desequilibradas entre los puertos, así como su sistema de manejo de carga es inadecuado debido a la falta de cucharones, paletas y equipos secundarios de manejo, la baja relación de los días de funcionamiento del equipo a los días disponibles de los mismos, hay equipos obsoletos que no se han reemplazado, hay en cada puerto daños a las instalaciones/equipos de manejo de carga y problemas en cuanto a los mismos, las políticas y el mantenimiento son diferentes en los puertos, los repuestos son insuficientes. Respecto a los talleres de conservación, estos no cuentan con la suficiente maquinaria y herramienta, además no existe un nivel técnico y no hay suficientes Ingenieros y trabajadores, los repuestos son viejos y no se han utilizado por períodos demasiados largos provocando problemas financieros por su deterioro.

En la mayoría de los puertos mexicanos de la Cuenca del Pacífico, se observan deterioros y desgastes en las instalaciones portuarias, debido a que fueron construidos hace mucho tiempo y la rehabilitación requerida no se ha ejecutado debido a los fondos limitados para el trabajo de construcción y reparación de los puertos.

7.- Operación de estiba y desestiba: El problema es que es realizada por el supervisor del agente marítimo a bordo, y no por los supervisores de la ESP, ya que cuando empieza una operación de carga, el supervisor de cargas de la ESP debe quedarse a bordo del buque para ver que la operación sea debidamente ejecutada, ya que en la operación el punto más importante, es mantener los cliques o grúas del buque en funcionamiento continuo, y en

caso de que la operación se pare por más de 15 minutos, el supervisor debe chequear que ha ocurrido.

Un supervisor debe realizar las siguientes funciones:

- a) Tener conocimientos de las cargas, estiba y equipo de los buques.
- b) Familiarizarse con las operaciones de los obreros de bodega y patio.
- c) Negociar con los oficiales del buque respecto a las operaciones de estiba.

8.- Permanencia: Se mantiene un largo tiempo de permanencia de contenedores y cargas generales fraccionadas en los puertos, debido quizás a los bajos costos de almacenamiento y a los procedimientos de importación/exportación, y a la insuficiente capacidad de almacenamiento.

9.- Procedimiento de entrada/salida de buques: No son tan graves como otros problemas que presentan los puertos mexicanos, pero debido a las formalidades burocráticas se ha impedido el despacho rápido de los buques; también las horas de trabajo de las organizaciones gubernamentales relacionadas con el puerto y de la ESP son distintas, conduciendo a la ineficiencia en las series de procedimientos de importación y exportación.

10.- Servicio de manejo de carga: Es prestado en algunos puertos únicamente por 2 organizaciones: La ESP y la CTM, las operaciones de descarga a bordo son ejecutadas por la CTM, y otras por la ESP, en esta situación las operaciones suaves y el manejo de carga pueden ser estorbadas, ya que no existe una coordinación entre ambas organizaciones.

11.- Tarifas: Son las compensaciones por los servicios de manejo de carga prestados en cada puerto y proporcionan los principales ingresos de la ESP, pero las tarifas están estrechamente relacionadas con las operaciones de manejo de carga de los sindicatos, por lo que no representa una ganancia real para la empresa.

12.- Transporte: El transporte terrestre por ferrocarril y carretera, desempeña un papel importante en la operación suave de los puertos del país. Actualmente, la mayor parte de las cargas agrícolas a granel, como son el trigo, maíz, sorgo, soya, semilla de girasol, rábano y la mayor parte de las cargas minerales a granel como son el cemento, fertilizantes y concentrado de cobre, son transportados por vagones de mercancías y camiones entre los puertos y sus orígenes o destinos.

La mayor parte de los cargamentos a granel son descargados en lotes de unas 20 mil toneladas por hora y la capacidad de un vagón es de 50 a 60 toneladas y la de un camión es de unas 20 toneladas, por lo que cada barco requiere de unos 350 a 400 vagones o 1,000 camiones y debido a que no se dispone en su totalidad, el tiempo de descarga fluctúa entre menos de 1 semana y más de 1 mes.

En el ferrocarril es difícil conseguir el número de vagones para la descarga de los cargamentos a granel transportados por buques de servicio irregular, por que el arreglo de vagones y locomotoras para los servicios interiores regulares tienen prioridad, en tiempos de cosecha se agrava aún más el problema.

En cuanto a los camiones, el problema se debe a la sustitución de los camiones viejos, a la reparación de los camiones averiados, el precio alto de las refacciones y a que los conductores prefieren conducir distancias cortas.

13.- Volumen: Aunque el volumen de manejo de la carga en los puertos es diferente en cada puerto, no se puede decir en conjunto que el volumen manejado actualmente en cada puerto está en nivel alto. En algunos puertos, el volumen de manejo de carga se ha quedado casi al mismo nivel en estos últimos años y más aún ha dado muestras de disminución, por lo que la situación es problemática, ya que no se da un uso efectivo a las instalaciones portuarias y a la administración de los puertos.

Existe una productividad de carga/descarga de contenedores como el de los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo de 7 a 8 contenedores por hora/cuadrilla y en el puerto de Yokohama en Japón son con el equipo del buque de 16.8 contenedores por hora/cuadrilla y con la grúa de pórtico de 28.9 contenedores por hora/cuadrilla.

En nuestro país es debido a la pérdida de tiempo que se da antes de que se empiece la descarga de los contenedores y por la carencia de herramientas que se necesitan para soltar los mismos, como son: tubos o barras de hierro, aunado a esto a los obreros no hay una persona que los dirija debidamente, los operadores de grúas y señaladores no son hábiles en el manejo de contenedores, existen problemas con los desenganchadores del muelle, ya que se ayudan unos a otros para colocar el contenedor exactamente en el remolque provocando el entorpecimiento de la operación.

1.4.2. Problemas Especificos del Puerto de Salina Cruz

1.- Afluencia: Existe muy poca afluencia de buques al puerto, debido a que no se le da la suficiente propaganda en el extranjero, además existen 3 buques naufragados en el puerto, lo cual dificulta el acceso al puerto de los barcos con gran tonelaje aunado a que existe poca anchura en el canal de entrada al puerto y no hay rehabilitación de los cobertizos viejos.

2.- Bodegas: Las bodegas existentes deben ser protegidas de la fuga de agua para asegurar el almacenamiento de las cargas agrícolas y mineral a granel.

3.- Cucharones: Los cucharones de quijadas y las tolvas deben ser preparadas para manejar la carga agrícola/mineral a granel con más eficiencia que la que actualmente se está dando, y además deben contar con Buldozer de 3 a 5 toneladas para las operaciones de manejo de carga en las bodegas de los buques.

4.- Gruas: Las grúas de transbordo en el puerto no están en buen estado y el puerto es uno de los pocos puertos equipados con una grúa de pórtico para contenedores y esto debe ser una característica principal del puerto, pero no es así, por la corta longitud de alcance de la grúa para los contenedores más lejanos en cubierta.

5.- Repuestos: Los repuestos para la maquinaria usada en el funcionamiento (carga, descarga, estiba etc.) del puerto son insuficientes y de baja calidad en los almacenes.

6.- Superficie: Las condiciones de superficie de descarga no son lisas y llanas, así que la rehabilitación del pavimento debe hacerse con suma urgencia para hacer la operación segura y efectiva de los montacargas de horquillas.

7.- Transporte: Por lo que toca al transporte terrestre, las locomotoras y vagones provistos en esta área no son suficientes para la distribución de las mercancías, así como el número de camiones.

8.- Ubicación: Las ubicaciones de lotes y las numeraciones en el patio de contenedores no están marcadas claramente lo cual dificulta las operaciones de manejo de la carga.

9.- Vientos: Los vientos fuertes de los meses de octubre a marzo a veces dificultan la entrada de buques de Escala al puerto y el manejo de contenedores debe a veces suspenderse también.

10. Volumen: El mayor problema en este puerto puede ser el volumen decreciente de cargas manejadas, ya que por ejemplo, las cargas de contenedores de la NISSAN se trasladaron al puerto de Lázaro Cárdenas.

1.4.3. Problemas Específicos del Puerto de Lázaro Cárdenas

1.- Administración: En cuanto a la Administración y Dirección portuaria, las oficinas de la Empresa de Servicios Portuarios están ubicadas en tres lugares diferentes y la comunicación se dificulta entre ellas.

2.- Área: Se debe dar una utilización efectiva del área sin usar en la parte de atrás de los muelles de carga general.

3.- Mantenimiento: Los talleres de conservación no tienen un plan de mantenimiento periódico y no existe limpieza en la superficie de descarga, en los patios de almacenamiento descubiertos y cobertizos, ya que existe mucha chatarra y desperdicio.

4.- Obreros: No existe un número óptimo de obreros para el manejo de carga ya que el volumen de la carga lo sobrepasa.

5.- Servicio: La ESP controla los servicios del suministro de combustible y agua además de la recolección de basura, formando un monopolio.

6.- Silo: El silo debe tener una capacidad apropiada de carga, ya que parece ser que fue diseñado únicamente para la descarga.

7.- Transporte: Los camiones que conectan Lázaro Cárdenas con sus principales zonas de influencia, particularmente con la ciudad de México están en mal estado, esto es uno de los mayores problemas para el desarrollo del puerto.

El número de remolques no es suficiente, siendo una de las razones que la Central de Servicio de carga no se encuentra cercana al puerto.

Existe falta de vagones para la descarga de cereales, por ejemplo, un granelero de trigo fue obligado a permanecer en el puerto por más de 20 días debido a la falta de vagones.

8.- Ubicación: El puerto no cuenta con una óptima ubicación de lotes para cada uno de los tipos de mercancía que se maneja en el puerto y la numeración en el patio de contenedores no es clara.

1.4.4. Problemas Específicos del Puerto de Manzanillo

1.- Administración: En cuanto a la Administración y Dirección Portuaria es necesario hacer claros los deberes y funciones a cargo de la ESP., y uno de los principales problemas en las formalidades aduaneras es la burocracia que hacen este proceso molesto y tardado.*

2.- Canal: El canal de entrada al puerto es angosto.

3.- Capacitación: Los obreros de manejo de carga están mal capacitados y organizados teniendo como consecuencia la poca eficiencia y productividad en el manejo de la carga.

4.- Instalaciones: Existe una insuficiencia de las instalaciones/equipo menores en el manejo de la carga.

5.- Mantenimiento: Las superficies de descarga y cobertizos del área de antepuerto (Muelle de Manzanillo) son anticuados y no están en buen estado, además la capacidad de las instalaciones de almacenamiento es insuficiente en el puerto a causa del área limitada de almacenamiento.

No existen pequeños Buldozers de 3 a 5 toneladas para usarse en las bodegas de los buques.

6.- Previsión: Se debe pensar en la futura carga de cereales a granel y cargas de contenedores y en la construcción de nuevos muelles y proveerse de nuevos equipos para darle mayor utilización al puerto debido a la nueva apertura política económica que se dio en el antiguo gobierno de Salinas de Gortari.

7.- Seguridad: En la bodega de cemento, no existen medidas de higiene, ni de seguridad tan estrictos como los hay en otros puertos del mundo.

Aunque en la mayoría de los puertos existe el derrame de las mercancías, en este puerto es notorio por la gran cantidad de granel derramada de los cucharones de quijada y tolvas, produciendo la merma de la mercancía, así como su contaminación.

* Las formalidades aduaneras son más notorias en este puerto.

8.- Transporte: La falta de vagones y camiones es notable y hace lento que se despachen los buques, los camiones de acceso y del ferrocarril pasan por el área central de la ciudad de Manzanillo que esta ubicado enfrente del área del centro de la ciudad, además de que estorban el tráfico público.

No hay medidas reales de manejo de carga y productividad, la falta de vagones de ferrocarril para las cargas agrícolas y minerales a granel causa una situación grave en el puerto, por ejemplo, un buque carguero de 20 mil toneladas debe permanecer de 20 a 30 días para descargar una carga agrícola a granel.

2. Desarrollo e Integración de la Cuenca del Pacífico

2.1. Configuración y Desarrollo de la zona económica de la Cuenca del Pacífico

El Océano Pacífico, el mayor del mundo fue descubierto en 1513 por el capitán español Vasco Nuñez de Balboa, y después por el navegante portugués Fernando de Magallanes, quien completó su descubrimiento y emprendió la aventura de cruzarlo auspiciado por la Corona española.

Nuestro país tiene una larga tradición de relaciones con el Pacífico, en 1564 zarpó de un punto de la costa mexicana, conocido como Barra de Navidad, la célebre expedición que encontraría algunos meses después la ruta de navegación entre el Oriente y el Continente Americano.

La expedición fue organizada en México por el capitán Miguel López de Legazpi y guiada por el fraile Andrés de Urdaneta.

Desde el siglo XVI barcos procedentes de nuestras costas navegaban por el gran océano y comerciaban con los países de Oriente. Fuimos también un vínculo con Europa, pues las mercancías traídas por medio de la "Nao de China", transitaban por nuestro territorio para consumirse en los mercados europeos. Desde esa época surgieron influencias recíprocas muy considerables que todavía pueden percibirse en ambos lados del océano.

Al mencionar estas realidades históricas es únicamente para destacar las experiencias que hemos mantenido con algunos países que hoy conforman la Cuenca del Pacífico.

Si hace 400 años nuestro país fue el detonador de las relaciones económicas del Pacífico, hoy tiene el compromiso de tomar un nuevo liderazgo que le produzca, en el ámbito internacional, una posición más sólida en esa región.

Durante el presente siglo las relaciones internacionales han experimentado cambios trascendentes gracias a la liberación económica, al progreso de las comunicaciones y al sorprendente desarrollo científico de los Estados y sus relaciones, y en general han modificado cualitativa y cuantitativamente al orden mundial. Esa evolución en la estructura internacional se caracteriza por la multipolaridad, misma que tiende a poner fin a la interdependencia y a los regionalismos para alcanzar un desarrollo compartido entre las economías.

En la Cuenca del Pacífico aparece un nuevo centro de poder económico mundial. En la región, constituida por 47 países, de los cuales 24 son ribereños y 23 insulares. (Ver Mapa no. 3) y (Ver Relación no. 1).

En esta región es donde se han desarrollado las economías con mayor dinamismo en años recientes. En los países de la Cuenca del Pacífico existe una gran heterogeneidad política, económica y cultural.

La importancia del desarrollo económico que se está generando en esta zona presenta amplias perspectivas de cooperación e intercambio internacionales, lo que puede traducirse en un futuro prometedor para todas las naciones que lo conforman.

La Cuenca del Pacífico podría definirse como la región conformada por todos los territorios que tienen litorales en el Océano Pacífico, aunque esta definición tal vez la más sencilla, incluye el término "región", que es definido en los diccionarios como una superficie terrestre con características homogéneas, ya sean físicas o humanas.

La Cuenca del Pacífico es la región de mayor extensión, concepto considerado en el ámbito del comportamiento y la evolución de las relaciones internacionales en el que las regiones se pueden delimitar no sólo a partir de la proximidad geográfica, sino además por la interacción política, económica y social de los países.

La realidad de la Cuenca del Pacífico no debe explicarse a partir de elementos de pertenencia estrictamente geográficos a esa enorme superficie, ya que resultan más importantes las consideraciones socioeconómicas y culturales, por tanto, la interrelación generada entre países que tienen como denominador común el estar situados en el Océano Pacífico y realizar entre ellos la mayor parte de sus intercambios, resulta la consideración de mayor trascendencia.

La Cuenca es una región económica, pues cuenta con un grupo de países que cooperan entre sí, de manera cercana y luchan por fortalecer ese objetivo común.

Por tanto, el proyecto de la Cuenca del Pacífico ante todo, está fincado en la cooperación económica que se cristaliza en crecientes corrientes comerciales, inversiones, transferencia tecnológica, etc., no se trata de un bloque cerrado, por el contrario varios de los países industrializados del Pacífico están fundados en modelos orientados a los mercados externos, sobre todo hacia los Estados Unidos, el Japón y otros países de la Cuenca.

Los países que tienen costa en el Pacífico suman una extensión territorial superior a 65 millones de kilómetros cuadrados y en ellos habita cerca de la mitad de la población mundial, además de producirse la mitad de la riqueza total mundial.

La Cuenca del Pacífico genera más del 40% de las exportaciones y 38% de las importaciones mundiales, su ingreso per capita anual fluctúa de 500 a 23 mil dólares, posee un porcentaje muy importante de las reservas mundiales comprobadas de petróleo y la alfabetización en los países de mayor desarrollo económico abarca a la mayoría de su población.

La región de la Cuenca del Pacífico comprende países industrializados como el Japón, Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda, Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong y Singapur, también conocidas como los "cuatro tigres" o "dragones de Oriente", debido a sus economías crecientemente competitivas y a su gran audacia comercial, los cuales han logrado crecimientos económicos constantes, no obstante la crisis global de todo el sistema económico de los últimos años, este crecimiento se debe a su política de apertura comercial y financiera y de una política agresiva de exportaciones.

También cuenta con países con menor desarrollo comparado con los países industrializados de la zona del Pacífico, los de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)*, conformada por Brunei, Indonesia, Filipinas, Malasia, Singapur** y Tailandia**, que cuentan con bajos ingresos, son esencialmente productores y comercializadores de materias primas, y algunos de los cuales muestran un gran proceso económico y desempeño exportador, países latinoamericanos como México, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y los centroamericanos, un grupo de pequeñas naciones insulares.

La actual tendencia a la formación de bloques es un medio para acelerar el desarrollo de los países. Los primeros pasos de esa tendencia datan de los años cincuenta, cuando se fundaron organizaciones como el Benelux (Bélgica, Holanda y Luxemburgo), y la Comunidad Económica Europea. También destaca la formación de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), que negocia incorporarse, en el aspecto comercial, al Mercado Común Europeo.

Este proceso también se da en América Latina, ya que los países de la región han intentado su integración a través de distintas organizaciones (ALADI, SELA, CARICOM) entre otros.

* Organización de carácter político.

** Países que no obstante presentar elevadas tasas de crecimiento económico son considerados dentro de esta organización.

Los bloques económicos surgieron a finales de los años cincuenta por recomendación de la CEPAL, el Mercado Común Centroamericano (MCCA), y la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), que en 1980 se reconvirtió en la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Por otra parte, se creó la Asociación de Libre Comercio del Caribe (Carifta).

Sin embargo, los avances reflejados demuestran que nos falta mucho para integrar un bloque como el de la Comunidad Económica Europea, sin embargo los cambios y el entorno económico del mundo han obligado a esta región a pensar con seriedad en su integración.

La Cuenca del Pacífico, no es propiamente un bloque económico, pues no existen acuerdos o tratados que obliguen a constituir una zona de libre comercio o un mercado común, salvo el caso de Australia y Nueva Zelanda que firmaron un Acuerdo de Acercamiento Económico.

Lo que la caracteriza es un principio de cooperación económica iniciado prácticamente desde el fin de la Segunda Guerra Mundial a instancia de Japón, Australia y Nueva Zelanda, que invitaron a Canadá y a los Estados Unidos a participar.

Los procesos de cooperación en el área cristalizaron hasta 1967, al formarse el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (CECP) y la (ASEAN).

En la actualidad la Cuenca es una entidad económica regional en formación, con importantes corrientes comerciales y de inversión. Las relaciones comerciales y financieras se realizan básicamente con los Estados Unidos y Japón como centros hegemónicos y en torno de ellos giran, tanto la diversificación como el intercambio regional.

El peso acumulativo y la creciente importancia de la Cuenca del Pacífico, en la economía mundial es clara, su complementaria interna le ha permitido diversificar sus relaciones mundiales más allá de los vínculos coloniales.

En este sentido, ha ocurrido una reorganización comercial, pues los consumidores de la zona satisfacen su demanda creciente de productos de alta tecnología y gran calidad mediante un proceso de importación-exportación entre países y regiones de la misma área.

Esto ha conducido a la especialización productiva y a la considerable competencia entre los productores para inducir una demanda que fortalezca a los más pequeños. Esta política se observa claramente en los "cuatro tigres" asiáticos: su desarrollo se apoyó en la demanda interna de Japón y en la fuerza del yen, lo que se reflejó en su propia demanda interna y en el valor de sus monedas.

El sector privado de la zona se integra en el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, cuyos objetivos centrales son:

- Promover beneficios económicos mutuos y progreso mediante la cooperación económica.
- Fortalecer el sistema de libre empresa.
- Mejorar el ambiente empresarial.
- Incrementar los negocios y las inversiones en los países y regiones de la Cuenca.

Fundado por Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón y Nueva Zelanda, que participan mediante comités nacionales, en 1989 ingresaron los primeros países latinoamericanos: Chile y México. En 1990 Hong Kong y Perú, en 1991 Malasia, y en 1992 Fiji y Filipinas.

Hasta el momento la Cuenca del Pacífico ha sido considerada como un fenómeno casi totalmente asiático, ya sea como un marco regional para los intereses de Estados Unidos en Asia Oriental y Sud oriental, o para los más amplios intereses regionales de Japón.

En el proceso hacia la globalización, aparece una nueva internacionalización del trabajo que integra actividades especializadas de todo el mundo, abarcando así mayor cooperación comercial, que aunado a los avances tecnológicos, prevé mayores beneficios comunes a los países, un mayor ejemplo de este caso sería Japón, que para ser una de las mayores potencias económicas, ha necesitado de los recursos minerales de Australia, del petróleo y gas de Indonesia, Arabia Saudita y ahora de México, de los recursos forestales de Malasia, así como compartir parte del proceso productivo con los países de la periferia, lo cual ha resultado benéfico, sobre todo en el caso de las maquiladoras de exportación, ya que estas producen manufacturas con alto valor agregado, traduciéndose en excedentes y en efectos multiplicadores para los países donde se asientan.

En relación a lo anterior Japón ha obtenido los siguientes beneficios: (14)

- a) Crecimiento real del producto interno bruto de 4.5% en 5 años.
- b) Ingreso per cápita de más de 22 mil 500 dólares anuales.
- c) El 99% de su población está alfabetizada.

El concepto de la Cuenca del Pacífico como bloque económico evolucionó de un planteamiento elaborado por el Japón, basado en la creación de una zona de libre comercio, que se convirtió en iniciativa para constituir una organización multilateral de carácter económico. Durante las 2 últimas décadas superó al comercio trasatlántico, por el equivalente a la mitad del total, siendo el transpacífico de 280 mil millones de dólares.

Para el año 2000 dos terceras partes de los consumidores del planeta se localizarán en esta zona, y el 40% del comercio mundial lo concentrarán los países ribereños de la Cuenca del Pacífico.

De ahí la importancia que adquiere esta zona, y por lo cual países como la República Popular de China, la Comunidad de Estados Independientes (CEI), y los países Latinoamericanos tienen la necesidad de participar activamente en las relaciones comerciales que se dan en esta zona, así como ser parte de las decisiones concertadas en el seno de las negociaciones entre los países de la Cuenca del Pacífico.

2.2. Integración de México a la zona económica de la Cuenca del Pacífico

Hace apenas un decenio nuestra economía se encontraba prácticamente cerrada a la competencia externa, en la actualidad gracias al pasado Gobierno, es una de las más abiertas del mundo y mantiene nexos con las regiones económicas más importantes del planeta.

En 1985 México emprendió un intenso proceso de regulación y apertura que se inició con la liberación de las importaciones, se afirmó con su ingreso al GATT en 1986 y la nueva reglamentación sobre inversión extranjera en 1989, los objetivos expresos de esa estrategia se relacionan con el impulso de la modernización del país.

En 1982 todas las importaciones requerían permiso previo, existían 16 tasas, los aranceles máximo y ponderado eran de 100 y 27% respectivamente, la dispersión arancelaria ascendía a 25%. En el sexenio del Lic. Salinas de Gortari presentaba una fisonomía distinta: la mayoría de las restricciones cuantitativas al comercio exterior se sustituyeron por aranceles, las fracciones sujetas a control representaban menos del 2% del total, existían solo 5 tasas, y el arancel más alto era de 20%, la media arancelaria era de 11%, y la dispersión menor al 5%. (15)

Por lo que se vio anteriormente y las medidas que se tomaron, México reunió todas las condiciones para ser miembro de la Conferencia de la Cuenca del Pacífico, ya que se pide como requisito que estén a favor de un sistema comercial abierto, sin proteccionismos mayores, y que tengan una parte sustancial de sus intercambios comerciales dirigidos al área del Pacífico.

Desde esta perspectiva, podría decirse que, tomados en términos globales, nuestro intercambio comercial se produce en 90% con esta zona, incluidos los Estados Unidos y Canadá, pero si nos limitamos al área del Pacífico Asiático, nuestro comercio sería aproximadamente de un 10% del total, en el año de 1992, sin embargo nuestro ritmo de crecimiento con estos países es mayor al de otras regiones, por ello se puede decir, que en los próximos años puede llegar al 20% de intercambio.

México debe aprovechar su posición geográfica privilegiada, con litorales en los Océanos Pacífico y Atlántico. Por su vecindad con el mayor mercado, el de los Estados Unidos, puede actuar como puente entre Oriente y Occidente.

El país fue también vínculo con Europa, pues las mercancías que traía la Nao de China transitaban por el territorio mexicano para continuar a los mercados europeos. Desde esa época surgieron influencias recíprocas considerables que todavía pueden apreciarse en ambos lados del océano, el mutuo provecho de esa relación es una base para volverla hoy más intensa y benéfica.

Por ello resulta alentador que ahora se esté restaurando con libertad, con un modelo nuevo, considerando las grandes perspectivas comerciales y de inversión, así como las tecnológicas que tenemos.

Si hace 400 años México fue el emprendedor de las relaciones con el Pacífico, hoy tenemos el compromiso de asumir un nuevo liderazgo que le dé a nuestro país una posición más sólida.

México busca nuevas formas de relacionarse económicamente con otros países, la Cuenca del Pacífico le ofrece una amplia gama de oportunidades comerciales y económicas que deben aprovecharse mediante una eficaz inserción en el desempeño comercial de la región del Pacífico.

En el nuevo entorno de la economía mexicana es relevante la estrategia de las negociaciones comerciales, ésta debe considerar acciones de carácter multilateral, con organismos internacionales y regiones económicas y bilateral, para contrarrestar las prácticas neoproteccionistas y los posibles desequilibrios entre las concesiones y los beneficios derivados de la apertura económica, asimismo, ante el desequilibrio de la balanza comercial se deben promover formas no convencionales de comercio internacional y estructurar modelos selectivos para atraer inversión extranjera directa en las actividades que contribuyan al desarrollo integral de la economía.

En 1992 México realizó 68.7% de exportaciones y 63% de sus importaciones en los Estados Unidos, Japón ocupa el 2do. lugar siguiéndole Canadá, después de estos tres países el comercio con los demás países de la Cuenca es insignificante. (16)

Ante diferencias tan notables, México debe mirar con mayor interés para su comercio a la zona de la Cuenca, para beneficiarse del potencial económico de la región, así como diversificar y equilibrar sus intercambios con sus socios tradicionales y los socios potenciales que tendrá en un futuro no muy lejano. Debe promover convenios bilaterales o acuerdos de alcance parcial, por sectores que permitan incrementar ciertos volúmenes de comercio en áreas escogidas para el intercambio comercial.

La zona Asiática del Pacífico, es la que dispone de más recursos financieros, por lo que es fundamental promover la presencia de las empresas mexicanas en la captación de recursos, ya sea de inversión o de crédito.

El largo proteccionismo que prevaleció en México retrasó la modernización de su planta productiva, la apertura económica puede dar lugar a que las grandes transnacionales sean las únicas beneficiadas de esta combinación de factores, lo que haría de nuestro país una zona industrial de poco valor, pero este peligro puede ser neutralizado mediante programas con sectores específicos de países de la Cuenca que quieran, desde México, expandir su participación en el mercado norteamericano.

México tiene buenas razones para ampliar sus relaciones con los países de Asia Oriental con miras a aumentar los flujos de Inversión Extranjera Directa (IED), provenientes de esa región. La más importante es la necesidad de diversificar sus fuentes de suministro y así reducir su dependencia de los Estados Unidos. en un renglón tan vital como es la IED.

La inversión Asiática es minoritaria comparada con la estadounidense y la europea, y lo constituye casi el Japón en su totalidad. Sin embargo, su interés es grande como lo demuestran los proyectos de inversión y las acciones de promoción por parte de empresarios y funcionarios gubernamentales que se han multiplicado en los últimos años.

Estando a punto de entrar al siglo XXI, se vive una etapa que determinará nuestro futuro, en la que los reajustes estructurales han puesto en problemas a las viejas y anacrónicas fuerzas de poder, condenándolas a morir si no se modernizan. La tendencia económica internacional apunta hacia una nueva organización bajo 2 aspectos fundamentales:

- En primer término, la conformación de bloques económicos, que permitirán a las naciones fortalecer su capacidad negociadora en los mercados mundiales y,
- En segundo término, la globalización del comercio, que es la transformación del comercio internacional tradicional en un intercambio que rompe este esquema, incorporando nuevos sistemas y procedimientos, mediante los cuales los bienes y servicios financieros y tecnológicos de todo el mundo se entremezclan para mejorar en calidad y cantidad.

Dada la tendencia de globalización e integración en que se encuentra la economía mundial y en general las relaciones internacionales, resulta conveniente para nuestro país ampliar sus relaciones bilaterales y multilaterales con los países que conforman la Cuenca del Pacífico.

El alto número y calidad de los países que en ella concurren, sus elevadas poblaciones y el poder agregado de sus economías ponen de manifiesto la importancia de esta zona como ámbito de intercambio, foro de negociaciones, mercado económico y turístico, centro tecnológico y político.

En el caso de México, es necesario poner énfasis en el proceso de modernización que se emprendió con el gobierno de Salinas, lo que significó y aún continúa con el sacrificio de la población, pero que siguió el camino adecuado para fortalecer la estructura social y la estabilidad política del país y el cual ayudó al menos durante su gobierno a un desarrollo sostenido, que se había perdido con los gobiernos de la Madrid Hurtado y López Portillo.

Estas reformas abrieron la posibilidad de recuperar el terreno perdido y proporcionar las herramientas suficientes para que el país fuera realmente competitivo en los mercados internacionales, con esa estrategia económica, basada en la apertura comercial y su modernización, se adoptó un nuevo modelo de desarrollo enfocado hacia el exterior.

La integración de México en la Cuenca del Pacífico, se enfocó principalmente a ciertas ventajas tales como:

- La posición geográfica privilegiada.
- Su litoral a dos océanos.
- Tierras muy productivas apoyadas por una vasta gama de climas.
- Abundante mano de obra comparativamente barata.
- Extraordinarias reservas de materias primas.
- Una situación política y social, estable.

Por otro lado, nuestro país debe aprender de los esfuerzos y logros que en varios sentidos han alcanzado las naciones desarrolladas de la Cuenca del Pacífico en su beneficio, por ejemplo, los ya mencionados cuatro tigres también conocidos como los NIC's (países recién industrializados), y ahora los NIE's debido a que únicamente su economía se ha industrializado y no todos sus elementos constitutivos.

Para México, es en estos tiempos de gran importancia, la ampliación y el fortalecimiento de las relaciones con los países de la Cuenca del Pacífico, como muchos especialistas lo han comentado, la Cuenca del Pacífico, se presenta como una alternativa muy prometedora para el desarrollo del comercio exterior, la diversificación de mercados, la cooperación económica, el suministro de tecnología y la integración regional.

Estas oportunidades debe aprovecharlas el país sin descuidar la participación de los Estados Unidos, Canadá, y de los países centroamericanos y sudamericanos del litoral que pertenecen a esa zona.

En varios aspectos, especialmente económicos y tecnológicos, las naciones del Pacífico Asiático, con Japón en primer termino representan valiosas opciones de acceso para México a una diversa y vigorosa modernidad.

Actualmente la zona del pacifico es, quizá, el ámbito geográfico de mayor dinamismo económico y tecnológico del mundo. Las innovaciones y transformaciones que ahí ocurren están perfilando el futuro en varias áreas claves del desarrollo mundial, como es el caso de la electrónica, robótica, biotecnológica, la producción de nuevos materiales, las telecomunicaciones, la transportación masiva, entre algunos de los más importantes, por otra parte, la dimensión conjunta de sus mercados de consumo, es simplemente, la mayor del mundo.

Tiene una importancia especial, la región denominada Cuenca Oriental del Pacífico, ya que los países que la conforman, se han caracterizado por presentar elevadas tasas de crecimiento económico y un gran aumento en sus exportaciones.

Esta zona concentra a más de 1,570 millones de personas, que equivalen a casi un tercio de la población mundial.

Los países que conforman esta zona son:

- Japón, Nueva Zelanda, Australia, China (con la mayoría de los habitantes), Malasia, Tailandia, Filipinas, Singapur, Indonesia, Brunei, Corea del Sur, Hong Kong, Taiwan, Fiji y Papúa Nueva Guinea.

Al realizar ciertas comparaciones entre América Latina, que en su conjunto representó en 1990, una población de 441.6 millones de habitantes, un crecimiento del producto interno bruto anual promedio del 1.3% y 118,800 millones de dólares de exportación en 1990, y tan solo tomar cinco países de la Cuenca Oriental del Pacífico: Japón, Corea del Sur, Hong

Kong, Singapur y Taiwan que suman una población de 197.2 millones de habitantes, su crecimiento del Producto Nacional Bruto (PNB) anual en promedio de 1980 a 1989 fue de 7.06%, y que sumada a sus exportaciones en 1990 representó la cantidad de 521,700 millones de dólares. Comparando los ejemplos anteriores, es notoria la diferencia económica que nos separa de esta zona económica. (17)

Es por lo anterior que México, no debe basar sus relaciones comerciales con un solo país, como ha sido el caso de los Estados Unidos, y evitar el ser un país que sirva como trampolín para operaciones de carácter comercial, como se puede apreciar en la participación del país en la dinámica regional, en última instancia como una de las implicaciones de las relaciones que mantiene con Estados Unidos y Japón, esto significa que nuestras relaciones con esos 2 países por más que se desarrollen en el terreno estrictamente bilateral, tienen efectos que trascienden, según se deduce del interés de algunos de los países más activos de la Cuenca del Pacífico por acercarse más a México, concretamente a la intención de la República de Corea, atraído, tanto por el potencial de complementariedad que la relación bilateral ofrece en si misma, como por la posibilidad de aprovecharla como un excelente punto de enlace con la economía estadounidense, pudiendo expandir ese vínculo sin tener que afrontar los compromisos que de él se deriven.

México ve en la región de la Cuenca del Pacífico un ámbito favorable para reactivar su economía y diversificar sus vínculos con el exterior, los países más ligados a esta perspectiva son sin lugar a dudas Japón y los Estados Unidos, este último es el país en que México concentra la mayor parte de su actividad externa y de quien busca diversificarse, y Japón como el país con el que esta política de diversificación ha tenido mayor éxito a pesar de los modestos resultados que hasta ahora se registran.

México ha tomado la decisión de no limitar sus vínculos comerciales a un espacio económico único. Su posición geográfica privilegiada y la diversificación de nuestra economía*, permiten a México abarcar los 4 puntos cardinales, de ahí que se considere indispensable asegurar una presencia activa en el seno de todos aquellos foros de los que puedan surgir nuevas oportunidades para el desarrollo de nuestro país.

Existen once estados del país ubicados en la costa del Pacífico: (Baja California Norte, Baja California Sur, Sonora (en el Golfo de California), Sinaloa, Nayarit, Colima, Jalisco, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas). Estos estados no se identifican por tener una posición económica arriba de la media nacional, salvo por algunas excepciones como son: Baja California Norte (con gran establecimiento de Industrias Maquiladoras), Sonora, Sinaloa, Michoacán y Jalisco que se han destacado en ciertas actividades específicas, ya sea, turismo o en una agricultura con cierto grado de tecnificación. (18)

* Agrícola y minera principalmente, aunque la industria y el comercio aumentan constantemente.

Estos estados, más bien se identifican por tener un arraigo en la economía agropecuaria, ya que se destacan produciendo principalmente: maíz, frijol, arroz, trigo, sorgo, ajonjolí, cebada, caña de azúcar, jitomate, algodón, café, plátano, aguacate, cártamo, miel de abeja, chile verde, productos del mar, sal, etc., esto no quiere decir que no importemos algunos alimentos como el maíz y el frijol.

Una de las principales causas que se tienen para alcanzar la autosuficiencia en alimentos, según algunos expertos es cuando se logra cosechar 0.4 hectáreas por habitante, cuando es rebasada este indicador hay posibilidad de exportar, en caso contrario se presenta una situación deficitaria.

México cuenta con unos 30 millones de hectáreas agrícolamente aptas, 2% de las cuales están abiertas al cultivo, por lo que el indicador es de 0.25 hectáreas por habitante, lo que hace al país altamente deficitario y dependiente de las importaciones agrícolas. (19)

Por lo que el gobierno de Salinas debió plantear un programa para que existiera una modificación en las actividades de esta región, o si no el actual gobierno de Zedillo debe realizar tales modificaciones, ya que en conjunto estas entidades pueden producir 20 productos de alta rentabilidad y de exportación.

Se requiere de una fuerte inversión y de proyectos en estos estados para abrirse mercado, además del interno, a las grandes zonas económicas como la de la Cuenca Oriental del Pacífico, que es una muy buena opción, ya que para México es el tercer mercado, después de los Estados Unidos y la Comunidad Económica Europea.

El programa de reforma estructural y de apertura de la economía mexicana se inició hacia mediados de los años ochenta como factor importante de una creciente presencia del país en las grandes corrientes comerciales del mundo, de ese modo se advierte que la mejor inserción de México en la Cuenca del Pacífico es parte del proyecto nacional, al respecto cabe hacer mención que nuestra infraestructura portuaria actual del Pacífico es insuficiente para responder a las perspectivas de desarrollo de la región, y por ello, es que se inició en el sexenio del Salinismo en las costas mexicanas obras, tales, como el mejoramiento del puerto de Salina Cruz para la exportación de petróleo, seguida de la adecuación y modernización de la red ferroviaria, camionera y de telecomunicaciones, en este desarrollo se debe tener en cuenta la importancia de la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico, que tiene como objetivo principal el sugerir los lineamientos generales para robustecer las relaciones del país con las naciones de la zona. (20)

Los trabajos de la Comisión, centrados en las tareas específicas encomendadas a sus 10 subcomités, se ve complementado por la apertura de nuevas representaciones en la región, cabe mencionar que nuestro país cuenta con una amplia experiencia en las actividades de la Conferencia, pues ha participado activamente en las labores de los grupos de trabajo especializados.

El acuerdo por el que se creó la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico el 15 de abril de 1988, se basó en los siguientes artículos: (21)

Artículo Primero: Se crea con el carácter de comisión intersecretarial permanente, la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico, a efecto de promover de manera coordinada, la participación de México en los distintos foros de cooperación multilateral de la región, en particular en la Conferencia para la Cooperación Económica del Pacífico, así como de sugerir los lineamientos generales para robustecer las relaciones del país con las naciones de la zona:

Artículo Segundo: La Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico, propiciará el fortalecimiento, en el mediano y largo plazo, de las relaciones políticas, económicas y culturales de México con los países de la zona. Para este efecto procurará el intercambio de información, la investigación y la formación de recursos humanos especializados sobre los asuntos del área. En particular, habrá de promover la creación de un Centro de Estudios Interdisciplinarios de la Cuenca del Pacífico.

Artículo Tercero: La Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico propiciará, en las relaciones de México con los países de la zona, una adecuada participación de los sectores público, social y privado. Los Estados miembros de la Federación, con litoral en el Océano Pacífico podrán ser invitados para cooperar con la Comisión.

Artículo Cuarto: La Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico se integrará con las siguientes dependencias y entidades: Secretaría de Relaciones Exteriores, Marina, Hacienda y Crédito Público, Programación y Presupuesto, Energía, Minas e Industria Paraestatal, Comercio y Fomento Industrial, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Comunicaciones y Transportes, Desarrollo Urbano y Ecología, Educación Pública, Turismo y Pesca, Banco de México, Banco Nacional de Comercio Exterior, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y Petróleos Mexicanos.

Artículo Quinto: La Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico, tendrá facultades para convocar y solicitar la cooperación, cuando sea necesario, de los gobiernos de los Estados miembros de la Federación, instituciones nacionales de estudios superiores y organizaciones de los sectores social y privado.

Artículo Sexto: La Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico será presidida por el Titular del Poder Ejecutivo Federal y en su ausencia, por el Secretario de Relaciones Exteriores. La Secretaría de Relaciones Exteriores fungirá como Secretario Técnico de la Comisión.

Es importante para México, el crear esta clase de Comisiones y a su vez integrarse cada vez más con los países de la Cuenca del Pacífico.

La negatividad de algunos grupos, por la participación de México, en los mecanismos de concertación económica en el Pacífico, esta en la que se dice que lo único real de la presencia de nuestro país en la Cuenca lo constituye nuestras transacciones comerciales con los Estados Unidos, que representa un 65% de las transacciones comerciales del país, así mismo, se menciona que las exportaciones del Pacífico Asiático, tienen consecuencias negativas en términos de la relación comercial de México con Estados Unidos, en la medida de que existe el peligro de que nuestras exportaciones pierdan terreno frente a las del Pacífico en el mercado tradicional, al respecto la respuesta está en afirmar la diversificación económica, no implica para México reducir su presencia en los Estados Unidos, mercado del que ya se tiene un amplio conocimiento, sino aumentar su presencia comercial en otros países, se trata de conquistar nuevos mercados, no de perder los ya existentes.

En suma, la mejor y mayor inserción de nuestro país en la Cuenca es parte del esfuerzo global para preparar al país a entrar al próximo siglo, ello supone adecuar nuestra infraestructura, poner al día la legislación mercantil, aduanal, marítima y fiscal, reformar los planes de estudio existentes y en pocas palabras modificar nuestra mentalidad para adaptarse a tratar con una zona altamente comercial y desarrollada.

El expresidente Carlos Salinas de Gortari, señaló en una reunión de tantas que sostuvo con los empresarios mexicanos, que México profundizaba la cooperación y el intercambio con la Cuenca del Pacífico, a fin de aprovechar plenamente los beneficios que ofrece el comercio inter-regional entre estas naciones, además México tiene que profundizar más su relación con la zona del Pacífico, ya que esta región, en sus perspectivas es muy prometedora, pues su comercio representa una 5ta. parte del total del comercio mundial.

(22)

Es por ello que México tiene una participación más activa en organismos regionales tan importantes como el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC), por sus siglas en inglés, cuyo presidente del Comité Mexicano del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico es el Sr. Julio A. Millan.

A fin de aprovechar el potencial de inversiones y tecnología de la Cuenca del Pacífico y reforzar el proceso de modernización de México, durante 1992, se promovieron las relaciones económicas y la presencia de nuestro país en foros internacionales, observándose un incremento considerable de los intercambios, particularmente económicos, con los países del área. Con Malasia se suscribió un tratado sobre servicios aéreos y con Tailandia se firmó un memorándum de entendimiento en materia pesquera, también se firmaron el Acuerdo de Cooperación y Promoción Mutua de Comercio e Inversión con Nueva Zelanda, con Australia sobresale el Convenio para la cooperación en el uso pacífico de la Energía y Transferencia de Materia Nuclear.

El expresidente de la República recibió en junio de 1992, la visita del Príncipe heredero Naruhito del Japón, lo cual probaba del excelente estado que guardaban las relaciones entre estas 2 naciones.

La diversidad del ambiente y circunstancias económicas que prevalecen entre los países de la Conferencia para la Cooperación Económica del Pacífico (CCEP) o (PECC), por sus siglas en inglés, ofrece a México un vasto potencial para la realización de múltiples empresas conjuntas, la incorporación a la CCEP, en el año de 1992, es un desafío permanente a la capacidad mexicana de relacionarse bilateral y multilateral, pero sobre todo constituye un reto a la capacidad de los promotores de negocios, los empresarios nacionalistas y visionarios, y para una fuerza de trabajo altamente calificada y competitiva a nivel mundial.

Aunado a lo anterior, tenemos por ejemplo, el desarrollo conjunto de paquetes informáticos de ingeniería de sistemas (software), aprovechando equipos estadounidenses o japoneses (hardware), con el talento de la ingeniería mexicana, otro ejemplo, podría ser el establecimiento de "maquiladoras costeras", que realizarán sucesivamente distintas fases de fabricación de productos hasta hacerlos llegar ya finalizados en su proceso de fabricación a sus mercados finales de consumo (Oriente, el propio México, Sudamérica, etc.), un ejemplo más sería el promover el turismo de los países de la CCEP, hacia México y de México hacia estos.

Las exportaciones mexicanas hacia el Japón principalmente, y hacia otros países de la Conferencia, han aumentado y diversificado de manera paulatina desde 1990, no obstante el logro alcanzado, se necesita multiplicar nuestros esfuerzos para ser congruentes con el reto de esta gran zona económica.

El desarrollo de la Conferencia para la Cooperación Económica en el Pacífico y sus amplias implicaciones de comercio mundial y modelos de inversión es lo que ha despertado el interés por parte de algunos países latinoamericanos, en el caso de México, los lazos se han dado históricamente, por lo que la expresión de interés y su activa participación no deben ser tomadas como algo hecho a la ligera.

México, tanto por razones geográficas como históricas fue considerado y recomendado ampliamente para ingresar formalmente en la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico, en el gobierno de Salinas, pues reunía todas las condiciones necesarias tales como: Estar a favor de un sistema comercial abierto, sin proteccionismos mayores y tener una parte sustancial de sus intercambios comerciales con el área del Pacífico, según se confirma el hecho de que prácticamente el 90% de nuestro comercio se desarrolla aún en nuestros días en ese ámbito, evidentemente incluyendo a los Estados Unidos y a Canadá, como lo hacen los demás países miembros en sus estimaciones oficiales. (23)

Para México, la voluntad de incrementar y asegurar su presencia en esta extensa zona ha quedado de manifiesto en toda una serie de hechos en las esferas públicas y privadas, que a partir del presidente de La Madrid, se plasmó en los planes nacionales de gobierno, en ese período la Comisión de Relaciones Exteriores de la Cámara de Senadores, urgió a la presidencia de México a participar en la actividad y la influencia de la comunidad del Pacífico, en las relaciones económicas internacionales.

De la misma manera, con la estrategia de modernización económica integral y la apertura al exterior, indispensables para abrir espacios económicos en la nueva configuración internacional, impulsadas por el ex-presidente Carlos Salinas de Gortari, se buscó en su gobierno asegurar una mayor inserción del país en la economía mundial por medio de la diversificación y la expansión de los mercados de intercambio.

Después de un corto período de participación en calidad de observador en el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC) por sus siglas en inglés, México es formalmente miembro de ese consejo empresarial desde 1989, y lo hace por medio del Comité Mexicano del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico.

A partir de que México adquirió su posición de pleno derecho en la 22a. reunión general internacional del PBEC, celebrada en Taiwan en mayo de 1989, se incrementó el dinamismo ya mostrado en su participación en el PBEC, de tal modo que organizó la 24a. reunión general internacional que tuvo lugar en Guadalajara, Jalisco, del 6 al 8 de mayo de 1991, con el tema "Un nuevo modelo de Desarrollo para el Pacífico a través de las economías abiertas. Paz y Prosperidad", la reunión permitió revisar y fortalecer los principios del PBEC y dio posibilidad de entablar dialogo entre 800 empresarios del más alto nivel perteneciente a la Cuenca. (24)

En la Cuenca del Pacífico, el éxito de algunos países que la integran ha contribuido en buena medida a despertar el interés por esa región, siendo una muestra clara el estrechamiento de las relaciones diplomáticas y económicas de México con los países de Singapur, Tailandia, Malasia y Corea del Sur, donde se han abierto embajadas, además el sector empresarial mexicano participa de manera destacada en el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico.

Los estudios de la Cuenca no se refieren a esa región desde el punto de vista geográfico, sino a lo geopolítico, con connotaciones económicas y políticas, esta zona es un nuevo y complejo sistema de relaciones internacionales con 2 vertientes:

- Los nexos entre Estados Unidos apoyados por México y el Canadá.
- Un sistema de relaciones, con Japón a la cabeza.

La Cuenca del Pacífico, constituye un espacio de desarrollo económico y dinámico, vinculado por las finanzas, el comercio y la tecnología del capitalismo asiático, esta no es una región económica homogénea, sino un agrupamiento de economías y sociedades de diversa índole y magnitud, algunas con enormes distancias entre sí, con diversas clases de economía, otras situadas en archipiélagos, cuyas características impiden la aplicación de las técnicas de integración económica, de ahí que su dinámica, sus características y sus formas de organización sean diferentes, de las etapas y procedimientos que siguió la integración europea.

Desarticular la economía mundial en regiones, zonas o bloques económicos desconectados entre sí, sería desastroso, de ahí que nuestro país se vea en la necesidad de diversificar sus relaciones económicas, no solo comerciales con otras regiones del mundo, sin apoyarse tanto en el Tratado de Libre Comercio.

Gracias a que la Cuenca del Pacífico, es un mosaico de diversos niveles de desarrollo, como hemos visto, los productos mexicanos pueden encontrar colocación en algunos de estos mercados sin gran dificultad, nada más necesitamos entablar relaciones con nuestros mercados internos como internacionales.

La Cuenca del Pacífico, se ha convertido en la fuente de más del 40% del comercio mundial a pesar de los diferentes países que la integran: 24 ribereños y 23 insulares, de los ribereños 13 pertenecen al continente Americano: Canadá, Estados Unidos y once países Latinoamericanos y de los otros 1 solo abarca un continente entero: Australia, los otros 10 son asiáticos incluyendo a Nueva Zelanda.

Como se ha visto, el centro de gravedad de la economía se mueve inexorablemente hacia la región asiática del Pacífico.

Para el año 2000, la mitad de la producción global será "Hecha en Asia", afirmó la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), con un crecimiento superior al 6% anual, la región asiática del Pacífico desarrollará un tercio de la producción mundial para el año 2010, cuando en 1990 su participación en la economía internacional apenas ascendió a una cuarta parte. (25)

El 15 de abril de 1994, México fue aceptado formalmente como miembro 25 de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). Este hecho evidencia el éxito de la política de diversificación de las relaciones internacionales perseguida por el gobierno de Carlos Salinas de Gortari.

La adhesión abre las puertas para que diversas entidades de la administración pública trabajen en coordinación con los grupos de trabajo y consulta de la organización, lo cual facilitará el manejo macroeconómico.

La OCDE asocia a las economías más desarrolladas y busca generar recomendaciones que aumenten la cooperación de los países miembros en materia económica. En 1994 la OCDE contaba con 25 Grupos de Trabajo y México también participa en todos ellos. (26)

La adhesión es importante para México, ya que es la primera ampliación de la Organización desde 1973.

2.3. Desarrollo portuario de los Puertos del Pacifico Mexicano

Por su medio físico y sus antecedentes históricos, se puede afirmar que México reúne las condiciones necesarias para adquirir un carácter marítimo. Esta consideración adquiere mayor importancia cada vez en el medio político-administrativo encargado de la planeación nacional, pues es conocido el interés que le puso el gobierno Salinista a nuestros puertos.

En el mundo actual, están presentes fenómenos políticos, económicos y sociales, que apuntan a un mayor intercambio y a una globalización internacional, México ha adoptado una política de gran apertura al exterior, en la que tienen gran importancia los acuerdos internacionales como el del Tratado de Libre Comercio, la integración a foros de la Cuenca del Pacifico, el acuerdo con Chile entre otros, estos acuerdos y el tratado plantea la necesidad de llevar a cabo dos líneas de acción primordiales:

- a) Contar con una normatividad para el control de calidad.
- b) Modernizar todos los medios de transporte.

En dicha modernización destacan los aspectos físicos, de infraestructura, operacionales y administrativos del Sistema Portuario, que aunado al desarrollo de la marina mercante, permitirá competir en forma eficiente en los mercados externos.

El desarrollo marítimo portuario debe mantener su carácter nacional, independientemente de elementos exteriores, por trascendentes que estos sean, como el del Tratado de Libre Comercio, que tiene un papel contributivo y destacado, pues en él se establecen bases para la inversión directa estadounidense y canadiense en instalaciones y servicios portuarios, esto tiene un papel contributivo y destacado, pero en ningún caso es un factor primordial.

En los próximos años, el sistema portuario mexicano deberá responder eficientemente a una demanda de mayor volumen, calidad y complejidad de los servicios, sobre todo en rubros relativos al comercio exterior como el flujo de contenedores, y cargas a granel, se deberá dar mayor interés a numerosas actividades en los litorales, puertos y núcleos urbanos, como la pesquería, el turismo, el aprovechamiento de recursos hasta ahora poco aprovechados, y en forma sobresaliente a todas las que deriven del comercio exterior e interior.

Se estima que los puertos marítimos-comerciales de mayor importancia en el Pacífico son: Los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, por su gran volumen de carga, en forma paralela a la mayor actividad comercial que se espera tener con el acuerdo de la Cuenca del Pacífico y el Tratado de Libre Comercio, se puede ir generando, en forma selectiva, la instalación de industrias pesadas con vocación para ubicarse en estos puertos, llevando a la formación de conglomerados industriales que reclamaron espacios adecuados en escala suficiente para dar lugar a la configuración de puertos industriales.

En relación con esta línea se tienen las previsiones adoptadas en los puertos de Lázaro Cárdenas y Altamira, por tratarse de puertos con aguas profundas y una localización privilegiada, y en forma complementaria Manzanillo y Salina Cruz.

La convivencia de las 3 grandes actividades: la portuaria, la urbana-citadina y la industrial, tendrá que ser objeto para prevenir los espacios de tierra y agua, ya que el crecimiento demográfico que han tenido los municipios de la zona costera, las ciudades costeras y las ciudades portuarias, es alarmante.

México, que cuenta con recursos naturales, energéticos, mano de obra y con una planta productiva, ofrece grandes opciones para el desenvolvimiento de los procesos de globalización, ya que tiene una posición geográfica inigualable, a través de la cual fluyen las principales corrientes comerciales entre los países industrializados, así como por su proximidad al mercado de bienes y servicios más importantes del mundo. Sin embargo, para poder aprovechar cabalmente estas ventajas en beneficio de nuestra economía, es indispensable recuperar el rezago en infraestructura y continuar avanzando en los programas de modernización.

Es reconocido, como antes lo he dicho, el esfuerzo que ha venido desarrollando el gobierno mexicano para fortalecer nuestra infraestructura en puertos del Pacífico como es el caso de los puertos de Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Manzanillo, así como para mejorar la eficiencia del sistema portuario mexicano, que en algunos casos ha permitido alcanzar índices de productividad similares a los registrados en puertos de países desarrollados.

Es indispensable que estos programas de modernización en nuestros puertos continúen mejorando las instalaciones y equipo, resuelvan los problemas de fondo, mediante el establecimiento de esquemas de apertura que permitan la concurrencia de varios prestadores de servicios portuarios, ya que ello promoverá la participación e inversión privada en los puertos y, permitirá que exista competencia, tanto en precios, como en eficiencia, también se necesita continuar revisando los sistemas operativos y laborales, sin hacer de menos a los trabajadores portuarios que deben recibir un mejor salario, y mejorar las instalaciones y equipos de las terminales portuarias. Lográndose esto, permitirá que nuestros puertos puedan cumplir su función de ser los puntos de enlace entre nuestro país y el resto del mundo por la vía marítima.

Entre las medidas implementadas que tomaron lugar en el gobierno Salinista, destaca la liberación del auto transporte, que constituye un avance en el proceso de modernización de nuestra economía, ya que permitió mejores índices de eficiencia y competitividad de este medio para el comercio interno y externo de México.

Los puertos nacionales, tanto del Pacífico, como del Atlántico, atienden alrededor de la tercera parte del movimiento total de carga que se transporta en el país y más del 80% de nuestras exportaciones. Representan, oportunidades importantes para lograr la modernización de la nación que trató de implantar el ex-presidente Carlos Salinas de Gortari, quien señaló con respecto a la zona de la Cuenca del Pacífico que: "A nadie escapa la importancia de la región de la Cuenca del Pacífico como uno de los motores más dinámicos del crecimiento mundial, ahí se encuentran las economías más desarrolladas del mundo y otras cuyo ritmo de crecimiento ha sido notable en los últimos años". (Australia, 22 de junio de 1990). (27)

Con base a estas palabras del ex-presidente, con respecto a la zona de la Cuenca del Pacífico, el objetivo inmediato, consiste en contar con puertos a nivel de productividad internacional, para beneficio del comercio exterior mexicano, sistemas de cabotaje para la transportación de bienes a largas distancias, que permitan un mejor equilibrio en la utilización de los distintos modos de transportación, y la generación de empleos y de divisas a partir del proceso de desarrollo regional en los litorales para la industria, el turismo y la pesca.

El litoral del Pacífico mexicano, tiene como se ha dicho anteriormente una posición estratégica para el desarrollo del comercio y la industria de países como el Japón, Singapur, Australia, Estados Unidos y Canadá, además ofrece amplias posibilidades para el asentamiento de industrias, centros de almacenamiento y concentración para productores y exportadores mexicanos con interés en el intercambio comercial con los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico.

La influencia que ha tenido esta importante zona de desarrollo económico en nuestros puertos se centra alrededor de estimular inversiones con atractivos servicios portuarios y buenas condiciones para el establecimiento de industrias en terrenos de los puertos del pacífico mexicano.

La estrategia a seguir, como ya se mencionó anteriormente contempla la participación de inversionistas privados en la construcción y operación de instalaciones especializadas de carga, marinas turísticas asociadas con desarrollos inmobiliarios y terminales para cruceros. Por tal razón, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes inició en 1989, a través de Puertos Mexicanos, el impulso a la participación de la iniciativa privada mediante convocatorias públicas.

Hasta el primer semestre de 1992, el sector privado ha invertido o tiene en proceso, inversiones por 2.9 billones de pesos (mil millones de dólares), y en trámite 1.2 billones más (500 millones de dólares).

En los proyectos, que ya están en ejecución, figuran terminales especializadas de carga, muelles y terminales para cruceros y marinas turísticas unidas a desarrollos inmobiliarios. Nuestra legislación permite a los inversionistas mexicanos asociarse con capital extranjero en proporciones del 49% o mayor, previa autorización especial.

Puertos Mexicanos, tiene la responsabilidad de atender a los interesados, analizar las solicitudes de concesión o permiso y hacer el dictamen sobre la propuesta de inversión y en caso afirmativo, señalar el plazo y condiciones de los permisos y concesiones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, otorgará las concesiones o permisos determinados por Puertos Mexicanos.

Con el propósito de ofrecer servicios portuarios de alta eficiencia a los usuarios actuales y potenciales Puertos Mexicanos lleva a cabo la modernización del Sistema Portuario Nacional, habiéndose obtenido ya resultados significativos en la capacidad y calidad de los servicios como en el puerto de Manzanillo.

En numerosos países, el concepto actual de los centros de expansión que se localizan en las costas, se basa en la conjugación eficiente de los diversos medios del transporte con las actividades industriales, que por su naturaleza, requieren de esos servicios en gran escala. Además, dichos centros deben tener espacios para los asentamientos industriales, de frentes marítimos para la recepción de los navíos y los servicios necesarios, como agua en abundancia y energéticos.

Para entender la posición de los puntos importantes en el Sistema Portuario, es necesario ver la evolución del tráfico y el desarrollo de las zonas de influencia portuarias.

Lo tradicional fue considerar, que el puerto actuaba en un espacio en el cual, su presencia tenía un carácter prácticamente dominante, es decir, funcionaba en un mercado natural que constituía su zona de tráfico o de influencia, cuando se llevo al extremo, los puertos eran estáticos, ya que su función era como de prestadores de servicios en función de la demanda que los elementos externos generaban. En cambio en la actualidad se considera que el puerto es un elemento generador o promotor de su tráfico, participante en gran medida en el comercio mundial que cada vez demanda barcos especializados y de mayor calado, y esto nos lleva a que el tráfico marítimo necesite de mejores puertos y servicios de alta calidad y eficientes a su vez, generando una fuerte competencia entre los puertos.

La integración portuaria-industrial ofrece grandes posibilidades para el desarrollo económico en gran escala, ya que la competitividad internacional mejora si se garantiza el abasto eficiente de materias primas y mercancías.

En México, durante muchos años se aplicó el modelo de industrialización sustitutiva de importaciones, dirigida básicamente al mercado interno, en consecuencia, el país quedó al margen de las grandes posibilidades que ofrecía el comercio internacional. Ese modelo a la larga limitó el crecimiento de nuestra economía, su rigidez y prolongación generaron ineficiencias que en muchos casos llevaron al otorgamiento de subsidios y a la intervención estatal.

El mercado cautivo, desalienta la creatividad y competitividad empresariales. La estructura productiva comenzó a presentar deformaciones, poca especialización, rezago tecnológico, la relación precio-calidad, impidió competir en el exterior, finalmente la falta de competitividad desembocó en el círculo vicioso de la inflación con estancamiento, al agotarse las posibilidades del financiamiento externo. Como medidas urgentes para erradicar estas medidas fue imperativo que el anterior gobierno redujera la inflación, saneara las finanzas, atacara la ineficiencia y elevara la competitividad, ya que al tener mayor competitividad permitió atraer mayor inversión.

Las fronteras económicas se están modificando como consecuencia de los cambios políticos y de la globalización de los procesos productivos y de distribución sujetos al avance científico-técnico.

En el proceso globalizador, se aprovechan las ventajas de cada país, mediante modalidades de producción compartida y nuevas tácticas comerciales. En la actualidad se compite básicamente por 3 objetivos: La obtención de capitales, tecnologías y mercados.

La apertura comercial es indispensable para alcanzar la modernización de nuestro país, es por eso que es tan importante la zona de la Cuenca del Pacífico y su influencia que ha tenido en nuestras vidas, por ejemplo: se redujeron aranceles, se eliminaron permisos de importación, se simplificaron trámites administrativos, se están mejorando los puertos en México, además de las vías de comunicación.

Dada la apertura comercial que nos ofrece la Cuenca del Pacífico, deberán conjugarse las ventajas iniciales de la posición geográfica con la infraestructura necesaria (Agua, energía, y medios de transporte), y los espacios que permitan el desarrollo, por lo que resulta esencial un programa de "reservas de tierra-áreas de agua", para permitir el asentamiento industrial y la afluencia eficiente de todos los medios de transporte. Es necesario que estos puertos industriales sean capaces de recibir embarcaciones de gran calado del orden de los 45 pies (13.7 metros)

Además, también es necesario atender los aspectos operacionales que eleven la eficiencia de los puertos, a fin de hacerlos más competitivos, como por ejemplo: la mecanización y equipamiento para maniobras portuarias, el mejoramiento de todos los servicios que tengan relación con la carga en tránsito y las embarcaciones, la constante capacitación del elemento humano que participa en estas operaciones, tanto el dedicado a tareas administrativas, como al de maniobras.

Todo lo anterior es denominado "Administración Portuaria", cuya organización, debe basarse en una mentalidad abierta y dinámica con objetivos precisos, por medio de esto se debe llegar a una competencia comercial emprendedora que guarde una relación estrecha con los usuarios y satisfaga sus necesidades.

En el entorno internacional, las Administraciones Portuarias, se involucran en las corrientes del desarrollo comercial e industrial, asumiendo un papel de promotor, lo que la hace un agente protagonista del desarrollo y no un elemento pasivo al servicio del usuario.

Los años ochenta fueron de gran inquietud en todo lo referente a puertos, dada su inadecuada organización deficiencia en mantenimiento y dragado, poca integración con los demás medios de transporte, los entornos urbanos y regionales y con los servicios que mantienen nexos con ellos.

Pese a los grandes logros alcanzados en el sistema portuario, aún resta alcanzar la verdadera unidad, la eficiencia administrativa, y satisfacer el requerimiento esencial de integrar a los puertos en un sistema global de transporte, ello con la creciente participación de los sectores privado y social. Se persiguen asimismo, objetivos de mayor alcance, como la autosuficiencia financiera y la competitividad en campos de alta tecnología, todo en medio del movimiento globalizador de los transportes y el comercio, instrumentos destacados en el desarrollo socioeconómico.

El comercio por vía marítima es vital para México, de ahí la importancia que se tiene para continuar con la mejora de los puertos mexicanos, pues está estrechamente relacionado con la captación de divisas, esenciales en el desarrollo económico del país, al vincular los transportes marítimos y terrestres, los puertos son también primordiales en el intercambio comercial con los países del extranjero.

Como el comercio internacional esta inmerso en una constante competencia, es importante proseguir con la modernización y organización de nuestro sistema portuario.

El total de carga atendida en los puertos mexicanos en 1993, fue de 190 millones de toneladas anuales, una tercera parte es cabotaje y 2/3 partes de altura (170 millones aproximadamente). Los principales puertos que en su conjunto manejan 85% del tráfico son:

Manzanillo, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas, Guaymas, Mazatlán, Ensenada por parte del Pacífico, y en el Golfo: Veracruz, Tuxpan, Altamira, Coatzacoalcos y Progreso. Se espera que el movimiento de carga en contenedores en los Puertos del Pacífico mexicano haya evolucionado de 52% en 1988 a 70 % en 1994. (28)

La zona de la Cuenca del Pacífico, por todo lo que representa ha influido en el mejoramiento de nuestro Sistema Portuario como queda demostrado en las acciones llevadas por el gobierno anterior de Carlos Salinas de Gortari, en los años 1988-1991 propiciando que se haya incrementado de manera significativa la productividad en los puertos mexicanos, acciones como la de:

- Fabricación y armado de grandes equipos portuarios, astilleros de reparación, construcción y reparación de contenedores, sistemas computarizados para el manejo de terminales de contenedores de alta eficiencia, red eléctrica y por satélite para ayudar a la navegación.

3. Avances e Importancia de la Política Económica Exterior del Gobierno Salinista y su influencia en la modernización de los puertos

3.1. Antecedentes

Desde comienzos de su vida independiente, México padeció numerosas intervenciones extranjeras tanto de algunas potencias europeas como de los Estados Unidos, con el cual perdimos la mitad del territorio nacional.

A consecuencia de tan dolorosas experiencias, México había adoptado un enfoque defensivo mucho antes del movimiento revolucionario de 1910, ya en la revolución mexicana se originaron gobiernos sólidos y estables que, a su vez, crearon los instrumentos para hacer frente a un medio internacional hostil: La Doctrina Carranza, que tiene el principio de no intervención y más tarde la Doctrina Estrada, que rechaza condicionar el reconocimiento diplomático a cualquier gobierno.

Durante los años veinte, México luchó por consolidar y preservar un Estado soberano, pero fue hasta el decenio de los treinta cuando adoptó una política activa con la participación en la Liga de las Naciones en relación con la invasión de Abisinia, la Guerra Civil Española y la anexión de Austria, el apoyo a la República Española y el asilo político dado a su gobierno y a un gran número de refugiados.

En 1942, México declaró la guerra a las potencias del Eje y centró su ayuda a los aliados, principalmente mediante la exportación de materias primas.

En 1946, fue miembro fundador de las Naciones Unidas y participó en el congreso de Seguridad de la Organización, pero a pesar de que aceptó las medidas de seguridad del hemisferio en la posguerra, México consideró evitar cualquier forma de involucrarse unilateralmente que en ocasiones se ha justificado en nombre de la "seguridad colectiva", especialmente en América Latina por lo que nuestro país es el único que ha mantenido relaciones con Cuba, incluso contra la resolución votada en 1964 por la Organización de Estados Americanos (O.E.A.), para aislar el reciente régimen socialista.

México ha apoyado a la mayor parte de las organizaciones multilaterales, pero el hecho más importante fue el desarme. Este compromiso tuvo como resultado la firma, en 1967 del Tratado de Tlatelolco, el cual establece que América Latina sea un territorio libre de armas nucleares.

Durante los primeros años del decenio de los setenta, el presidente Echeverría promovió esfuerzos para coordinar las posiciones de los países en desarrollo, que dieron como resultado la Declaración de los Derechos y Deberes Económicos de los Estados, en esos años también se apoyó al gobierno de Salvador Allende en Chile, pero poco tiempo después rompió relaciones diplomáticas, debido al golpe militar de 1973.

En 1977, poco después de la muerte del general Francisco Franco, México restableció relaciones diplomáticas con la nueva democracia española, durante esos años el presidente López Portillo encabezó una política exterior más activa, especialmente en lo que respecta a América Central. La declaración franco-mexicana de 1981 sobre la importancia política de las fuerzas rebeldes en el salvador es considerada como un ejemplo extremo de ese enfoque en la política exterior.

En 1987, los principios de la política exterior mexicana fueron incorporados en el Artículo 89 de la Constitución. Los preceptos básicos, y ahora constitucionales, que conforman la política exterior de México son:

- La autodeterminación de los pueblos.
- La no intervención en los asuntos internos de otros Estados.
- La cooperación internacional para el desarrollo.
- La proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza.
- La búsqueda de la paz y la seguridad internacional.

Desde 1989 se inicia una estrategia activa a fin de promover los intereses de México en el mundo, la cual tuvo dos elementos centrales:

- Reafirmar los principios del país.
- Diversificar los vínculos y relaciones.

A fines de 1993, se estrecharon lazos con China y Japón y se ingresó a la Conferencia Económica de los países del Asia-Pacífico (APEC).

A partir de 1994 se es miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), que es la que agrupa a las economías más industrializadas del mundo.

Con América Latina se entablan diálogos más fluidos, ya que se tienen intereses comunes, se acuerdan vínculos económicos concretos, como el acuerdo de cooperación económica suscrito con la República de Chile en 1972, con Costa Rica, Colombia, Venezuela y Bolivia firmados en 1994.

En lo político, es importante resaltar las iniciativas de la cumbre de Iberoamérica, de la cual México fue un iniciador, la creación de la Asociación de Estado del Caribe, la expansión del Grupo del Río.

En lo económico, se sostuvo con el Grupo de los Tres, los acuerdos de San José, referente al apoyo energético a Centro América.

Todas las medidas anteriores conforman una estrategia que el Gobierno Salinista ha desarrollado en su política exterior, pues ante la Globalización económica que se ha estado iniciando en el mundo es indispensable romper con los aislamientos, alejarse del proteccionismo y conducir a el país hacia los centros de la dinámica mundial, abarcando como es natural a América Latina.

Esta nueva globalización de la economía tiene nuevos aspectos:

- Competencia internacional.
- Nuevas tecnologías.
- Distintas formas de estructuración y actuación de los Estados modernos.
- Alteración de hegemonías y áreas de influencia y..
- Mayor especialización y aprovechamiento de las ventajas comparativas.

Debido a esto la modernización de México debe darse como proceso de inserción y de reestructuración a la economía para superar la economía cerrada, burocratizada y poco rentable. Debe darse en un esquema de Interdependencia Funcional y no de Dependencia Funcional.

La Interdependencia funcional es un sistema mediante el cual se llevan a cabo las relaciones de producción, distribución y consumo, de los bienes y servicios de manera interdependiente entre los diversos países y regiones del mundo (29)

La Dependencia Funcional es la contrapartida a la Interdependencia Funcional (IF) y al parecer es la que predomina en las sociedades actuales sin la tendencia hacia la globalización.

Para México el único camino que le queda es el Integrarse a la IF, pues existe una demanda internacional de bienes y servicios superiores a la nacional; desplazamiento de la actividad industrial y la agricultura por el sector comercio y servicios; reducción relativa de las materias primas y productos primarios; desarrollo de nuevas tecnologías; reducción de la mano de obra en los procesos productivos en los países desarrollados y formación de grandes centros financieros y tecnológicos definidos: Europa, Japón y Estados Unidos.

México se encuentra en una etapa de crecimiento económico con estabilidad de precios, pero para alcanzar este objetivo, se ha requerido de el esfuerzo de la sociedad durante una década. Para consolidar las metas que se ha propuesto el gobierno mexicano, es necesario redoblar los esfuerzos en todos los sectores.

Nuestro país no se puede sustraer, en un mundo cada vez más integrado a las variaciones de la economía mundial, aún así, el crecimiento de la economía mexicana ha sido y continúa siendo superior a la del promedio del resto del mundo, siendo más significativo, considerando que la inflación de 1992 fue 40% menor que la registrada en el año de 1991. (30)

Otro aspecto que ha influido en la desaceleración económica, en el proceso de reconversión del aparato productivo en el país, es la apertura de la economía y el cambio estructural, elementos fundamentales de la modernización. México también se ha convertido en un centro de atracción para la inversión financiera y directa, permitiendo la expansión de la demanda interna.

También un punto importante en el desarrollo mexicano, es el nacionalismo, un nacionalismo democrático que fortalece la soberanía nacional ante todo el mundo, pues el mundo esta anticipando su futuro; surgen nuevos rasgos globales como el tecnológico y económico entre naciones, después de la experiencia de 2 guerras mundiales y ante un riesgo mayor, como una tercera guerra nuclear, que es difícil de pensar que se de un conflicto generalizado como este, por eso la opresión y dominación de los países fuertes se expresa en la competencia, a veces en el hostigamiento económico, más que en el enfrentamiento militar.

En la política exterior se manifiesta el nacionalismo mexicano, pues se había afirmado que nuestra política exterior había sido de carácter defensivo, pero esa medida se tuvo que tomar, por que así lo imponía la seguridad de nuestra integridad territorial, pero gradualmente ha dejado de ser defensiva y se esta tomando más activa. Por lo que México debe promover la búsqueda más allá de sus fronteras de iniciativas que contribuyan al logro de sus objetivos nacionales, iniciativas económicas, técnicas y financieras que completen el esfuerzo interno y cubran las insuficiencias.

Una política exterior activa como mencionó el ex-presidente de la República Mexicana: "No se limita a reaccionar ante los acontecimientos externos, trata, en cambio, de influir deliberadamente en ello, no se encierra en el ámbito de las relaciones bilaterales dominantes, sino que se abre a todas las vertientes de una vida internacional compleja, rica y diversificada, no renuncia a las nuevas formas de comunicación política, cooperación económica y dialogo multilateral, sino que se vale de ellas de manera cotidiana y coherente".
(31)

La política exterior tiene como propósito el promover siempre el interés de los mexicanos, es una política exterior al servicio de los mexicanos, que defiende la soberanía nacional.

La política exterior activa debe mantener las ventajas de la negociación multilateral e intensificar la actividad bilateral, pues se pueden abrir nuevas opciones en áreas de inversión, comercio y transferencia tecnológica, así como un intercambio cultural.

En el exterior el Gobierno esta promoviendo la diversificación de nuestras relaciones por medio de un intenso diálogo-político con los vecinos del norte: Estados Unidos y Canadá, al sur del continente, el propósito es la integración de América Latina, aunado con España y Portugal, también se esta profundizando los vínculos con Europa y con la Cuenca del Pacifico, al establecer canales de diálogo, al abrir nuevos mercados, al atraer nuevas inversiones y tecnologías para el fortalecimiento de la economía del país y así fomentar el desarrollo de nuestro país.

La política de comercio exterior de México, tradicionalmente se manejo mediante tres instrumentos:

- 1) El impuesto "ad valorem".
- 2) El requerimiento del permiso previo.
- 3) El precio oficial como base para el cobro de los impuestos de importación y exportación.

De acuerdo con las circunstancias del comercio exterior del país se incrementaban o disminuían el número de fracciones sujetas a permiso o se aplicaban los precios oficiales a más o menos fracciones arancelarias, esas eran frecuentemente mayores que las reales, lo cual equivalió a una sobretasa arancelaria.

Esta clase de medidas, no son nuevas ya que cada gobierno, ha desarrollado su política exterior e interior, aplicando una serie de medidas que beneficien la economía del país, como se hizo desde la etapa de 1958 a 1970, se aplicó la política conocida como "desarrollo estabilizador", que se caracterizó por la sustitución de importaciones, mediante la cual se trató de producir todos los bienes que fueran valiosos, sin importar el costo social. Al amparo de esta política se hicieron inversiones para producir, incluso mercancías en las que México no tenía ventaja comparativa en mano de obra, ni en insumos nacionales. Sin embargo, durante esa época el Producto Interno Bruto (PIB) de México creció a elevadas tasas, la inflación fue similar a la de los países desarrollados (de 3 a 6%). (32)

Con el Gobierno de Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), se estableció el modelo denominado "desarrollo compartido", que puso especial interés en el incremento del empleo y en mejorar la distribución del ingreso. Su característica principal fue el aumento del gasto público, tanto corriente como de inversión.

En política exterior se crea el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE) el 30 de diciembre de 1970 y su función fue la de coordinar los esfuerzos del sector público y privado en la promoción de intercambios comerciales, elaborar programas de producción diseñados para la venta en el extranjero y racionalizar las importaciones, tanto del Gobierno como de los particulares.

En esa época se incrementó notablemente el otorgamiento de estímulos fiscales, los ingresos crecieron menos que el gasto, lo que desató la inflación, se abandonó el tipo de cambio fijo de 12.50 pesos por dólar, que se había mantenido durante 26 años, y se sustituyó por una flotación controlada que inició el proceso de devaluaciones sucesivas a que ha estado sujeta la economía durante los pasados años.

La política del presidente José López Portillo (1976-1982), se caracterizó por un crecimiento importante del PIB de 1978 a 1981 debido al aumento de los precios del petróleo, sin embargo, ante las expectativas de grandes ingresos de divisas por este concepto creció el déficit gubernamental como resultado del incremento en el gasto público, originando la inflación, además al empezar a disminuir los precios del petróleo hacia fines de 1981, no se redujo el gasto con el argumento de no dejar inconclusas las obras iniciadas, lo que originó un amplio crecimiento del circulante, de la deuda externa y del déficit gubernamental.

Para controlar la situación, el gobierno del presidente de Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988) estableció, lo que podría denominarse una política de renovación, con lo que redujo en dos terceras partes el gasto público, lo que produjo que el PIB disminuyera en 4.2% en 1983, para crecer 3.9% en 1985 y 2.6% en 1984. (33).

Sin embargo, el sisino de 1985 y nuevas caídas de los precios del petróleo en 1986 y 1988 (50% y 35% respectivamente), redujeron los ingresos gubernamentales y se incrementó el déficit público debido a las erogaciones por el servicio de la deuda.

Con el derrumbe de los precios del petróleo y el peso de la deuda externa, México se enfocó hacia el camino de las políticas de ajuste que incluyeron programas de austeridad, planes para el pago de la deuda orientados por el Fondo Monetario Internacional (FMI), el combate contra la inflación y la promoción de las exportaciones de manufacturas.

Ninguno de esos programas, salvo el último, figuró en la política económica de los países asiáticos del Pacífico que se encaminaron hacia el fomento de las inversiones y el avance tecnológico. Al final de los ochenta se intensificó el esfuerzo de ajuste en México, el adelgazamiento económico del Estado se aceleró por medio de las privatizaciones, se brindaron mayores estímulos a los empresarios nacionales y se emprendió una agresiva apertura comercial.

La integración financiera precedió, por vía de la deuda externa, a la integración productiva y comercial del país. El financiamiento externo se invirtió en industrias tradicionales y con tendencias declinantes en la demanda mundial, como la del petróleo y las grandes consumidoras de recursos naturales, en lugar de buscar el desarrollo de tecnologías ahorradoras de energía o el de industrias de vanguardia como la electrónica.

La deuda externa acumulada convirtió a México en exportador de capital, en lugar de mercancías, después de la crisis del petróleo en 1982. Este proceso, junto con la falta de exportaciones de alto valor tecnológico, hizo que México se apoyara cada vez más en la inversión extranjera.

A pesar de la recuperación de 1989 a 1992, cuando se registró un crecimiento promedio anual de 3.5%, el desempeño económico de México fue inferior al del conjunto de los países del Pacífico Asiático. (34)

El único camino que le queda a México en esta época tan difícil que vivimos, es la de mejorar sus cuentas comerciales, además de aumentar sus exportaciones a los vecinos del norte: Estados Unidos y Canadá, tiene que aumentar sus excedentes a otras regiones como es el caso de la región de la Cuenca del Pacífico, para compensar el aumento del comercio mexicano.

Otra forma en la que puede atenuar el desequilibrio de su balanza comercial, es reducir las importaciones. De cualquier manera requiere del ingreso del capital extranjero para compensar la balanza de pagos.

Una de las desventajas para México proviene de las tendencias desfavorables en los términos de su intercambio económico, mientras que una gran parte de las exportaciones del país corresponde a bienes que pierden valor en los mercados mundiales (minerales, petróleo y agropecuarios), las importaciones son principalmente de bienes con los precios estables o en aumento, de modo que necesita exportar más unidades para importar igual o menor cantidad.

La estructura del comercio exterior de México, se modificó en los últimos lustros. En 1980 más del 60% de las exportaciones provino de los envíos de petróleo, proporción que 12 años después correspondió a los de manufacturas, cayendo el petróleo a un 27%. Alrededor del 60% de las exportaciones de México se genera en 250 empresas, la mayoría de ellas son compañías transnacionales orientadas al mercado norteamericano, junto con un grupo de poderosas empresas mexicanas. Las exportaciones de manufacturas se concentran en unos cuantos sectores (automotores y productos químicos, que cubren 40% del total). (35)

Al igual que las estructuras de las exportaciones, en nuestro país se modificó la de las importaciones, ya que sin una capacidad industrial moderna, el sostén económico del país depende de las importaciones.

Ante la falta de inversión en ingeniería industrial y la débil capacidad tecnológica, la importación de bienes de capital representa un gasto recurrente que afecta a la balanza comercial, este fenómeno se agudiza con el rápido envejecimiento de la maquinaria moderna, cuya vida productiva se acorta cada día más por el avance tecnológico.

Es por eso que en Japón y los países recién industrializados en la Cuenca del Pacífico asiático, el avance tecnológico ha sido su principal fuerza para su desarrollo industrial y capacidad competitiva internacional.

Con la apertura comercial, en México las actividades industriales han recibido una fuerte sacudida, las industrias de automotores y electrónica, con una amplia participación foránea, recibieron cuantiosas inversiones y avanzaron con rapidez tanto en el terreno productivo como en el de las exportaciones (40% del total de divisas provenientes de las exportaciones manufactureras. (36)

Como en el ejemplo anterior de las industrias automotrices y electrónica, también las siguientes actividades se han adaptado con éxito al entorno competitivo:

- La Industria Cervecera.
- La pesca camaronera.
- El cultivo de vegetales.
- La producción de cemento.
- La industria del vidrio.

Los nuevos cambios en la economía mundial y la crítica situación a la que llegó México a principios de los años ochenta, hicieron necesario realizar cambios en las políticas y en los procesos económicos, pues de esta manera México no hubiera podido estar en condiciones de participar en la nueva estructura internacional que se está viviendo actualmente, en la que los bloques económicos y la globalización adquieren una gran importancia.

Para poder incorporarse con éxito a la economía mundial, el país realizó durante la década pasada severas reformas económicas y adoptó decisiones de gran trascendencia para dejar en el olvido una economía demasiado protegida.

Después de las medidas drásticas que México adoptó en 1982, cuando surge la mayor crisis económica del país, fue necesario revisar a fondo la política seguida y encontrar nuevos rumbos que le dieran una salida a los problemas que lo llevaron a la grave situación que imperaba en ese año.

Se adoptaron medidas inmediatas que supuestamente evitarían un mayor deterioro de la economía como la nacionalización de la banca, el control generalizado de cambios, la congelación de las cuentas y los depósitos en dólares y el control de 100% de las importaciones.

Sin embargo, esas medidas por sí solas no alcanzaron a resolver los problemas estructurales que presentaba el país, por lo que era necesario establecer otras medidas más efectivas que permitieron seguir un nuevo modelo de desarrollo económico, particularmente en tres campos: (37)

- 1.- Hacer más eficiente su industria.
- 2.- Lograr mayor captación de divisas para restituir sus moderadas reservas internacionales.
- 3.- Obtener los recursos necesarios para financiar las nuevas etapas de su desarrollo encontrando un mecanismo que les permitiera ahorrar los elevados gastos que venían pagando por su deuda externa.

Frente a esta situación, se adoptaron otras tres medidas.

- 1.- Apertura de la economía para enfrentarla a la competencia internacional y de ese modo hacerla más competitiva frente a otros mercados.
- 2.- Incorporación al Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)
- 3.- Promoción del país ante el mundo y participación más amplia en foros internacionales.

La consecuencia de esta política ha sido la apertura de México al mundo, hasta llegar a ser una de las economías más abiertas, aun si se le compara con países altamente industrializados.

Con el gobierno del Lic. Carlos Salinas de Gortari se aplican estas medidas en la cual México participó en los siguientes foros: Sistema Económico Latinoamericano (SELA), Asociación Latinoamericana de Desarrollo Industrial (ALADI), Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC), por sus siglas en inglés, y la Conferencia Económica de Cooperación del Pacífico (PECC), por sus siglas en inglés. Además, firmó un importante Acuerdo de Cooperación Económica con la Comunidad Europea y con Chile.

Esta participación de México en el campo internacional no hubiera sido posible si no implanta una reforma económica total que le diera una perspectiva diferente y una visión distinta desde el exterior.

En 1992 se logran avances importantes para cumplir los propósitos de consolidar la modernización que México llevó a cabo en los diversos sectores, la presencia de nuestro país en el exterior se diversificó con relaciones bilaterales, multilaterales, consulares y de cooperación, tanto con los países a los que nos unen vínculos históricos, como a los bloques regionales, en lo económico se mantuvo el crecimiento de la producción nacional, no obstante el contexto mundial de desaceleración, que se vivía en esa época, principalmente de los países desarrollados con los que México ha comerciado (Japón, Estados Unidos, Canadá, etc.).

El interés de las actividades productivas del Estado a los diferentes sectores en la que su participación resultó estratégica y prioritaria para el desarrollo y el impulso de la inversión privada como motor de crecimiento económico, fueron respaldados por las acciones de desregulación en materia fiscal y aduanera, así como de las comunicaciones terrestres, a fin de alcanzar una mayor eficiencia microeconómica, aprovechar economías de escala y elevar la competitividad del aparato productivo nacional también ayudó.

La política de comercio exterior se orientó a promover mejores condiciones de acceso de los productos mexicanos a nuevos mercados, tanto de la Cuenca del Pacífico, como de la Comunidad Económica Europea y Latinoamericana, junto con los Estados Unidos y Canadá en el Tratado de Libre Comercio.

La inversión extranjera directa que se captó en 1993, si bien fue inferior a la de 1991, representó el 2do. flujo anual más alto jamás registrado, propiciando así, junto con la negociación de la deuda externa y su servicio, que por cuarto año consecutivo la transferencia neta de recursos provenientes del exterior fuera favorable a México. (38)

La política exterior de México se fortaleció para preservar la soberanía de la nación, como se ya se ha mencionado, gracias a los vínculos que se mantuvieron con otros países en forma bilateral, multilateral, consular y de cooperación, y para responder con eficacia a los cambios mundiales que se vivían en esa época, y promover los intereses nacionales conforme a los principios constitucionales, del derecho y cooperación internacional.

En enero de 1993, se promulgó la "Ley sobre la celebración de Tratados", misma que establece el marco jurídico que obliga a las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal a coordinarse con la Secretaría de Relaciones Exteriores en la celebración de Tratados y Acuerdos suscritos a nivel internacional.

La política exterior mexicana estaba basada en el Salinismo; en la premisa de que México tiene una vigorosa cultura nacional y un claro sentido de identidad, por lo que, el proceso de apertura al mundo se basó en lo que el ex-presidente Salinas de Gortari, llamó "nacionalismo progresista", un concepto mediante el cual nuestro país buscó revitalizar su presencia política y económica en el ámbito internacional.

Por ello, la política exterior de México, procuró, basada en sus principios tradicionales, un nuevo papel en un contexto internacional que estuvo cada vez más determinado, por el surgimiento de nuevos bloques comerciales, como el de la Cuenca del Pacífico.

Por todo ello, la modernización de México no sólo es un complemento, sino una condición necesaria para preservar la soberanía del país y promover sus intereses nacionales.

Las negociaciones comerciales de México con el exterior deben de estar basadas por cinco principios elementales:

- 1.- Deben conllevar importantes reducciones de aranceles, tomando en cuenta las diferencias económicas entre México y sus socios comerciales.
- 2.- Deben minimizar las barreras no arancelarias, que obstaculizan las exportaciones sin obstaculizar las normas que se aplican a otros medios como, por ejemplo, de salud o de ecología.
- 3.- Deben asegurar un acceso estable a los mercados exteriores para proporcionar certidumbre a largo plazo.
- 4.- Deben crearse mecanismo ágiles para la solución de las controversias, evitando medidas unilaterales.
- 5.- Deben aprovecharse las ventajas comparativas.

3.2. Importancia de la Política Económica Interna del Salinismo en el saneamiento de la economía.

En los últimos años México ha realizado un enorme esfuerzo colectivo para sanear su economía y sentar las bases para un desarrollo sostenido que brinde igualdad de oportunidades a todos. El país se recuperó con el gobierno de Salinas, en estabilidad, y además creció moderadamente y avanzó en el cambio estructural de sus actividades productivas.

Las estrategias de México, para insertarse a la nueva realidad económica del mundo han sido paulatinas ya que se han tomado medidas como son la de haber abatido la inflación de niveles de casi 200% a menos de 10% anual. (39)

Por ello, la política económica general se orientó a resolver prioritariamente los desequilibrios detectados como son: el correspondiente al déficit externo y el de las finanzas públicas, mediante la "Política de Ajuste de Estabilización", esto significó privatizar el aparato paraestatal e implementar una política de desregulación de múltiples mecanismos económicos y administrativos que ayudaran a las inversiones privadas, que es un elemento vital para remontar la crisis. Es por eso que se buscó la intensificación de la apertura al comercio exterior, destacando la modernización del aparato productivo para elevar su eficiencia orientándolo al exterior, pero sin haber descuidado el mercado interno.

Se avanzó hacia la meta establecida por el gobierno Salinista, alcanzar la inflación de los países desarrollados.

Al abatir la inflación se sustituyó la especulación por la inversión productiva y se construyó una certidumbre para crecer, se generaron empleos y se logró competir en el mundo.

Se redujo la deuda externa, que en el año de 1988 impuso un pesado lastre a los esfuerzos de los mexicanos, También se saneo las finanzas públicas, registrándose un balance de superávit, por eso, mientras en casi todos los países subieron los impuestos, aquí bajaron para el apoyo a el esfuerzo individual y colectivo de los mexicanos.

Con la renegociación de la deuda externa y la disminución de la deuda interna mediante la venta de empresas públicas, se liberaron cuantiosos recursos para el gasto social, el cual había crecido casi 85% en términos reales en los primeros 5 años del gobierno de Salinas.

México está entrando a la última década del siglo con la mirada puesta hacia los retos económicos del futuro que son: productividad y competitividad. Con ese fin las empresas se reestructuraron, redefiniendo sus procesos productivos y elevando su eficacia.

La tarea de la modernización es compleja, implica sustituir maquinaria obsoleta por instalaciones modernas, sin embargo esta sustitución, no es posible hacerla de un día para otro, sino que requiere identificar el equipo adecuado, adquirirlo, instalarlo y también es necesario la capacitación adecuada al empleado.

Las entidades públicas que no fueron estratégicas ni prioritarias para el gobierno fueron desincorporadas. Durante la Administración del pasado gobierno se desincorporaron 390 entidades, que representaron el 63% de las que existían en el inicio del gobierno, este proceso se realizó mediante ofertas públicas.

Mediante las privatizaciones se generaron recursos que redujeron la deuda interna, fortalecieron la capacidad gubernamental para atender demandas sociales, con ello el gobierno cumplió el compromiso de vender bienes públicos para aliviar males sociales que debilitan al Estado y a la nación.

El país avanzó para incrementar su eficiencia microeconómica. Los primeros esfuerzos de desregulación fueron en las áreas de las telecomunicaciones, el transporte carretero y la acuicultura, después se avanzó en el sector externo de la economía y posteriormente alcanzó a todas las actividades productivas.

Tan solo en 1993, se introdujeron reformas legales en materia de energía eléctrica, puertos y corredería pública, las cuales alentaron a la participación del sector privado en esas actividades para el beneficio de los usuarios, asimismo, la Nueva Ley Federal de Competencia Económica y la Comisión respectiva fijaron normas para prevenir y eliminar monopolios, ya que se sanciona a prácticas indebidas y se suprimen barreras de entrada al mercado, todo ello para el beneficio de los consumidores.

Las áreas estratégicas y prioritarias encargadas al Estado, en un marco de estricto control del gasto público, requiere ahondar en la racionalización del aparato productivo gubernamental, por eso el ex-presidente Carlos Salinas de Gortari propuso concluir la desincorporación de empresas no estratégicas, ni prioritarias que desviaban el ahorro del sector público.

Las empresas que consideró estratégicas y que aun se siguen considerando como tal, son la Petróleos Mexicanos y Compañía de Luz y Fuerza, que aunque no fueron desincorporadas, requieren de un apoyo especial por parte del gobierno, para que enfrenten los retos de la modernización, del cambio tecnológico y de la competencia externa que el mundo de hoy esta experimentando.

En una economía abierta al comercio internacional, como la que actualmente se vive, la inversión extranjera desempeña un papel importante y positivo en nuestra economía, pero trascendental, ya que puede contribuir de manera decisiva a la creación de empleos, a la modernización tecnológica y a la apertura de nuevos mercados de exportación, en la que los puertos mexicanos, juegan un papel importante.

Siendo un país moderno, se pueden asimilar mayores flujos de inversión extranjera en provecho de los mexicanos, sin llegar a comprometer la soberanía nacional y la libertad de acción, por ello el gobierno Salinista promovió medidas que alentaron a la inversión extranjera con criterios de selectividad que apoyaban los objetivos de la estrategia económica.

También como una contraparte a la apertura comercial, se deben eliminar regulaciones internas que puedan resultar innecesarias para garantizar condiciones de competencia, con estas medidas y con el compromiso que tomó el gobierno de descentralizar las empresas, aunado a las nuevas orientaciones del desarrollo que se vivían en ese sexenio, permitió un mayor desenvolvimiento del aparato productivo de los mexicanos.

También se necesito modernizar la infraestructura de las comunicaciones, transportes y energéticos, ya que es conocido por un gran número de gentes, que México cuenta con una baja calidad de estos servicios, por eso el pasado gobierno se propuso mantener la modernización integral de los ferrocarriles, apoyada en una buena administración, junto con la colaboración de los trabajadores, la conservación de las vías y equipo para agilizar las operaciones, se instalaron vías dobles y todas las aducciones para que enfrentara al siglo XXI y así brindar un mejor servicio a los usuarios.

En lo que respecta a la red carretera, el gobierno se encargó de modernizarla con inversión pública y privada.

Los puertos, también recibieron el apoyo del gobierno Salinista, junto con el sector privado, modernizándolo en su operación infraestructura y equipamiento, pues este medio de transporte es un eslabón muy importante en la eficiencia de la cadena de transporte y en la economía del país.

Desde que inicio el pasado gobierno, los mexicanos reclamaron cambios en la economía, para volver a crecer con estabilidad y además la creación de más empleos, en la sociedad que se combatiera a la pobreza, ya que México no quería cambios superficiales, ni que provocaran rupturas o fueran tradicionalistas. Por ello se penso en la modernización del país, ya que esta es una estrategia para cambiar, en respuesta a las necesidades de cada país, y a el ritmo de cambio que esta sucediendo en el mundo.

Pero su objetivo fue asegurar la permanencia soberana de México, la modernización como dijo el ex-presidente Salinas de Gortari es: "nacionalista, el nacionalismo define lo que nos ha hecho ser una y la misma nación a través de los siglos, es lo único que nos garantiza que seremos nosotros, ser nacionalista es lo que fortalece a la nación". (40)

El nacionalismo mexicano de nuestros tiempos y cercano al siglo XXI, tiene que modificar sus expresiones para asegurar el logro de los 4 principios Salinistas: La defensa de nuestra soberanía, el respeto a la libertad, la justicia en el ámbito de una prosperidad general y el desarrollo de la democracia.

Históricamente, el impulso del nacionalismo ha sido la respuesta a un desafío externo, en los tiempos presentes, está en riesgo de quedar al margen de los nuevos procesos integradores del mundo, de las grandes corrientes del intercambio y de los recursos, si se trata de evitar el cambio y únicamente mirar hacia adentro, se corre el riesgo de sucumbir ante estos cambios, por ello México tuvo que influir más en las decisiones internacionales que pudieran afectar a la nación, por eso el país abrió novedosos y bien definidos vínculos económicos con los nuevos polos del desarrollo mundial, en los cuales se encuentra la capacidad financiera, comercial, científica y tecnológica.

Durante la administración Salinista, la estrategia económica, se orientó a reducir la inflación y alcanzar un crecimiento económico sostenido, que proporcionara aumentos permanentes en el empleo productivo y en el bienestar de la población.

La política macroeconómica y la estrategia de modernización como ya se ha mencionado, han sido las principales razones que explicaron las entradas de capital privado al país, la apertura económica impulsó la productividad, fomentó la actividad de la industria exportadora, contribuyó a mejorar el abasto interno y permitió establecer precios internos apegados a los niveles internacionales.

La economía mexicana se ha desarrollado en un contexto internacional caracterizado por un bajo nivel de actividad económica que afecta a las principales economías desarrolladas y genera condiciones de incertidumbre en los principales mercados, por lo que los países industrializados consideraron en el pasado gobierno Salinista, que la economía mexicana estaba en franca expansión.

Otro tema del Salinismo, que merece especial interés es el Plan Nacional de Desarrollo (PND), ya que definió las metas y las estrategias de los principales temas nacionales y persiguió 4 objetivos primordiales para la estabilidad del país. (41)

- 1.- Defensa de la soberanía y promoción de los intereses de México en el exterior.
- 2.- Ampliación de la vida democrática.
- 3.- La recuperación económica con estabilidad de precios.
- 4.- Mejoramiento de la productividad y de la calidad de vida.

El propósito fue fijar los principales lineamientos de la política con el objetivo principal de modernizar la economía. Dichos lineamientos fueron ocho:

- a) Establecer metas sexenales con la posibilidad de revisar periódicamente las previsiones.
- b) Fijar metas para el crecimiento anual de la economía superiores al incremento de la población.
- c) La insuficiencia del ahorro interno, la inercia inflacionaria, la concentración del ingreso, el rezago agrícola y la baja productividad del sector industrial.
- d) Plantear la reducción de la tasa de interés.
- e) Negociar la deuda externa para que la transferencia neta de recursos al exterior fuera menor de 2% del Producto Interno Bruto (PIB).

f) Alcanzar un crecimiento económico que fuera de 6% en 1994, y reducir la inflación a un nivel no mayor de 5% similar a la de los socios comerciales de México.

g) Rechazar el financiamiento inflacionario.

h) Definir la modernización como la transformación de la economía hacia un estado más eficiente y destacó el papel del campo, la infraestructura, las telecomunicaciones, la energía, el comercio exterior, el turismo, la inversión extranjera, la regulación de la empresa pública y la transferencia de tecnología.

La política Económica de Salinas de Gortari, se caracterizó por los siguientes aspectos: Combatir a la inflación, apertura al comercio, disminución del déficit del sector público, ampliación al superávit primario de las finanzas públicas, desincorporación de las empresas del Estado, promoción de la inversión privada y la renegociación de la deuda del sector público.

El objetivo fue tener un desarrollo con estabilidad y fue con ese propósito que su estrategia consistió en aumentar el ahorro interno, reducción de las transferencias al exterior y apertura del campo en los que el sector privado pudiera invertir.

En síntesis, su política estuvo orientada al crecimiento de la inversión, tanto pública como privada, ya fuera nacional o extranjera, también otorgó especial atención al crecimiento de las exportaciones no petroleras, pero sin llegar a subsidiar al sector externo ni alentarlos con un tipo de cambio subvaluado, y pretendió realizar una reforma fiscal con reducción de las tasas impositivas y ampliación de la base tributaria.

La reforma económica se estuvo llevando a cabo mediante la concentración de todos los sectores en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE), cuyo antecesor fue el Pacto de Solidaridad Económica firmado el 15 de Diciembre de 1987, durante el Gobierno de Miguel de la Madrid (1982-1988).

El firmado el 12 de diciembre de 1988, tuvo por objetivo evitar el crecimiento de la inflación, elevar la inversión de la infraestructura y reducir la deuda externa, se basó en el compromiso adquirido por la concertación entre el gobierno y todos los sectores.

Por medio del PECE el gobierno se comprometió a no incrementar los precios de la electricidad, la gasolina y el gas doméstico, entre otros bienes y servicios del sector público, a evitar subsidios de dudosa justificación, a reiniciar el deslizamiento del peso mexicano en contra del dólar a partir de 1990, a disminuir el incremento de las tarifas arancelarias y a la eliminación de las medidas de regulación económica que obstaculizara el desarrollo de las actividades productivas.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

En tanto el sector privado aceptó no aumentar sus precios, absorbiendo por tanto los aumentos salariales, el ajuste de tipo de cambio y los incrementos a los precios y tarifas del sector público.

El 27 de mayo de 1990, se efectuó una nueva concertación para analizar la evolución previsible de la balanza de pagos, debido a menos transferencias efectuadas al extranjero, resultante de la negociación de la deuda externa, y en virtud de que se esperaban menos presiones de costos se disminuyó el ritmo del deslizamiento cambiario a 80 centavos diarios para combatir la inflación.

Para corregir el crecimiento excesivo de la demanda de energéticos y evitar su efecto negativo en la balanza de pagos y en el medio ambiente, se autorizó un aumento moderado en los precios de algunos de ellos.

El 11 de noviembre de 1990, se llevó a cabo nuevamente una concertación del PECE, en el que ratificaban los sectores su compromiso contraído, se redujo el deslizamiento del peso a 40 centavos diarios a partir del 12 de noviembre de ese año, se apoyó un aumento del 18% a los aumentos mínimos, se redujo hasta 40% la carga fiscal del impuesto sobre la renta de las personas físicas con ingresos equivalentes o menores a 4 salarios mínimos.

Una sexta etapa del PECE se firmó por todos los sectores el 10 de noviembre de 1991, en el cual se reconoció el éxito de las anteriores concertaciones y se acordó prorrogarlo hasta el 31 de enero de 1993 bajo los siguientes puntos: (42)

- Se abrogó el control de cambios.
- El deslizamiento del peso se redujo de 40 a 20 centavos diarios.
- Aumento a los salarios mínimos en un 12%.
- Se redujo el impuesto al valor agregado (IVA), que era en la mayoría de los casos del 15% y en algunos hasta del 20%, en un 10%, exceptuando las franjas fronterizas y zonas libres en donde hasta esa fecha eran del 6%.

Un problema que no resolvió el PECE, fue la pérdida del poder adquisitivo de los trabajadores, ya que los incrementos del salario mínimo fueron menores que la inflación, aunque era y sigue siendo un número muy reducido de trabajadores que perciben salario mínimo, sin embargo, los salarios contractuales no crecieron tanto como los precios, por lo que aumento la gente que se dedica a la economía subterránea.

Se pudo minimizar el problema de los salarios, siempre y cuando se hubiese realizado importantes inversiones en infraestructura y se hubiera mantenido el actual ambiente de confianza en la privatización de la economía, la desregulación y la apertura del país al comercio exterior, y las corrientes de inversión extranjera.

En 1993, conforme a los objetivos señalados en el documento de Criterios Generales de Política Económica, se continuó con el doble de esfuerzo en la aplicación del programa económico, diseñado en el contexto del Plan Nacional de Desarrollo, el cual se fortaleció con la concurrencia de los diversos agentes económicos al concertarse su estrategia en el marco del PECE, ya que estableció el propósito de reducir el ritmo de crecimiento anual de los precios a niveles de un solo dígito y consolidar la estabilidad macroeconómica, como elementos fundamentales para alcanzar un crecimiento sano y sostenido de la actividad productiva.

La estrategia económica, se apoyó en la mayor capacidad del Estado para atender con oportunidad y eficiencia las demandas sociales y el bienestar colectivo, mediante la canalización de recursos a programas y proyectos prioritarios de desarrollo social e infraestructura básica, a partir de la liberación de recursos que antes se destinaban al servicio de la deuda pública. Asimismo la continuidad de la estrategia de modernización y cambio estructural mejoró la eficiencia y la productividad de la economía en su conjunto, y con la competitividad, los bienes de México accedieron en mejores condiciones al mercado internacional.

En el gobierno del Lic. Salinas de Gortari 3 puntos fueron prioritarios en la política interna: (43)

- Alcanzar mejor equilibrio en la división de poderes y en el federalismo.
- Extender las libertades, ampliando su protección y
- Avanzar en la democracia del país.

En lo referente al primer punto, se dieron cambios importantes para limitar o reducir las facultades constitucionales y legales del Presidente de la República, así, el presidente dejó de ser autoridad agraria, obteniéndola las asambleas ejidales y comunales, y en los tribunales agrarios, autónomos e independientes. La autonomía del Banco de México es muy importante en la estabilidad del poder de compra del peso mexicano, ya que ninguna autoridad, incluyendo al Presidente, puede exigirle que emita dinero para financiar el gasto público. En materia electoral, el presidente ya no tiene facultades decisorias en la organización de las elecciones.

En lo concerniente al segundo punto, el gobierno se esforzó para erradicar la impunidad y proteger los derechos fundamentales del hombre, teniendo como ejemplo, la creación en 1990, de la Comisión Nacional de Derechos Humanos, además se promovieron reformas constitucionales a las leyes penales que amplían la protección de los derechos de los inculcados.

Y al último punto, se suprimió la cláusula de gobernalidad y la posibilidad de que un solo partido pueda reformar a la Constitución Mexicana, la organización de las elecciones quedó bajo el control de ciudadanos independientes.

3.3. Proceso de privatización de los principales puertos mexicanos en la Cuenca del Pacífico

La ampliación de la infraestructura y la calidad de los transportes y las comunicaciones son requerimientos imprescindibles para darle vitalidad a la modernización general de la economía. La estrategia para lograr esto, es con la participación de la iniciativa privada y de los gobiernos de los estados con el Gobierno Federal, a fin de sumar esfuerzos en la construcción y mejoramiento de la infraestructura existente.

El gobierno Salinista, analizó a fondo importantes aspectos de los retos que México, enfrentó en ese tiempo, para su modernización, se organizaron reuniones sobre la modernización rural, el medio ambiente, la participación de la mujer y otros temas que se consideraron indispensables para la transformación de México.

En la modernización industrial, decidió enfocarlo a los elementos que permitieran la modernización de todas las actividades industriales en nuestro país, es decir, en lugar de ver las ramas automotriz, alimentaria, siderúrgica o de energéticos, analizó los aspectos de la infraestructura que se debían modificar con el fin de que toda la industria en México se transformara, se modernizara y pudiera enfrentar los retos del entorno mundial.

A la luz de la globalización económica y la apertura de los mercados, los sistemas de comunicaciones y los medios de transporte han cobrado mayor relevancia. En el nuevo entorno de competencia la infraestructura y los servicios económicos básicos representan elementos cruciales. Es el caso de los puertos y servicios inherentes, como el manejo de mercancías, cuyo desarrollo moderno exige una integración logística y un transporte multimodal funcional que agilicen el intercambio de un país con sus socios del extranjero.

Tanto el gobierno Salinista como el actual gobierno, se han dado cuenta de la importancia que tiene la modernización portuaria, ya que el país ha dado un gran giro en materia exportadora, por lo que es necesario contar con excelentes puertos.

En México, la actividad portuaria experimenta una profunda transformación que incluye, el replazo de las bases legales y operativas vigentes durante varios decenios. Por largo tiempo los puertos mexicanos han permanecido a la zaga de los adelantos tecnológicos y el mejoramiento de los métodos operativos. El uso intensivo de la mano de obra y la

persistencia de un sistema laboral poco flexible, por ejemplo, obstaculizaron la utilización de equipo técnico más avanzado.

Otros obstáculos para el progreso sectorial han sido la concentración de carga de algunos puertos, el uso ineficiente de los recursos disponibles y el control monopólico, tanto de los servicios conexos de transporte terrestre, como de las maniobras portuarias.

Durante el primer semestre de 1992, el movimiento de carga en todo el Sistema Portuario Nacional creció 6% en relación con el mismo período de 1991, lo dio a conocer Puertos Mexicanos, organismo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte. El mayor incremento se registró en los puertos de Topolobampo con 46% puesto en operación en 1991, Manzanillo, con 37% donde se siguen realizando importantes obras de modernización, asimismo, el arribo de barcos de altura (comercio exterior) aumentó 7% y el de cabotaje (comercio interior) 2.5% con un total de 4,527 embarcaciones. Dentro de este crecimiento destaca el movimiento de contenedores con 24%, este sistema moderno de transporte que utiliza diferentes medios, puede brindar a bienes de alto valor económico agregado, un servicio de puerta a puerta en forma integral, los incrementos en el manejo de contenedores en los puertos de Ensenada, con 131%, Manzanillo con 22%. El número total de cajas atendidas en el Sistema Portuario Nacional durante los primeros 6 meses de 1992, fue de poco más de 207 mil, cantidad cercana al manejo de todo 1988. (44)

El puerto de Manzanillo, tiene una gran importancia en modernización portuaria, ya que ocupa uno de los primeros lugares de la nación, como puerto comercial y como puerto pesquero, tiene la base naval más importante del Pacífico y enfrenta un gran reto de desarrollo urbano.

El Sistema Portuario Nacional en 1992, avanzó con sus metas de productividad, superación del rezago acumulado en infraestructura y en la construcción de terminales especializadas de carga, instalaciones para la infraestructura portuaria, con base a la función normativa del Estado y la participación necesaria de los inversionistas privados, el Sistema Portuario atendió la creciente demanda de servicios portuarios en apoyo al dinamismo de los distintos sectores exportadores y de la actividad económica en general.

Como parte de la estrategia modernizadora del Estado en la economía y la ampliación de los espacios de actividad para el sector privado, a principios de junio de 1991, se promulgó un nuevo reglamento de maniobras en zonas portuarias federales que alentó la creación de empresas de transporte multimodal y el uso de contenedores para agilizar las actividades de comercio internacional. (45)

Como parte del programa de modernización del Sistema Portuario, se estableció en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), y la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, una estructura tarifaria que permitió al usuario conocer desde el inicio de las operaciones el costo total de las maniobras de carga y descarga, asimismo, continuó la actualización del marco normativo mediante el proyecto de la Ley Federal de Transporte por Agua y Sus Servicios Conexos, para disponer de una legislación del Sistema Portuario Nacional y con el propósito de acelerar el desarrollo de la infraestructura que permita operar con niveles internacionales de productividad, se conformó un programa a cargo de la SHCP para llevar a cabo la privatización de Puertos Mexicanos y nueve empresas de servicios portuarios, así como la extinción del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios.

La productividad del Sistema Portuario Nacional se incrementó significativamente al ampliarse la infraestructura con equipos y sistemas modernos, y contando con una mejor capacitación y organización del personal, lo cual permitió responder más eficientemente al dinamismo del comercio exterior.

En 1992, Puertos Mexicanos dotó a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas con la infraestructura que les permitió operar a niveles similares a los puertos internacionales de primer orden. En el puerto de Lázaro Cárdenas entró en servicio la grúa de marco.

Otra medida importante que se debe considerar como relevante, es la que se anunció en septiembre de 1992 por parte de los titulares de la SCT, y la SHCP, que es la venta de la red de servicios portuarios, a cuyo frente estaba Roberto Ríos Ferrer y el Fondo Nacional para los desarrollos Portuarios (FONDEPORT), dirigido por Agustín Arriaga, quedando como la entidad encargada para ejecutar tal medida la SHCP.

Tal medida obedeció a que se cumplió con la Ira. etapa de reorganización y modernización del Sistema Portuario, de saneamiento financiero, de incremento de la productividad, lo que habrá de continuar con un plan de privatización para ampliar la participación de la inversión privada; esta medida implicaba la desaparición de Puertos Mexicanos como órgano desconcentrado de la SCT, el cual fue creado el 27 de marzo de 1989.

La participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura marítimo-portuaria a través de concesiones, se orientó a la construcción de terminales especializadas de carga en los puertos de Lázaro Cárdenas, así como una concesión para la operación y explotación del servicio público marítimo-portuario en los puertos de Topolobampo, La Paz, Guaymas y Mazatlán.

El gobierno Salinista se dio cuenta que un país moderno requiere de comunicaciones con tecnología de vanguardia para hacer frente a los retos y cambios que esta viviendo el mundo actual, por ello, en materia de telecomunicaciones el Estado promovió la participación de inversionistas privados con el propósito de ampliar la infraestructura que requería el crecimiento de los distintos sectores económicos, mediante concesiones en telefonía, televisión, telex y fax, reservándose en forma exclusiva los servicios de telegrafía y del Sistema de Satélites, por su carácter estratégico.

Con base a la ampliación del servicio de transmisión de voz y datos a través del sistema de satélite, México fortaleció su participación en los distintos foros internacionales, como por ejemplo, al integrarse como signatorio a la Organización Internacional de Comunicaciones Marítimas por satélite, permitiendo así la comunicación tierra-barco, barco-tierra y barco-barco.

No obstante estos logros, tuvo que pasar más de medio siglo para que el Gobierno Federal enviara al Poder Legislativo en junio de 1993, la iniciativa de Nueva Ley General de Puertos, que buscó reunir las 6 mil 500 disposiciones sobre la materia. Estas normas están contempladas dentro de las Leyes de Navegación y Comercio Marítimo, en vigencia desde 1963, por la de Vías Generales de Comunicación de 1940, y por la Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos de 1970. Según el ejecutivo, dichas leyes originaron una regulación jurídica dispersa en más de 6 mil 500 disposiciones comprendidas en leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, planes, programas y circulares que incluían reformas que se han ido adecuando a las nuevas conductas y actividades portuarias que exige el comercio exterior.

La iniciativa de Ley General de Puertos por fin separa la legislación de las actividades propiamente portuarias de los servicios prestados por la Marina Mercante en aguas Nacionales y Extranjeras. La iniciativa de Ley también contempló una nueva jerarquización de autoridades portuarias con la creación de la Administración Portuarias Integrales (API), lo que permite a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte la supervisión integral del sistema.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, así como la Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, le dio al Estado la facultad de regular y coordinar las actividades portuarias, así como la creación de nueva infraestructura por más de 28 años, sin embargo, esta Legislación poco definida, ha impedido que el sector sea jurídicamente atractivo para los inversionistas nacionales y extranjeros, ya que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo determina de manera muy general en el capítulo segundo, dedicado a los puertos las cuestiones sobre su régimen, la Administración estatal y la creación de organismos descentralizados. Sin embargo, dicha Ley ha sido modificada 8 veces, de las cuales 3 modificaciones se refieren a los puertos, en esta Ley los artículos 50, 51 y 52 contemplan la creación de organismos descentralizados, de ahí la Institucionalidad del Fondo

Nacional para los Desarrollo Portuarios y Puertos Mexicanos, organismos que se encargaron por varios años de la promoción y organización del Sistema Portuario. Mientras tanto, la Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, vigente desde 1970, se creó para encargarse de coordinar atribuciones de otras dependencias del Ejecutivo Federal implicadas en los servicios portuarios y marítimos.

El objetivo principal de la Ley General de Puertos, es definir el papel del Gobierno Federal en la materia, para que solo asuma las funciones de carácter normativo y coordine las operaciones portuarias.

Lo que más llama la atención de la Nueva Ley de Puertos, son las concesiones permitidas hasta por 50 años, reservadas a los inversionistas mexicanos, así como la creación de las denominadas API, con un administrador portuario que es titular de la concesión y que adquiere todas las responsabilidades correspondientes.

Según la Iniciativa, la inversión extranjera sólo podrá participar bajo coinversiones hasta que se apruebe la Nueva Ley de Inversión Extranjera. Por otra parte, se fomentará la creación de sociedades mercantiles obligatorias en cada API, donde el Estado se reservará su participación en lo que crea más estratégico para dar paso a la participación de los gobiernos y municipios legales, además prevé la creación de comisiones consultivas para dar soluciones a los aspectos que afecten a la actividad urbana del puerto, la concesión o permisos para la explotación de los puertos, la construcción de infraestructura es establecida por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, cabe hacer notar que las concesiones se dieron bajo concurso público.

Las API cuenta con autonomía para su gestión operativa pasando responsabilidades a los titulares de tales concesiones, que en este caso son los Administradores de los puertos, que también les corresponde el plantear, programar y ejecutar las acciones necesarias contempladas en un plan maestro con la finalidad de promocionar y desarrollar los servicios portuarios.

Con el propósito de ampliar la infraestructura del Sistema Portuario y apoyar los flujos comerciales, tanto al exterior, como al interior, el gobierno Salinista promovió la participación del sector privado con base a la nueva Ley de Puertos, que sustituyó a partir de julio de 1993 a los ordenamientos correspondientes contenidos en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

La nueva norma tiene como objeto mediante la Administración Portuaria Integral (API), regular la construcción, aprovechamiento, operación, formas de administración y la prestación de los servicios portuarios de las terminales, marinas e instalaciones portuarias.

Con base a la Administración Portuaria Integral se avanzó en la licitación de concesiones a particulares, para fines de 1993 se contaban con API's constituidas en los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Puerto Madero en el Pacífico, y en el Golfo Veracruz, Altamira y Tampico, los cuales cuentan con autonomía operativa y financiera, pero que están sujetas a un programa de desarrollo portuario, acorde con los requerimientos para el desarrollo del país.

El manejo con técnicas de carga en los puertos del Pacífico es fundamental para abatir los altos costos, reducir tiempos y aumentar la seguridad en el manejo de las mercancías, lo que permite aumentar su grado de productividad, por eso en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el año de 1993, entraron en operación los equipos de alto rendimiento en el manejo de contenedores, lo que permitió incrementar la productividad en el manejo de este tipo de carga en un 55% con relación al año de 1992, alcanzando así niveles de productividad internacional. (46)

Los proyectos de la Ley General de Puertos y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por medio de los cuales el gobierno buscó darle uniformidad al marco jurídico que requiere el sector, estos proyectos nunca fueron más necesarios y oportunos, ya que el sector marítimo-portuario se encuentra aún sumido en la peor crisis de la historia y estos proyectos de Ley buscaron estimular su desarrollo para sacarlo de su problema.

El artículo 9no. de la Ley General de Puertos, la API es autónoma en sus operaciones, pero exenta de ejercicio de autoridad, la API es encomendada a organismos descentralizados federales o a sociedades mercantiles y cuando ya no exista el interés de los particulares de participar en las API, la Secretaría de Comunicación y Transporte (SCT), promoverá la participación accionaria de los gobiernos de las entidades federativas y por su conducto la de los municipios, en sociedades mercantiles que administraran aquellos puertos cuya zona económica de influencia se considere estatal.

La ubicación correcta de las API, implicó saber, cual es su diferencia en relación con la autoridad portuaria y administración general del puerto, la iniciativa de Ley, establece que la autoridad de la materia es la SCT, que a su vez la traspasa a las capitanías de puerto, auxiliadas por las policías federales, estatales y municipales en caso necesario, la autoridad portuaria es la encargada de vigilar que las medidas portuarias se cumplan por parte de las API, es decir la API es una administración autónoma sujeta a la autoridad portuaria.

La Autoridad Portuaria y la Administración General de Puertos, deben estar comprendidas como una misma, que sancionará la actuación de las APIs, con procedimientos apegados a las necesidades locales y no de los dictados unilateralmente por el centro, lo que implica la práctica real de la descentralización, que es uno de los principales logros de la Ley General de Puertos (LGP).

Por lo que respecta a la privatización portuaria, los aspectos locales se deben tomar en cuenta para esta acción, ya que la LGP considera que las concesiones portuarias pueden otorgarse por un período de 50 años con opción a prórroga, y la inversión extranjera por encima del 49% y hasta un 100%.

En los puertos se eliminan "Barreras de Entrada", con el propósito de que todas las empresas que deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo hagan con sus propios equipos y con libertad de contratar su personal, en un ámbito altamente competitivo dentro del puerto.

Emilio Gamboa Patrón, titular de la SCT en 1993, instaló en Puerto Madero, Chiapas la primera Administración Portuaria Integral, de un total de 7 que conformaron la 1ra. etapa en 1993, en 1994 se continuó con otros 14 puertos para completar 21 puertos de los 73 existentes. Los puertos en cuestión son los siguientes:

Primera etapa (dic. 1993)	Segunda etapa (mayo 1994)	Tercera etapa (sept. 1994)
1.- MANZANILLO*	8.- PROGRESO**	16.- BAJA CALIFORNIA SUR*
2.- LAZARO CARDENAS*	9.- CABO SAN LUCAS*	17.- SALINA CRUZ*
3.- GUAYMAS*	10.- TOPOLOBAMPO*	18.- CAMPECHE**
4.- PUERTO MADERO*	11.- MAZATLAN*	19.- ACAPULCO*
5.- ALTAMIRA**	12.- ENSENADA *	20.- COATZACOALCOS**
6.- TAMPICO**	13.- TUXPAN**	21.- PUERTO VALLARTA*
7.- VERACRUZ**	14.- FRONTERA**	
	15.- DOS BOCAS**	

Estos puertos fueron considerados por el gobierno de Salinas como los más importantes, ya que en su conjunto manejan más del 90% del comercio exterior del país.
(47)

* Puertos establecidos en el Océano Pacífico

** Puertos establecidos en el Golfo de México

La conformación de estas API, fueron un paso fundamental para hacer eficientes los principales puntos de contacto por agua de México con países del exterior. Hasta antes de la formación de las API los puertos habían sido operados por el Estado de una manera centralizada, cualquier toma de decisión tenía que darse en el centro, y por consecuencia esto daba paso a la ineficiencia en los puertos.

Las API desempeñan un papel básicamente administrativo, por lo que están habilitadas para celebrar con terceros contratos de cesión parcial de los derechos derivados de su concesión. Estos últimos son quienes realizan directamente la operación de terminales e instalaciones así como la prestación de los servicios portuarios.

Las funciones de autoridad dentro del puerto, como las que ejerce la capitania del puerto, o de las aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecen bajo el control directo del gobierno.

En cada puerto se establece un Comité de Operaciones que se encarga de los asuntos relacionados con la coordinación entre autoridades, la administración del puerto, los operadores, prestadores de servicio y usuarios. La API formula las reglas de operación del puerto, las cuales son sometidas a la aprobación del Comité y registradas ante la SCT.

Además del sector social, el sector privado conformado por capitales nacionales o de origen extranjero, pueden participar en todas las áreas de la actividad portuaria. Como primer paso, y obedeciendo a razones prácticas, el capital de las API es proporcionado por el Gobierno Federal, posteriormente, cuando se consoliden las empresas, las acciones representativas de su capital se ofrecerán en venta a los particulares mediante licitación. Aún durante esta etapa, cada una de las API esta habilitada para establecer políticas y tomar decisiones de manera autónoma en todos los aspectos concernientes a la administración del puerto.

El capital inicial que aportó el Gobierno de Salinas, más los ingresos que obtenga la API por los cobros de entrada de buques, atraque y muellaje, así como por los contratos de cesión parcial de derechos con terceros, permitirán en un futuro cercano, que los puertos operen de manera autosuficiente, cubriendo así sus gastos de operación, mantenimiento de infraestructura y de operación.

Casi simultáneamente al establecimiento de las API, el Gobierno Federal, realizó licitaciones para las concesiones de terminales, instalaciones y servicios dentro de los distintos puertos, con ello se buscó acelerar la participación de la iniciativa privada.

En este marco del proceso de reestructuración y privatización portuaria que vive el país, es conveniente que se evalúe la infraestructura con la que contamos para responder a este proceso y a los retos de la apertura mundial que se está viviendo.

En ambos litorales, México cuenta con un importante número de instalaciones portuarias, la longitud de muelles a lo largo de las terminales portuarias del país asciende a 110 kilómetros, de este total el 45% se ubica en el Océano Pacífico y el 55% restante, en el Golfo de México y el Caribe.

Se estima que 35% de la longitud total de muelles se destina al movimiento comercial, 27 % al de la pesca, 21% a la actividad turística y el restante 17% al uso de la Armada y astilleros. (48)

De acuerdo con el tipo de navegación, existen 2 grandes clases de puertos; los de altura, para embarcaciones en travesía entre puntos nacionales e internacionales y por lo regular vinculadas con el comercio exterior, y los de cabotaje, para embarcaciones que operan en los litorales nacionales y se encuentran más ligados con el tráfico interno.

Por sus instalaciones y servicios, los puertos se clasifican en:

- 1.- Comerciales, dedicados fundamentalmente al movimiento de mercancías y el tránsito de pasajeros.
- 2.- Industriales, donde la actividad preponderante es el manejo de productos relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.
- 3.- Pesqueros, utilizados por embarcaciones vinculadas con la captura y transformación de la industria pesquera.
- 4.- Turísticos, que atienden en especial a cruceros recreativos y la actividad de marinas. (Ver Relación no. 2)

Las instalaciones portuarias pueden ser públicas, al servicio de quien lo solicite, y particulares, cuando el titular las destina para sus propios fines o los de terceros mediante contrato. Sin embargo, los terrenos y aguas integrantes del recinto portuario (zona federal destinada al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios) se consideran como bienes de dominio público, al igual que las obras adquiridas o construidas por el gobierno federal.

México ocupa el tercer lugar mundial en longitud de litorales, el Sistema Portuario Nacional esta integrado por 21 puertos de relevancia, los cuales mueven el 90% de nuestro comercio exterior, asimismo, más del 70% de la carga manejada por el conjunto de los puertos del país se realiza por 4 puertos: (49)

a) Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico.

b) Veracruz y Altamira en el Golfo.

Un dato importante es que en 1970 la infraestructura portuaria de México se integraba por 8.2 Kilómetros en el litoral del Pacífico, para 1993, la cifra se había incrementado en 32.1 Kilómetros.

Según datos del quinto informe del pasado gobierno, para 1980 el total de muelles en el pacífico aumentó a 18.1 Kilómetros de 1980 a 1990, el incremento fue de 14% al pasar de 18.1 Km. en primer caso a 32.1 Km. Hasta 1991, el aumento aunque mínimo, se había mantenido constante, sin embargo, de 1991 a 1993 el muellaje no ha sufrido incremento, manteniéndose en 32.1 Km. en el litoral del Pacífico. Por lo que se refiere a la capacidad en las bodegas, en 1993 se contaba con 195.9 metros cuadrados en el Pacífico. (50)

En lo que respecta a áreas de patios, la cuestión está como sigue: En 1970 se contaba con 782.6 metros cuadrados en el Pacífico, para 1973 la cifra se incrementa a 1,339.1 metros cuadrados, sin embargo en 1980 fue de 1,386.6 metros cuadrados, en 1981 de 1,420 mts. cuadrados, en 1982 es la más alta con 1,513 mts. cuadrados. (50)

En el plano correspondiente a dragado, las cifras se dan a partir de 1973, siendo los montos de los datos irregulares, pues en 1973 la cifra corresponde a 2,723 millones de mts. cúbicos y en 1990 fue de 6.3 millones de mts. cúbicos. (50)

Tomando en cuenta estos datos, se determina que los puertos mexicanos aun son insuficiente en infraestructura portuaria en términos de muellaje, patios, grúas, bodegas, dragado, recintos fiscales y señalamientos marítimos, para las exigencias de apertura de México.

En el diario oficial del 23 de febrero de 1995, se dieron a conocer las bases de los concursos para otorgar contratos de cesión de las terminales de usos múltiples, así como las especializadas en contenedores, en los cuatro puertos más importantes de México: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz y Altamira.

Los ganadores de los concursos de las terminales de usos múltiples podrán usarlas y explotarlas durante 15 años, respecto a las terminales de contenedores, se estipula un plazo de concesión de 20 años. En ambos casos los adjudicados deben establecer un contrato de compraventa por concepto de los elementos para prestar los servicios en los muelles.

Para dar paso a la administración portuaria privada, en 1994 se inició la desincorporación de Puertos Mexicanos, junto con este proceso de extinción, la Dirección de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha buscado consolidar el modelo de las API. Los cambios se orientan a encauzar la actividad portuaria por 2 vías. (51)

- La aplicación de reglas operativas y programas maestros de los puertos, a cargo de las autoridades del ramo y las capitanías de los puertos.

- La operación, administración y cesión de derechos a terceros en el marco de la API (Ver Cuadro no. 7)

3.4. El Sistema Portuario Mexicano en la Cuenca del Pacífico ante la Privatización

La privatización ha significado una de las innovaciones más revolucionarias en la historia de la política económica en todo el mundo. Un ejemplo claro es lo que sucedió en el mes de noviembre de 1986, en el cual Francia se vio obligado a iniciar un programa para vender 65 compañías y bancos propiedad del Estado, y en la mayoría de los países en desarrollo como lo vemos en México, ya esta sucediendo.

Esta medida no nada más ha alcanzado a los países industrializados, sino también ha llegado a los países más pobres del continente Africano, como es el caso de Angola, Bening, el Congo y Tanzania, ya que han comenzado a aplicar el proceso de privatización en empresas paraestatales ineficaces.

La privatización es la transferencia de los bienes y funciones de servicio del Sector Público al privado, abarcando actividades como la venta de empresas que son propiedad del Estado y la subcontratación de servicios públicos con contratistas privados. En los Estados Unidos, pocos sectores económicos, salvo los dedicados a las actividades primarias (agricultura, minería, energéticos y forestación), son propiedad del Gobierno, la privatización se ha limitado a la contratación de servicios públicos.

En otros países a diferencia de los Estados Unidos como Gran Bretaña, Francia y México, así como muchos países en vías de desarrollo, el Gobierno es dueño de una gran parte de las empresas industriales, por lo que se tiene un gran campo de oportunidades para la privatización en la venta de las empresas públicas.

El economista M. Peter Mc. Pherson, define a la privatización como: "El aumentar la calidad de las mercancías y servicios disponibles en el mercado y lo mantiene sensible a las necesidades y demandas del consumidor. Además, permite que los gobiernos reduzcan su déficit mediante la eliminación de costosas subvenciones que mantienen a flote a las paraestatales ineficientes, mediante la distribución de recursos del mercado libre". (52)

Además la privatización engendra economías competitivas y abiertas que facilitan más trabajos permanentes y salarios más altos, es decir, que gracias a la privatización se puede dar el paso oportuno para liberar las economías de los países en desarrollo, un crecimiento lento o del estancamiento que ha sido un grave problema para los países que requieren desarrollo.

La iniciativa privada no requerirá de fuertes montos de inversión para modernizar las instalaciones portuarias del país, comentaron fuentes cercanas al proceso de descentralización de los puertos mexicanos, según sus estimaciones, los empresarios nacionales y/o extranjeros únicamente destinarán alrededor de 5 a 20 millones de dólares para operar las instalaciones, ya que muchas de éstas cuentan con una infraestructura establecida y nada más se requiere modernizar el equipo con el que operan.

Las estimaciones de éstas fuentes parecen ser erróneas al pensar que se necesita una cantidad tan corta para operar las instalaciones, pues si bien es cierto que los puertos ya cuentan con una infraestructura, no es la suficiente para darle un desarrollo importante a los puertos. Unos cinco mil millones de dólares son los que se requieren para la modernización y privatización de los principales puertos. (53)

Por otra lado, un estudio realizado por el Grupo Consorcio de Fabricaciones y Construcciones y Aleph Ingenieros Consultores, indican que la posibilidad de crecimiento físico en algunos puertos del país solo es de un 30% en el caso de los menos desarrollados, mientras que en otros el promedio es de 10% o quizás menor.

La participación de la iniciativa privada en el sector portuario dependerá del desarrollo que presenten también las vías de comunicación alternas, como son las carreteras y ferrocarriles, áreas en las que se cuenta con el ingreso de empresarios nacionales y/o extranjeros. Aunque no existen restricciones de nacionalidad, los empresarios mexicanos son los que pusieron mayor interés en concursar por las concesiones, aunque cabe destacar que la tecnología en materia portuaria se encuentra en manos de los extranjeros, por lo que pueden existir alianzas por ambas partes.

En la reestructuración, nuestro sistema portuario busca alcanzar los niveles de eficiencia y competitividad demostradas en otros países ante la nueva globalización. Sin embargo, la aparente eficiencia y los volúmenes de carga que se manejan en los puertos, no corresponden al nivel de movimiento portuario que requiere el país en relación a sus operaciones de comercio exterior, por lo que no estamos al nivel de los estándares internacionales.

En 1993 el Sr. Carlos Viveros Figueroa, presidente de la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, reconoció que existe un rezago en infraestructura portuaria, siempre y cuando se comparen con algunos puertos de Europa y los Estados Unidos, aunque es de esperarse que con la privatización se mejore el servicio y se reduzcan costos, logrando con esto igualar a estos puertos.

La desincorporación de los puertos mexicanos mediante la licitación pública, provocará prácticas monopólicas, advirtió el Sr. Juan Luis Calderón, de la Comisión de Comunicaciones y Transporte de la Cámara de Diputados, señaló que en nada garantiza que a los particulares les interese invertir en los puertos, cuando la mayoría de estos no son rentables, ya que aun se tienen carencias y deficiencias importantes, además de que las empresas extranjeras pueden contar con el 100% de la participación en los servicios en más de un puerto, y lo mismo puede ocurrir en los inversionistas nacionales, sobre todo en las terminales portuarias de mayor importancia en el país, como son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el Pacífico y Veracruz y Altamira en el Atlántico. (54)

De lo anterior se puede dar un ejemplo, como es el caso del Puerto de Veracruz en el Golfo, en donde una de las tres compañías que ahí operan (Corporación Integral de Comercio Exterior, Operadora Portuaria del Golfo y Compañía Terminal de Veracruz), y que además tiene acciones de Transportación Marítima Mexicana, maneja el 85% de la carga.

Con la privatización se trata de evitar que se creen esta clase de monopolios, ya que es perjudicial para la operación de los puertos, ya que se tratará de que exista competitividad y la empresa que controle el puerto, podrá incrementar las tarifas de servicio a su manera.

Pese a los esfuerzos realizados en el sector portuario, aún se cuenta con carencias y deficiencias importantes en la infraestructura complementaria en tierra que permita vincular a los puertos eficazmente con los centros de producción y consumo, así como para ofrecer un manejo más eficiente y rentable en mayores volúmenes de carga, a fin de poder tener no solo carga de puerto al barco y del barco a puerto, sino su manejo mediante el ferrocarril y el autotransporte multimodal. Además los puertos presentan falta de competitividad entre prestadores de servicios originando con esto el poco interés de los usuarios.

Otro problema que persiste en los puertos son los "Sistemas inadecuados que obstaculizan el movimiento de mercancías, ya que retrasan su salida e impactan considerablemente en los costos del flete", señaló el presidente de la Cámara Nacional de la Industria Marítima (Canaintram), en 1993, el Sr. Carlos Viveros Figueroa.

Se aplican mecanismos de fiscalización e inspección diseñados para el tráfico de personas y no de transporte marítimo de carga, al tiempo que entre las autoridades gubernamentales que intervienen en los puertos no existe coordinación.

La nueva Ley de Puertos, sólo tendrá éxito y permitirá que los puertos privatizados sean financieramente sanos si se reducen las cuotas portuarias en el flete marítimo vía la disminución de los tiempos de estadía y garantizar la seguridad de las mercancías, además es necesario, establecer tarifas simplificadas e integrales que reflejen los costos reales de operación y mantenimiento respecto al volumen de tráfico que reciben, aunque tampoco se podría hablar de niveles de tarifa estándar para todo el país, asimismo hay que elevar a nivel de ordenamiento jurídico la obligación de actuar en los puertos coordinadamente, con eficiencia y oportunidad, por parte de la autoridad, ya que en el caso del sistema aleatorio éste establece que debe pararse a inspeccionar el contenedor cuando ya ha sido cargado en el camión que lo llevará a su destino final, o en el de la inspección aduanal de graneles, exigencia que se cumple cuando éstos ya se encuentran dentro del furgón, esto se debe por mecanismos de fiscalización e inspección que no estén de acuerdo a las necesidades particulares del tráfico marítimo.

La Nueva Ley de Puertos causa incertidumbre financiera, pues la concesión de 50 años de los puertos no es recomendable para los inversionistas privados, ya que es difícil de prever los volúmenes de carga comercial en los proyectos de largo plazo y los puertos son particularmente vulnerables a esta incertidumbre.

En un análisis en el puerto de Manzanillo, en 1994 el Sr. Gerardo Primo, Director de Operaciones Terrestres de Transportación Marítima Mexicana (TMM), recomendó que los proyectos de inversión sólo se realicen a un lapso de 15 años, tomando en cuenta la vida útil de los equipos más costosos, otro punto que influye en la operación portuaria es el tráfico, así como las inversiones en infraestructura carretera y ferroviaria que conectan a los puertos con las distintas cadenas intermodales, ya que solo 6 puertos en el Pacífico disponen de un acceso carretero satisfactorio: Manzanillo, Acapulco, Topolobampo, Guaymas, Ensenada y Mazatlán y 4 con un servicio ferroviario competitivo: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Guaymas y Mazatlán.

En México, es necesario ampliar la flota mercante y de cabotaje, ya que no se dispone de un tonelaje deseado.

Es necesario y urgente que se modernice el ferrocarril, ya que si no es así, seguirá causando pérdidas al estado, ya que a las empresas privadas no le es de gran interés por las deficiencias que éste presenta.

También las carreteras deben modernizarse con construcciones de autopistas que permiten la distribución de mercancías con mayor rapidez de los barcos hacia las poblaciones o de las poblaciones hacia los barcos para la exportación.

Es necesario aprovechar con lo que ya se cuenta en los puertos y darle un mayor aprovechamiento, pero esto no quiere decir que no se tenga que modernizar nuestro sistema portuario, el proceso requiere de un esfuerzo integral y permanente de desregulación, de cambios de prestación de servicios (maniobras, alijo, estiba-desestiba, almacenaje), evitar prácticas monopólicas, liberación de precios y tarifas que estimulen la competencia interportuaria; seguridad a la inversión privada; extender, interconectar y mejorar la red de comunicaciones cuya influencia culmine en las terminales portuarias.

Existen enormes diferencias entre nuestros puertos y ciertos puertos desarrollados como son los puertos de Rotterdam, Singapur o Nueva York, ya que en México se manejan apenas un 10% de las cargas que se manejan en éstos puertos. (55)

La Cámara Latinoamericana de Comercio establece que los bajos niveles de competitividad en los 73 puertos mexicanos (Ver relación no. 2), es debido a la limitada infraestructura en equipo, instalaciones y las deficiencias operativas, lo que representa un costo importante para el gobierno en las operaciones de comercio exterior.

Los industriales mexicanos en la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación sostuvieron en el pasado sexenio, que los rezagos en la infraestructura portuaria y deficiencias operativas causan un gran problema a la economía del país en aquellos tiempos, argumentando que el gobierno debía darle una atención prioritaria a estos, ya que una de cada tres mercancías movilizadas en el país cruzan por las instalaciones portuarias.

Algunos problemas y deficiencias de nuestros puertos afectan a la industria tales problemas son:

- La inseguridad en el manejo de la carga en algunos de nuestros puertos donde las mercancías se dañan o pierden.
- La falta de mantenimiento e insuficiencia de equipo de carga y descarga, tanto especializada como convencional.
- La deficiencia en los sistemas de comunicación y radio ayudas.
- Otra desventaja importante, es la falta de áreas para el almacenamiento de las mercancías y de instalaciones adecuadas para carga y descarga de camiones o trenes.

Estas desventajas en puertos del extranjero son poco comunes, como se ve en el puerto de Rotterdam, en Holanda, que cuenta con 40 mil metros de muelles, maneja anualmente 300 millones de toneladas de mercancías, mientras que los puertos mexicanos en su conjunto de 73 apenas manejan un promedio de 30 millones de toneladas sin incluir petróleo y derivados. (56)

El puerto de Rotterdam, es uno de los pocos en el mundo que garantizan el tráfico marítimo, siempre con paso totalmente libre.

Dentro de este puerto, existen otros que se especializan en ciertos productos, como son el petróleo, otro para los productos derivados del petróleo y uno para carga seca a granel. También cuenta con terminales para fines múltiples como la de los contenedores*.

En este puerto, el servicio de Aduana funciona durante las 24 horas del día, los 7 días a la semana, existe además una zona libre para mantener inventarios y los almacenes cuentan con todas las facilidades necesarias para que las empresas puedan ejercer todo tipo de actividades como pueden ser la de desempacar, procesar, ensamblar, marcar, examinar, revisar, limpiar, reparar, mezclar, envasar, distribuir y transportar.

La gran frecuencia con la que los buques de todas las líneas navieras del mundo entran y salen de Rotterdam, permite un transbordo de la carga de barco a barco con facilidad, para viajar vía cabotaje a países cercanos o por la vía marítima a países distantes. (57)

Por carretera, hay servicios diarios de camiones para cargas consolidadas a 300 ciudades en el continente europeo, entregas nocturnas son realizadas comúnmente a estos destinos. La industria del transporte carretero, dispone de 85 mil camiones y remolques, las empresas que operan a nivel internacional manejan 55 millones de toneladas de carga al año a precios competitivos.

El sistema ferroviario opera en Rotterdam con el patio más completo de Europa, ya que cubre una red de 90 hectáreas y diariamente son más de mil los vagones que se distribuyen en este patio. (57)

* Esta terminal es la más grande del mundo, con un tráfico anual de aproximadamente 3 millones de contenedores y 20 millones de toneladas cargadas y 20 millones descargadas.

Otro ejemplo más contundente en la problemática de nuestros puertos del pacífico, es el costo y transporte que abarca, por ejemplo la ruta de Oriente a la Ciudad de México, saliendo del puerto de Yokohama, Japón, vía Long Beach o a el puerto de Manzanillo con destino final la Cd. de México.

Saliendo del puerto de Yokohama, Japón a la Cd. de México vía Manzanillo, el costo es de 4,520.00 dólares con un tiempo de recorrido del buque de 23 días como mínimo y 27 días como un máximo con una frecuencia de 1 mes.

Tomando como ejemplo nuevamente la salida de los buques del puerto de Yokohama, pero esta vez vía Long Beach, Estados Unidos, el costo es de 3,800.00 dólares con un tiempo de recorrido de 17 días como mínimo y 19 días como máximo, con una frecuencia de 2 viajes por semana. (58)

Vía Lázaro Cárdenas el precio es de 4,189.00 dólares (3,500.00 dólares del puerto de Yokohama a Lázaro Cárdenas incluyendo costo de descarga en el puerto, y 689.00 dólares del auto transporte de Lázaro Cárdenas a la Cd. de México), con una frecuencia de salida de 3 meses.

Considerando estos ejemplos, es necesario darle continuidad a la modernización de los puertos mexicanos, lo que se espera darle con la ayuda de la iniciativa privada, además de que los puertos del pacífico tienen una relación estratégica en la región económica más grande del mundo, que es la región que conforman a los países de la Cuenca del Pacífico Asiático, la parte de América del Norte (Estados Unidos y Canadá), Centro y Sudamérica.

Los puertos mexicanos en su conjunto de 73 puertos, tienen una capacidad instalada que podría manejar 550 millones de toneladas de mercancía al año, correspondiendo 80 millones a la carga no petrolera, considerando que esta capacidad que se maneja es considerable a un 35% de su potencial. (59)

No obstante que más del 80% del comercio exterior total del país, y el 30% de la carga movilizada por todos los medios de transporte, se opera a través de 24 puertos que son considerados como principales y terminales especializadas de carga, además de que la gran mayoría de nuestros puertos están comunicados con las ciudades más importantes de nuestro país, a través de las carreteras y el ferrocarril, los puertos, considerando el ejemplo del puerto de Rotterdam, son aun deficientes en infraestructura, manejo de carga y descarga, almacenamiento, etc. , pero que en el gobierno de Salinas se les trató de dar un impulso en su modernización atrayendo el interés de los inversionistas privados, tanto nacionales como extranjeros.

Si en los puertos del Pacífico, los gobiernos le dieran una gran promoción en el extranjero, como ha sucedido con las zonas turísticas mexicanas más importantes, la inversión extranjera en la infraestructura de los puertos se modernizaría y aumentaría, como se ve en la industria de cruceros turísticos, en la que México ocupa el segundo lugar mundial por el número de pasajeros recibidos, la participación de México en este mercado es de 15%, siendo superada únicamente por los destinos del Caribe. En 1993, más de 2 mil buques llegaron al país con casi 2 millones de pasajeros. (60)

A pesar de los esfuerzos que realizó el ex-presidente Salinas de Gortari por construir y modernizar con equipo a los puertos, así como mejorar su administración y servicios para brindar mejor apoyo a los usuarios, aún en este gobierno, se advierten carencias y deficiencias en puntos claves. En infraestructura, se requieren de fuertes inversiones para mejorar y conservar los muelles, bodegas, vías conexas, vialidades, accesos, instalaciones graneleras, de refrigeración y otras áreas, en algunas existen obras de protección y servicios básicos pendientes de concluir.

Los puertos de México, también necesitan de una infraestructura complementaria en tierra que los vincule eficazmente con los centros de producción y de consumo, permitiéndoles manejar un mayor volumen de carga, así como atender óptimamente, tanto a los buques como al ferrocarril y el autotransporte.

Un problema importante que debe tener una mayor importancia, es la de solucionar la optimización de los puertos, ya que en algunos se muestran aparentemente altos índices de saturación, sobre todo en el manejo de la carga en general, sin embargo, es apreciable que existe poco aprovechamiento de los muelles, almacenes, frentes de agua y terrenos aledaños.

Aunque en el sexenio pasado se logró mejoras en los niveles de productividad, sobre todo debido a la modernización del equipo y capacitación y organización de los trabajadores, que repercute en grandes ahorros a los usuarios por concepto de menor estadía en las embarcaciones, la falta de competitividad existente entre los prestadores de servicios ha limitado estos aumentos de productividad.

Anteriormente, la Administración de los principales puertos mexicanos se realizaba de manera centralizada por el Gobierno Federal, el cual decidía en los principales aspectos de la operación, desarrollo y financiamiento. Dicho centralismo provocaba a los usuarios servicios de baja calidad y precios altos, comparados con los puertos del extranjero, además este centralismo propiciaba subsidios cruzados ineficientes, ya que parte de los recursos generados por los puertos más rentables se utilizaba para subsidiar a los que presentaban pérdidas, con lo cual se limitaba el avance de los primeros.

En lo referente a la calidad del servicio hacia los usuarios, la deficiencia se hacía notar con el excesivo número de trámites, con la deficiente coordinación entre las diferentes autoridades y con la falta de opciones de prestadores de servicios de maniobras.

A partir de 1989, se estableció una política promotora de la inversión privada en marinas y terminales especializadas, obteniéndose respuestas como en las obras destinadas al manejo de cemento, de graneles agrícolas o minerales y de fluidos, así como en bodegas refrigeradoras, además de otras instalaciones portuarias, pero a pesar del interés de la iniciativa privada, los montos invertidos resultaron bajos, significativamente hablando.

Una de las políticas que se pensó ayudaría a atraer a la inversión privada, es la que se dio en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, referente a la política para las comunicaciones y transportes, que tenía entre otros objetivos, el mejoramiento de la planeación, control y ejecución de los desarrollos portuarios.

Al igual que en el resto de la economía, la Ley de Puertos se propone redefinir el papel del Gobierno en materia portuaria, a fin de que sólo asuma funciones de carácter normativo, planeando, coordinando y orientando la actividad portuaria.

La pasada Administración se propuso fortalecer una mayor participación de los particulares en la construcción y operación de la infraestructura, dentro de un marco regulador que diera certidumbre al inversionista y garantizara el servicio oportuno y adecuado al usuario. Asimismo, se propuso descentralizar las competencias para que se resolvieran en el sitio de origen, así como desregular y simplificar la normatividad para el establecimiento de una relación sencilla entre autoridad y particulares.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes conserva las funciones normativas y de autoridad, como la formulación de las políticas y programas generales, la promoción de la participación de los particulares y el otorgamiento de concesiones y permisos, pero, aunque dicha Secretaría puede construir, establecer, administrar, operar y explotar puertos o terminales e instalaciones portuarias, antes debe fomentar la participación de los particulares o de los gobiernos de las entidades federativas.

La Administración Portuaria Integral, se creó para que, en un puerto o grupo de puertos, sus titulares (Administrador Portuario) asuman, con autonomía operativa y financiera, las actividades administrativas que correspondían a Puertos Mexicanos, incluida la construcción, planeación, promoción y fomento, así como la operación de los sistemas internos de vigilancia y seguridad con la finalidad de promocionar y desarrollar los servicios portuarios.

También se fomentará la creación de sociedades mercantiles obligatorias en cada API donde el Estado se reservará su participación en lo que crea más estratégico para dar paso a la participación de los gobiernos y municipios locales.

El Administrador Portuario Integral, es el único interlocutor ante el Estado, con lo que se facilita el manejo y control del puerto. La participación del Gobierno Federal en la API, se da a través de la propiedad de acciones de las sociedades mercantiles constituidas con tal propósito.

El administrador portuario no siempre se encarga de operar las terminales y prestar los servicios, ya que en el título de concesión se le puede obligar a que lo realice a través de terceros, esto es debido a que se prefiere que el administrador portuario se especialice en funciones puramente administrativas, sin involucrarse en la operación, y así lograr una mayor competencia y eficiencia en los puertos.

Para garantizar la eficiencia en las zonas de los puertos, fue considerado capacitar a cada administrador portuario integral, sujetándolo a un programa maestro de desarrollo portuario, autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, previa opinión de la Marina y Desarrollo Social.

Los gobiernos de los estados, pueden formar sus propias sociedades para encargarse, con base a una concesión múltiple, de la Administración Portuaria Integral de varios puertos e instalaciones menores de su entidad.

El concepto tradicional considera a los puertos sólo como lugares de abrigo y protección, en la Ley de Puertos se les distinguió por las áreas o zonas que lo integran, como recinto portuario, la zona de desarrollo y otras dedicadas a actividades portuarias, anteriormente, las terminales y marinas estaban sujetas a la necesidad de doble concesión:

- Una, de la Secretaría de Desarrollo Social, para el uso y aprovechamiento de los bienes y,
- Otra, de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, para la construcción y operación de las instalaciones.

Para resolver este problema, se estableció que, para los puertos, terminales y marinas, las dos Secretarías delimiten los bienes del dominio público que constituyan el recinto portuario.

En el caso de los puertos, siempre contarán por lo menos una terminal de uso público y algunas áreas de uso común, aunque también contarán con terminales de uso particular, como sucede en los puertos de Manzanillo y otros de gran interés.

Para el uso y aprovechamiento de bienes, la construcción de obras y la prestación de servicios portuarios fuera de los puertos con Administración Portuaria Integral, se continúa con el régimen de concesiones y permisos, pero existe uno especial de contratos para la ocupación de áreas, construcción y operación de terminales o prestación de servicios dentro de las áreas concesionadas a la API, dentro de este contrato se tratan 2 puntos:

- Para los bienes, el administrador portuario cede parcialmente los derechos y obligaciones derivadas de su título de concesión, ya que esto hace posible exigir a los concesionarios el cumplimiento de las mismas obligaciones que se impongan al administrador portuario.

- Para los servicios, sólo se celebran los contratos de prestación de servicios correspondientes.

El uso de los bienes y las prestaciones de los servicios sólo quedan sujetos a regulación tarifaria, cuando no existan otras opciones portuarias o modos de transporte para el tráfico de mercancías y personas que establezcan un ambiente de competencia razonable.

Esta regulación fue una Ley de fomento para lograr una mayor participación de la sociedad y además establecer el marco para que los puertos se aprovechen como es debido.

A finales de agosto de 1992, el ex-presidente Carlos Salinas de Gortari, pidió que se instrumentara un profundo proceso de reestructuración y privatización portuaria con el objeto principal de hacer más eficiente y competitivo el comercio interior y exterior del país, sin afectar la operación diaria de los puertos.

Entre septiembre y noviembre de 1992, se elaboró un diagnóstico de la situación portuaria, se estudió la experiencia internacional, y se formuló una propuesta de cambio, que fue autorizada por Salinas de Gortari, el 9 de diciembre de 1992. (61)

A partir de entonces se han obtenido avances como los que a continuación se describen:

- a) Ley de Puertos (publicada el 19 de julio de 1993)
- b) Ley de Navegación (publicada el 4 de enero de 1994)
- c) Elaboración de planes maestros para los principales puertos.

d) Privatización del servicio de dragado

e) Otorgamiento de más de 80 concesiones para terminales especializadas y marinas, de acuerdo a los nuevos planes maestros.

En lo referente al marco jurídico, se elaboraron los reglamentos de la Ley de Puertos. Se cuenta también con un diseño de una nueva estructura tarifaria para los cobros por el uso de la infraestructura portuaria (entrada a puerto, atraque, muelleaje).

La transportación es de vital importancia en el saneamiento de la economía, ya que juega un papel importante, junto con los puertos en la distribución, proceso de producción y consumo de las mercancías, y sin él, esto no sería posible.

En un mundo globalizado, como el que se está viviendo, el transporte no sólo representa una ventaja competitiva para las empresas, sino que es un elemento muy significativo del costo dentro de la comercialización internacional, ya que las empresas al querer obtener ganancias se ven en la necesidad de colocar oportunamente sus mercancías justo en el momento que son requeridas, siendo beneficiados los consumidores, pues obtienen una gran variedad de productos a un costo razonable.

El avance científico y tecnológico, ha permitido que existan distintos medios de transporte para el abatimiento de cargas o costos adicionales para las empresas que realizan operaciones comerciales de grandes volúmenes de mercancías, los más comunes que se utilizan son los siguientes:

- Marítimo.
- Ferroviario.
- Aéreo.
- Sistema multimodal.

La modernización del transporte en México, se debe tanto a presiones derivadas del entorno mundial, como a presiones de origen interno. (62)

En lo externo, se ha ido conformando paulatinamente, debido a los acuerdos y compromisos con los organismos financieros internacionales para incrementar la productividad y eficiencia de las actividades económicas.

En lo interno, el Gobierno de Salinas recibió reclamos de los industriales, agentes aduanales, transportistas, para que de una vez por todas, se terminara con el esquema proteccionista, que impide el mercado de nuevos inversionistas, además impide la competencia, llevando con esto a un servicio de baja calidad.

El autotransporte constituye un factor estratégico en el desarrollo económico, ya que tiene la facilidad de acceso a los diferentes rincones del país, es un medio insustituible para los procesos de distribución y consumo.

En la última década, el autotransporte sufrió una baja en la calidad de su operación, debido a los escasos apoyos financieros, como ha sucedido con los puertos, además del control tarifario, que influyó a la obsolescencia de la flota vehicular y a la falta de modernización en el sistema de carga y descarga. Para la compensación de esto el gobierno de Salinas emitió una nueva reglamentación que fue concretada el 7 de julio de 1989 a través de la publicación del Nuevo Reglamento para el Transporte Federal de Carga que otorga beneficios como el de:

- La libertad de Transportación por las carreteras federales.
- Libre contratación de servicios por parte de los usuarios.

Con respecto al ferrocarril, este fue el primer medio de transporte terrestre de carácter masivo.

Debido a su elevada inversión inicial y al alto costo de la operación y mantenimiento encarecieron el servicio, sin embargo, por el fuerte volumen de carga que puede desplazar, se convierte en un medio económico y rentable para los usuarios. La utilización de este medio de transporte es recomendable si se requiere mover altos pesos o volúmenes de mercancías a largas distancias.

El movimiento de contenedores en el ferrocarril y otros medios ha experimentado un rápido desarrollo y está prácticamente destinado al comercio exterior.

En 1989 se llevaron las primeras pruebas para establecer servicios regulares de trenes de contenedores mediante el sistema de doble estiba, que representa uno de los adelantos tecnológicos más trascendentes en materia de movimiento de carga por ferrocarril, utilizando plataformas articuladas y contenedores de medidas especializadas, que posibilitan duplicar la carga manejada por unidad de arrastre y obtener un mejor aprovechamiento de la fuerza de tracción y obtener un menor costo de operación.

Este modo de transporte lo hace más rápido y económico. Sus carros están integrados por múltiples plataformas articuladas, de piso deprimido, bajo peso y altura, cada una de las cuales permite transportar hasta 3 contenedores, 2 de 20' y 1 de 40'. (63)

Ya que Ferrocarriles Nacionales sólo proporciona el servicio de transporte de los contenedores, el usuario se ve en la necesidad de contratarlos o adquirirlos para uso exclusivo de él con empresas especializadas en este tipo de transporte.

El transporte aéreo de carga, tiene sus orígenes en el año de 1919 en los Estados Unidos. (64)

De entre sus principales ventajas, se encuentran la velocidad de desplazamiento, el ahorro de empaque, embalaje y en costos de almacenaje, ya que en muchos casos, los grandes inventarios en puntos básicos de distribución ya no son necesarios; las primas de seguros son más bajas, debido a la baja incidencia de robos, riesgos de transporte, tiempo de tránsito y manejo.

El transporte multimodal internacional, que es la transportación de las mercancías al menos, de dos modos diferentes de transporte.

Debido al contrato de transporte multimodal, las mercancías se trasladan desde un lugar situado en un país en el que el operador del transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Y por último, y quizás el más importante, por el gran volumen de carga que desplaza, el Transporte Marítimo, que es un factor fundamental para el intercambio de los productos que demandan las diferentes regiones, además de que constituye una vía natural de comunicación.

Las características que este medio de transporte posee son su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos de distintos volúmenes y valores.

Otro factor importante con el que cuenta este medio de transporte es, el bajo costo que tiene en la transportación de grandes volúmenes a grandes distancias de los productos que se comercian internacionalmente.

Con el tiempo, el Transporte Marítimo ha sufrido cambios principalmente para mejorar su capacidad de carga y rapidez, volviéndose un medio especializado.

Los tipos de transporte que ofrece el Transporte Marítimo son el Tráfico de Cabotaje, que es el que se presta a lo largo de un litoral y puede ser tanto nacional como internacional y el Tráfico de Altura, que es el interoceánico.

Es importante notar, la importancia que tienen las vías de comunicación anexas al puerto para la rápida distribución de las mercancías a los diferentes puntos de consumo, también es importante afirmar que el crecimiento de los puertos y las vías de enlace refleja el progreso general de la economía mexicana. (Ver Mapa no. 4)

La modernización del sistema portuario mexicano, se enfila hacia el mejoramiento de la eficiencia operativa, la superación del rezago acumulado en infraestructura, la construcción de terminales especializadas de carga y la desregulación del sector, pues los puertos más eficientes son los más rentables, además de ofrecer los mejores servicios y contar con los sistemas de comunicación y traslado de mercancías más rápidos y de menor costo, en beneficio del usuario.

En el desarrollo de los puertos de México, es necesario, el desarrollo de tres áreas claves para la competitividad de los puertos.

La primera concierne a las transformaciones técnicas de acuerdo con las especificaciones del tipo de carga, pues los buques se han ido especializando en diferentes tipos de carga (granel, fluidos, etc.) con lo que han influido en la tipología de los puertos, al convertir a unos en grandes concentradores y a otros en alimentadores.

De igual manera, el aumento de buques de gran calado y enorme capacidad de carga, está exigiendo la adaptación de los servicios portuarios (operaciones con dragas, equipos de carga y tractores).

La segunda se relaciona con la infraestructura de transporte terrestre, ya que el desarrollo de la actividad portuaria exige el funcionamiento de un sistema de carreteras y ferrocarriles que enlace con eficiencia los principales centros industriales y comerciales con las salidas naturales del país.

Al mejorar las rutas terrestres, es necesario incrementar el uso de trenes unitarios con mayor capacidad de carga de granos, materias primas y otros productos, como los que ya se están usando con carros portacontenedores de doble estiba.

Respecto al transporte por carretera, empiezan a proliferar los automotores para carga pesada con doble y triple remolque.

Pero a pesar de estos adelantos en el transporte, aun perduran los problemas laborales ya sea en mayor o menor medida, en los puertos: exceso de mano de obra, escasa calificación laboral, baja productividad, que frena el desarrollo para manejar equipo más avanzado y con ello lograr un mejor desarrollo portuario.

CONCLUSIÓN

México que está enfrentando los nuevos tiempos, mediante la fortaleza de su política exterior, la diversificación de sus relaciones que mantiene ante los países del extranjero, junto con su política interna, que en el actual sexenio del Lic. Ernesto Zedillo se está luchando por mantener estable y así tener una imagen en el exterior como país en el que se puede invertir sin temor a sufrir pérdidas por una política interna conflictiva, ya que se pierde credibilidad ante los países del extranjero al finalizar el sexenio del Lic. Carlos Salinas de Gortari, pues el país sufre nuevamente una drástica devaluación, al darse una impresionante fuga de grandes capitales que ayudaban al país a mantenerse estable, ya que que la moneda nacional pierde fortaleza ante las demás divisas, originándose una acelerada inflación por lo que el país pierde la confiabilidad ante el exterior para invertir en grandes proyectos empresariales, como los que había logrado mantener el sexenio del ex-presidente Carlos Salinas, gracias a las políticas aplicadas que adoptó en su gobierno, tanto externas como internas.

Es debido a la inestabilidad económica que actualmente presenta el país, por lo que los países extranjeros temen invertir en México, por lo que el presidente Zedillo debe aplicar una serie de medidas, que en el pasado gobierno resultaron en beneficio de una estabilidad económica, para mantener la confianza y lograr obtener el respeto que se tenía en el pasado gobierno, que aunque es duramente criticado, por considerar que fue el culpable de la situación que actualmente mantiene México, logró mantener durante su sexenio una estabilidad económica, gracias a una serie de medidas que tomó como la de lograr deshacerse de empresas obsoletas que eran mantenidas con un alto gasto del sector público, se realiza la venta de los bancos al sector privado, se mantuvo una paridad con respecto al dólar, se le dio un impulso de modernidad a los medios de comunicación y se dio un gran paso en el sector portuario al ponerlos a la venta para su privatización.

Si bien es cierto que la confianza y el respeto que se tenía con el Salinismo se está recuperando con el gobierno del Lic. Ernesto Zedillo, por las drásticas medidas que está imponiendo a la población, no es suficiente, sino que hay que demostrar al mundo que realmente el país, pese a los problemas en los que se encuentra internamente, como son la problemática del desempleo, el poco poder adquisitivo con el que cuenta la población debido a la inflación, etc., tiene la capacidad para ser considerado como un país industrializado o llamado de primer orden, al no depender de organismos internacionales como el Fondo

Monetario Internacional, que aplica drásticas medidas para lograr la recuperación de la economía mexicana, pese a los sacrificios de la población mexicana.

Para que sea posible esta realidad, se tiene que resolver en primera instancia los problemas internos que afectan al país, que aunque difícil no es imposible, ya que tales problemas pueden ser resueltos, tomando como ejemplo algunas medidas impuestas por el gobierno salinista que propuso seguir los siguientes lineamientos: El privatizar las empresas públicas que no son clave en el gobierno, disminuyendo con esto un fuerte desembolso en el gasto público y minimizando el déficit del sector público, combatir la inflación, aumentar el ahorro interno, promover la inversión privada en los sistemas de transporte ferroviarios, carreteros y los puertos, que es un factor importante en el desarrollo de la economía, no solo del país sino de cualquier otro país como se ha comprobado en los países con una economía superior a la nuestra, (Holanda, Estados Unidos, Japón, por citar algunos) que cuentan con puertos funcionales y modernos.

Al contar con puertos lo suficientemente modernos y funcionales para el desplazamiento de las mercancías, además de tener una gran importancia al ser un eslabón entre el comercio marítimo y terrestre, pues propician un gran número de actividades relacionadas con el comercio, tanto interno como externo, en la rama hotelera, pesquera, de cruceros turísticos, restaurantera, la de construcción de buques, reparación de estos, la turística, etc., lográndose con esto una importante fuente de empleos.

También las poblaciones de difícil acceso son beneficiadas, ya que al estar eslabonados los puertos con las vías de comunicación terrestres (por ferrocarril y por carretera), los diferentes productos que se reciben en los puertos, ya sean internos o del extranjero, son desplazados con facilidad por estas vías, llegando aun a los lugares más alejados del país.

Es importante ver el nuevo entorno de la economía mexicana, ya que es relevante la estrategia de las negociaciones comerciales, que deben considerar acciones de carácter multilateral, con organismos internacionales y regiones económicas, también acciones de carácter bilateral para contrarrestar prácticas neoproteccionistas y posibles desequilibrios entre las concesiones y los beneficios derivados de la apertura económica.

Con el logro de estas estrategias se logrará atraer mayor inversión extranjera que se debe enfocar directamente a las actividades que contribuyan al desarrollo económico del país y no a intereses políticos.

Para que se logre esto, México debe buscar mayor participación en materia comercial con otros países miembros de la Cuenca del Pacífico, ya que su comercio se basa primordialmente con las principales potencias de esa región como son los Estados Unidos y Japón, restándole importancia a los demás países.

Por lo que México debe continuar con una política externa tan activa como la que se dio en la época Salinista, pues fue de gran importancia para la estabilización de la economía, ya que se logró que los países del extranjero vieran a México con interés para invertir en grandes proyectos empresariales, obteniéndose con esto la captación de divisas.

Con esta política externa se logró mantener una apertura económica para que los países del exterior mantuvieran la confianza en invertir en grandes proyectos que beneficiaron al país, sin que esto significara poner en riesgo a la soberanía nacional, o que el país se transformara una nación maquiladora. Mirando lo anterior, es por lo que se debe dar continuidad a el beneficio que implica tener una nación dispuesta a abrir sus fronteras al exterior.

Este cambio, por supuesto no es fácil de llevar a cabo, por lo que el actual gobierno debe redoblar sus esfuerzos para mantener a México como un país clave para el comercio exterior, como lo fue en el sexenio del Lic. Carlos Salinas de Gortari, también se debe dar continuidad en el mejoramiento de los medios de transporte, poniendo mayor énfasis en lo relacionado al sistema portuario, ya que además de lograr movilizar el 80% de las mercancías generadas en el país, proveen fuentes de trabajo en diferentes sectores de la población, así como la obtención de divisas al permitir que se establezcan empresas del extranjero.

Las comunicaciones y los transportes tan importantes para el país, deben continuar con su avance en la modernización de su infraestructura como las que se lograron en el sexenio pasado dando por ejemplo que las carreteras, en el año de 1993 fueran de cuatro mil kilómetros de autopistas de cuota construidas, o los puertos que en ese mismo año se cumplió la primera etapa de modernización de la estructura portuaria, contando con 4 puertos con capacidad para operar en niveles internacionales de productividad, que aún en este tiempo son los más atractivos para los inversionistas que deseen adquirirlos, siendo los principales puertos en el Pacífico: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, y en el Atlántico: Veracruz y Altamira.

Otro avance logrado por el Lic. Carlos Salinas de Gortari, que debe tomarse en cuenta por los subsecuentes gobiernos a fin de avanzar en la modernización portuaria fue el que se logró con: La nueva Ley de Puertos que promueve la descentralización administrativa y se permite incorporar a la iniciativa privada y al sector social, tanto en los aspectos de operación como en el desarrollo de la infraestructura. Lo anterior es un pequeño avance que

se ha logrado en materia de modernización pero esto no quiere decir que no se siga avanzando en su modernización o dejarlo en el olvido como muchas veces ha sucedido.

La modernización y la estabilidad económica a la que aspira México, no es posible entenderla sin una reestructuración a fondo de la actividad portuaria, por la importancia que ha demostrado en países industrializados, ya que aun existen vicios como el maltrato de las mercancías, o la corrupción en las aduanas por parte de los empleados.

Si bien es cierto que se han dado pasos importantes en la modernización de los puertos mexicanos, como son el caso de los puertos de Manzanillo, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas en el Pacífico, y los puertos de Veracruz y Altamira en el Atlántico, aun cuentan con deficiencias que son notorias si se hacen comparaciones con puertos del extranjero como el de Rotterdam en Holanda, el de Yokahoma en Japón o el de Long Beach en los Estados Unidos, tan solo en el menor precio de cotización para el transporte de mercancías, y el ahorro de tiempo en la carga- descarga de los buques por citar algunos ejemplos.

Es necesario entonces hacer una reestructuración portuaria que garantice a los importadores y exportadores una calidad de servicios y tarifas a niveles internacionales, para que los productos mexicanos sean competitivos en el extranjero.

Se necesita crear un sistema de transporte interoceánico entre los puertos mexicanos, por ejemplo, del puerto de Coatzacoalcos en Veracruz a el puerto de Salina Cruz o del puerto de Tampico a el puerto de Manzanillo por citar algunos ejemplos, a fin de que el tiempo de recorrido de las mercancías se acorte y así sea menor el costo de transporte, beneficiando con esto a los usuarios.

Al contar México con puertos modernos y eficientes, no solo ayuda a la recuperación económica, pues además de generar una amplia gama de empleos propicia la modernización del transporte marítimo ya que van correlacionados en el manejo de las mercancías y su desplazamiento; es por eso que el transporte marítimo, por sus ventajas de gran capacidad, costo y seguridad es un elemento esencial para que México entre a los mercados mundiales, además de participar en más del 80% del traslado de mercancías de comercio exterior.

Para el transporte doméstico, el cabotaje es una alternativa para ayudar al transporte terrestre en la distribución de las mercancías, además de que aumenta la distribución interna y abate los costos finales en la producción de bienes.

En las futuras concesiones a las Administraciones Portuarias Integrales (APIs), se debe dar prioridad a los proyectos de desarrollo y compromisos de calidad de servicios en beneficio de los usuarios y a la población en general cercana a los puertos, ya sea que estos servicios o proyectos lo ofrezcan empresas nacionales o extranjeras.

Si bien es cierto que el gobierno del Lic. Carlos Salinas de Gortari puso énfasis en la modernización de los puertos mexicanos así como en la nueva Ley General de Puertos, que por fin separa la legislación de las actividades portuarias de los servicios prestados por la Marina Mercante en aguas nacionales y extranjeras, también contempló una nueva jerarquización de autoridades portuarias con la creación de la Administración Portuaria Integral (API), además para su funcionalidad, la inversión privada fue muy poca para la mejoría de los puertos, y por eso existen rezagos acumulados en infraestructura, operación y manejo de carga que afectan a la industria en general, además de la inseguridad en el manejo de la carga, equipo obsoleto, deficiente e insuficiente equipo de comunicación.

Es por lo anterior que los gobiernos que precedan al del Salinismo, deben motivar a la inversión privada, dándoles facilidad para obtener las concesiones de los mismos, promoviendo en el extranjero y en México, la importancia que tienen los puertos mexicanos y la capacidad de cada uno para su explotación, obteniendo un gran beneficio para los posibles inversionistas, así como para los usuarios.

Al invertir en la modernización de los puertos se debe cuidar el entorno ecológico, cuidando de no tirar desperdicios nocivos para la fauna animal, tener cuidado en el manejo de carga y descarga de las mercancías evitando contaminar con esto el mar del puerto, además si se planea hacer mejoras en el puerto o ampliarlo a los alrededores tratar en lo posible de no perjudicar a la población cercana a los mismos.

Estas obras de ampliación o remodelación en los puertos se debe dar bajo la supervisión de personal especializado, así como la participación supervisora del estado o municipio, para evitar que se contamine el entorno ecológico, además de contar con equipo especial por si existe un accidente o algún derrame de sustancias nocivas que pudieran contaminar el mar.

Si por desgracia los inversionistas no pueden ampliar la zona portuaria debido a que esta rodeada por la población urbana, se puede pensar en ampliarlo hacia el mar, rellenando a éste con bloques de concreto, o algún otro material que resista el peso de las posibles instalaciones portuarias, o se pueden adecuar plataformas marinas, como las que se usan para extraer el petróleo en altamar.

Para modernizar el sistema portuario en el país, así como promover la marina mercante, es necesario actuar con eficiencia, apoyándose en lo que actualmente se tiene a la mano, pero buscando siempre la eficiencia y la modernización de la infraestructura portuaria, así como en el campo administrativo.

Un ejemplo de esta simplificación es la reducción de dependencias que intervienen en dicha tarea de administración portuaria, ya que existen demasiadas dependencias que dificultan los trámites, llevando con esto una excesiva burocratización que han impedido que los puertos se modernicen.

Es necesario dar una mayor apertura a la prestación del servicio multimodal, con la adecuada coordinación del transporte ferroviario y carretero, modernizando las operaciones en las centrales de carga, ya que la actividad portuaria es un eslabón dentro de toda actividad de transporte que requiere una industria moderna, por los grandes volúmenes de carga que ahí se maneja.

Ya que por desgracia no todos los puertos del Pacífico, así como en territorio mexicano, cuentan con la categoría de ser puertos especializados para el manejo de mercancía, es necesario ordenar y darle un mayor impulso económico, así como el promover la inversión privada, que en gobierno Salinista se impulsó con mayor énfasis, en estos pocos puertos concentradores, provistos de terminales especializadas, como el puerto de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Salina Cruz.

Otro aspecto importante para la modernización de los puertos en el pacífico, es como se ha reiterado constantemente, tratar de reducir la estadía de los barcos que arriban a los puertos. Algunos puntos importantes para esta reducción es: Una inversión adicional en materia de dragado, señalamientos e infraestructura de descarga y carga.

Es de vital importancia, darle una constante capacitación a los trabajadores portuarios, en manejo de equipo portuario, para darle rapidez al manejo de carga, descarga y almacenamiento de las mercancías.

Es muy importante la inversión económica en los puertos del pacífico mexicano, para su modernización, pero además de este apoyo económico, es importante cambiar la mentalidad y actitud de la gente que participa en los puertos mexicanos, ya que al contar con una mente negativa el trabajo realizado se refleja en la poca productividad y aprovechamiento de los recursos que cuentan los puertos, así como el interés que deben tener los puertos mexicanos.

Sin estos cambios necesarios en los puertos, se pondría en riesgo la modernización industrial del país, así como la generación de empleos para los mexicanos, que en esta época es necesaria para el desarrollo del país.

Es también prioritario provocar en los inversionistas que deseen adquirir los puertos la competitividad en los servicios portuarios, además de los servicios administrativos, para el beneficio de los usuarios, ya que al existir competitividad entre los puertos se logra incitar a que el propietario mantenga funcionales a éstos, y con ello lograr una mayor remuneración en las ganancias.

Se debe hacer un sondeo en los puertos de mayor tráfico internacional para determinar el costo que desembolsa el usuario para la transportación, carga y descarga, así como el almacenamiento de las mercancías, ya que en comparación con algunos de los puertos de los Estados Unidos, por ejemplo el de Long Beach los precios resultan demasiado caros.

Sin estos cambios necesarios en los puertos, se pondría en riesgo la modernización industrial del país, así como la generación de empleos para los mexicanos, que en esta época es necesaria para el desarrollo del país.

Es también prioritario provocar en los inversionistas que deseen adquirir los puertos la competitividad en los servicios portuarios, además de los servicios administrativos, para el beneficio de los usuarios, ya que al existir competitividad entre los puertos se logra incitar a que el propietario mantenga funcionales a éstos, y con ello lograr una mayor remuneración en las ganancias.

Se debe hacer un sondeo en los puertos de mayor tráfico internacional para determinar el costo que desembolsa el usuario para la transportación, carga y descarga, así como el almacenamiento de las mercancías, ya que en comparación con algunos de los puertos de los Estados Unidos, por ejemplo el de Long Beach los precios resultan demasiado caros.

ANEXOS

CUADROS

**INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
PUERTO SALINA CRUZ**

OBRAS DE PROTECCION (metros lineales)				
ROMPEOLAS	ESCOLLERAS	ESPIGONES	PROTECCION MARGINAL	TOTAL
4,331	-	500	385	5,216

AREAS DE AGUA (metros lineales)				
CANAL DE ACCESO			DARSENA DE CIABOGA	
PROFUNDIDAD	12	LONGITUD	750	PROFUNDIDAD
				10
				DIAMETRO
				200

SEÑALAMIENTO MARITIMO (millas náuticas)						
FAROS		BALIZAS			BOYAS	
NUMERO	1	ALCANCE	20	NUMERO	6	ALCANCE
				7 a 9		
				NUMERO	-	ALCANCE
						-

OBRAS DE ATRAQUE (metros lineales)									
	ALTURA	CABOTAJE	PESCA	TURISMO	PEMEX	ARMADA	REPARACION Y CONSTRUCCION	OTROS	TOTAL
USO PUBLICO	1,201		443		86	221	383		2,334
USO EXCLUSIVO			410					12	422
TOTAL	1,201		853		86	221	383	12	2,756

AREAS DE ALMACENAMIENTO (metros cuadrados)				
	BODEGAS	PATIOS	COBERTIZOS	TANQUES Y SILOS
USO PUBLICO	19,680	94,064		
USO PRIVADO				
TOTAL	19,680	94,064		

118
CUADRO NO. 1

CUADRO NO. 1

**INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
PUERTO LAZARO CARDENAS**

OBRAS DE PROTECCION (metros lineales)

ROMPEOLAS	ESCOLLERAS	ESPIGONES	PROTECCION MARGINAL	TOTAL
600	7	1991	3,880	6,471

AREAS DE AGUA (metros lineales)

CANAL DE ACCESO			DARSENA DE CIABOGA		
PROFUNDIDAD	LONGITUD		PROFUNDIDAD	DIAMETRO	
14	1,700		14	700	

SEÑALAMIENTO MARITIMO (millas náuticas)

FAROS			BALIZAS			BOYAS		
NUMERO	ALCANCE		NUMERO	ALCANCE		NUMERO	ALCANCE	
1	19		8	6 a 12		5	7 y 8	

OBRAS DE ATRAQUE (metros lineales)

	ALTURA	CABOTAJE	PESCA	TURISMO	PEMEX	ARMADA	REPARACION Y CONSTRUCCION	OTROS	TOTAL
USO PUBLICO	2,484	150	-	-	110	49	-	120	2,913
USO EXCLUSIVO									
TOTAL	2,484	150	-	-	110	49	-	120	2,913

AREAS DE ALMACENAMIENTO (metros cuadrados)

	BODEGAS	PATIOS	COBERTIZOS	TANQUES Y SILOS
USO PUBLICO	33,974	282,400	-	
USO PRIVADO				
TOTAL	33,974	282,400	-	

120

CUADRO NO. 3

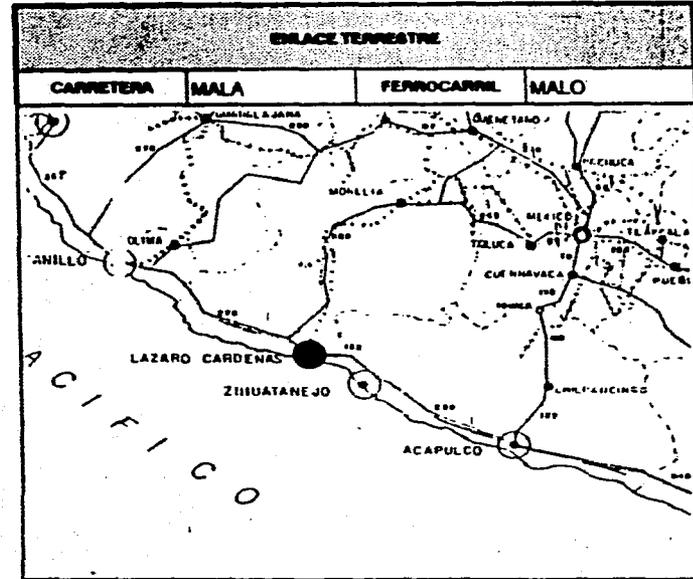
CUADRO NO. 3

PUERTO DE LAZARO CARDENAS, MICH.

		EQUIPO					
CONVERSIONES	UNIDADES	GENERAL	UNIDADES	GRUPELES	UNIDADES	REMOLCADORES	UNIDADES
Grúas de resaca	3	Grúas mayores de 100 ton		Equipo mecanizado	1	De 4,000 a 5,000 H.P.	1
Grúas de patio 500 + 1	5	de 80 a 100 ton	1	Suseladoras	15	De 3,000 a 4,000 H.P.	
Grúas de patio 302 + 1		de 25 a 30 ton		Tractor ferroviario	10	De 2,000 a 3,000 H.P.	
Grúas de patio 302 + 1		de 5 a 25 ton	5	Almajas		De 1,000 a 2,000 H.P.	1
Mantijas de 30,000 a 32,000 lb	7	Tractores	12	Tolvas			
de 35,000 a 38,000 lb		Tractor ferroviario	1	Locomotoras			
Transmisiones	31	Mantijas de 30,000 a 38,000 lb	2	Cargadores frontales	12		
Plataformas	24	de 10,000 a 20,000 lb	27				
		de 4,000 a 10,000 lb	25				
		Plataformas de 5 ton					

CUADRO NO. 4
121

PREVISIONES DE SERVICIOS			
CONCEPTO	ESP	DELEG.	OTROS
CARGA Y DESCARGA	X		
AGUA POTABLE	X		
SUBSIDIO COMB.	X		
ELECTRICIDAD			
SERVICIO A BUQUES	X		
MINILE ATRQ. ALMAC.			
ARTIL. LAMINERA	X		
RECOLECCION BASURA	X		
ARRIPE CABOS			
SERV. COMUNICACION	X		
ENDESA FUNDACION	X		
PIEDRA EQUIPO			
REPARACIONES	X		
LADRONE	X		
MINILEO EQUIPAJE			
REMOQUE	X		



CUADRO NO. 4

**INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
PUERTO MANZANILLO**

OBRAS DE PROTECCION (metros lineales)				
ROMPEOLAS	ESCOLLERAS	ESPIGONES	PROTECCION MARGINAL	TOTAL
700	500	-	650	1,850

AREAS DE AGUA (metros lineales)				
CANAL DE ACCESO			DARSENA DE CIABOGA	
PROFUNDIDAD	LONGITUD	PROFUNDIDAD	DIAMETRO	
14	600	14	450	

SEÑALAMIENTO MARITIMO (millas náuticas)					
FAROS		BALIZAS		BOYAS	
NUMERO	ALCANCE	NUMERO	ALCANCE	NUMERO	ALCANCE
1	26	7	1.7 a 14.5	5	3

OBRAS DE ATRAQUE (metros lineales)									
	ALTURA	CABOTAJE	PESCA	TURISMO	PEMEX	ARMADA	REPARACION Y CONSTRUCCION	OTRDS	TOTAL
USO PUBLICO	2,111	216	655	3	516	876		14	4,391
USO EXCLUSIVO			20	187				4	211
TOTAL	2,111	216	675	190	515	876		18	4,602

AREAS DE ALMACENAMIENTO (metros cuadrados)				
	BODEGAS	PATIOS	COBERTIZOS	TANQUES Y SILOS
USO PUBLICO	19,765	102,777	455	
USO PRIVADO				
TOTAL	19,765	102,777	455	

CUADRO NO. 5
122

CUADRO NO. 5

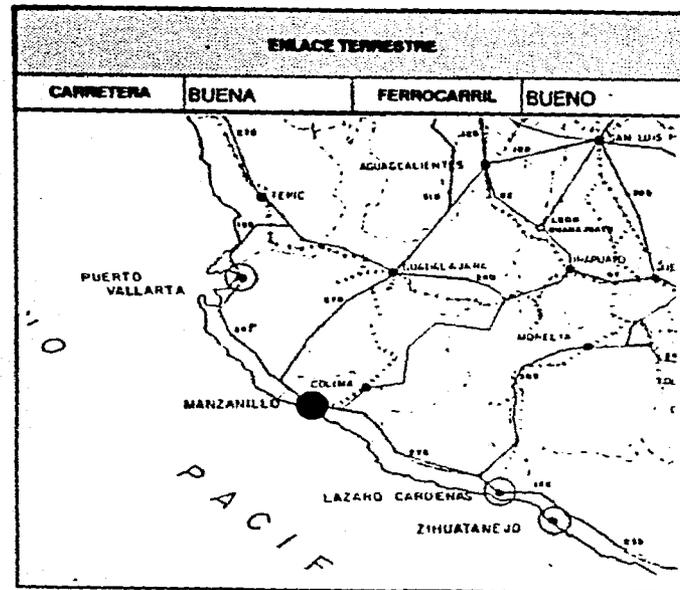
PUERTO DE MANZANILLO, COL.

CONTENEDORES		EQUIPO					
UNIDADES	GENERAL	UNIDADES	GRANELES	UNIDADES	REMOLCADORES	UNIDADES	
Grúas de muelle	2	Grúas mayores de 100 ton		Equipo mecanizado	1	De 4,000 a 5,000 H.P.	1
Grúas de patio 8X3+1	4	de 50 a 100 ton		Succionadoras	2	De 3,000 a 4,000 H.P.	
Grúas de patio 3X2+1	1	de 25 a 50 ton		Tractor ferroviario		De 2,000 a 3,000 H.P.	
Grúas de patio 8X2+1		de 5 a 25 ton	8	Almejas	55	De 1,000 a 2,000 H.P.	
Montacargas de 50,000 a 92,000 lb	2	Tractoras	18	Tolvas			
de 30,000 a 50,000 lb	5	Tractor ferroviario	1	Locomotoras	1		
Tractocamiones	16	Montacargas de 20,000 a 30,000 lb		Cargadores frontales	13		
Plataformas		de 10,000 a 20,000 lb	30				
		de 4,000 a 10,000 lb	53				
		Plataformas de 5 ton					

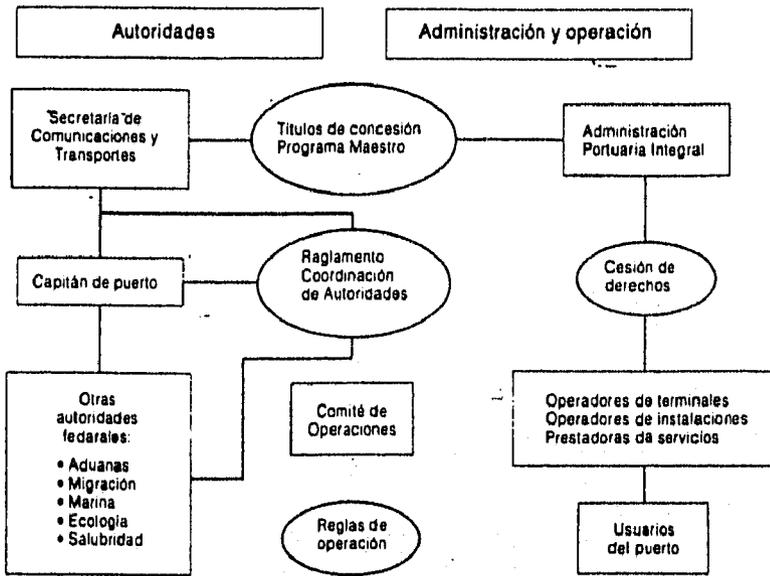
123

CUADRO NO. 6

PRESTADORES DE SERVICIOS			
CONCEPTO	ESP	DELEG.	OTROS
CARGA Y DESCARGA	X		
AGUA POTABLE	X		
SUMINISTRO COMB.	X		
ELECTRICIDAD			
SERVICIO A BUQUES	X		
MUELLE ATRAD. ALMAC.	X		
AVITU. LAVANDERIA	X		
RECOLECCION BASURA	X		
AMARRAR CABOS	X		
SERV. COMUNICACION	X		
BASCULA FUMIGACION	X		
RENTA EQUIPO			
REPARACIONES	X		
LANCHAJE	X		
MANEJO EQUIPAJE	X		
REMOLOQUE	X		



CUADRO NO. 6



Fuente: Dirección de Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

FOTOGRAFÍAS

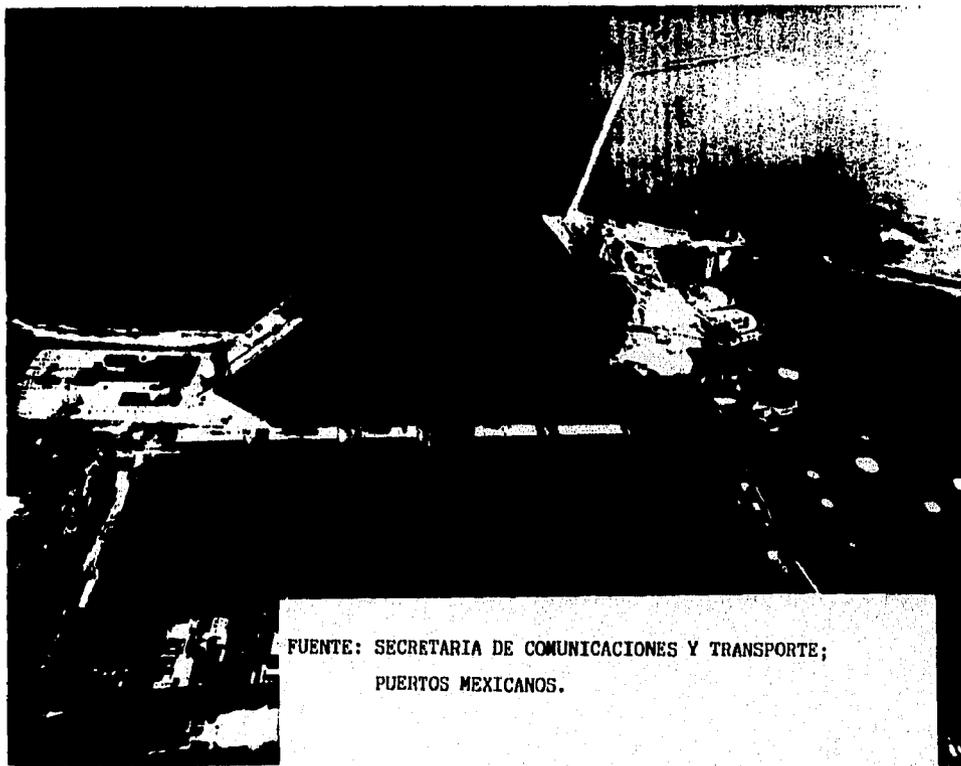
Salina Cruz

Vocación

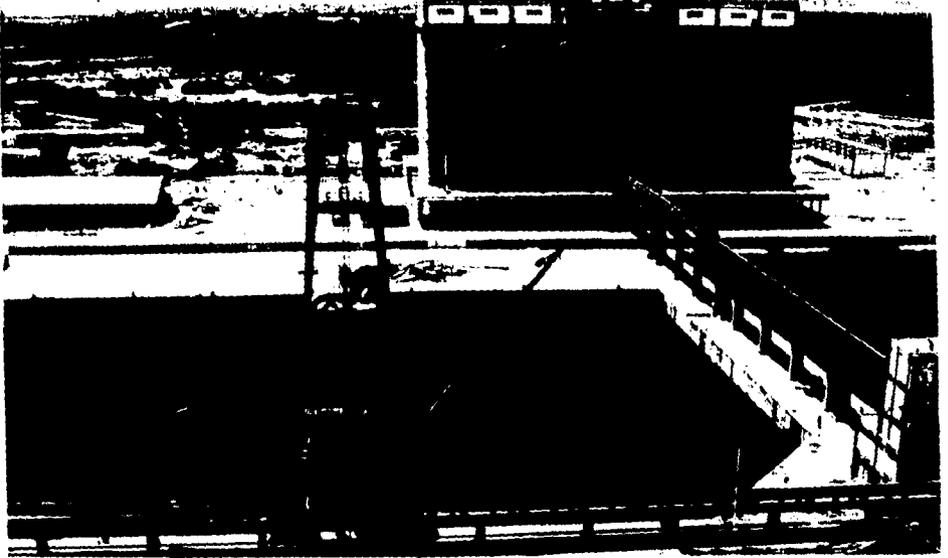
- Puerto comercial
- Servicios portuarios para industrias manufactureras diversas
- Recepción y reexpedición de contenedores

Mercado

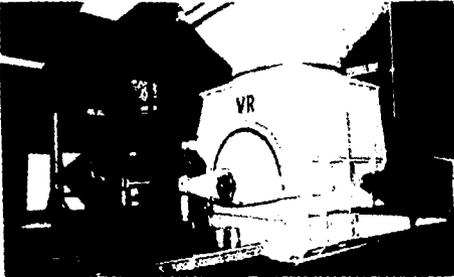
- Costa oeste de los Estados Unidos y Canadá
- Cuenca del Pacífico
- Manejo Interoceánico de contenedores
- Zona sur y sureste del país



FUENTE: SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE;
PUERTOS MEXICANOS.



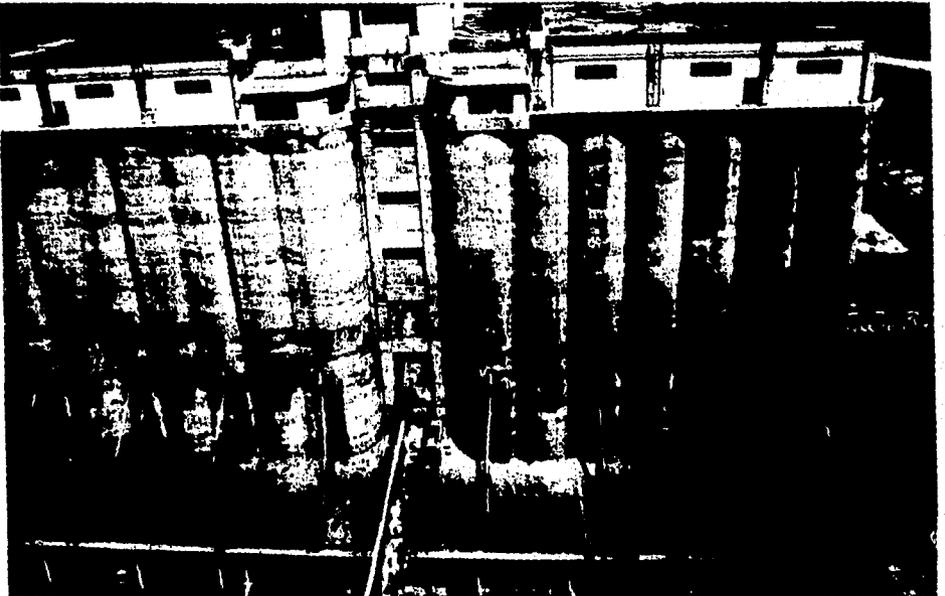
La granelera más grande del país.



Alta tecnología para distribuir el grano.



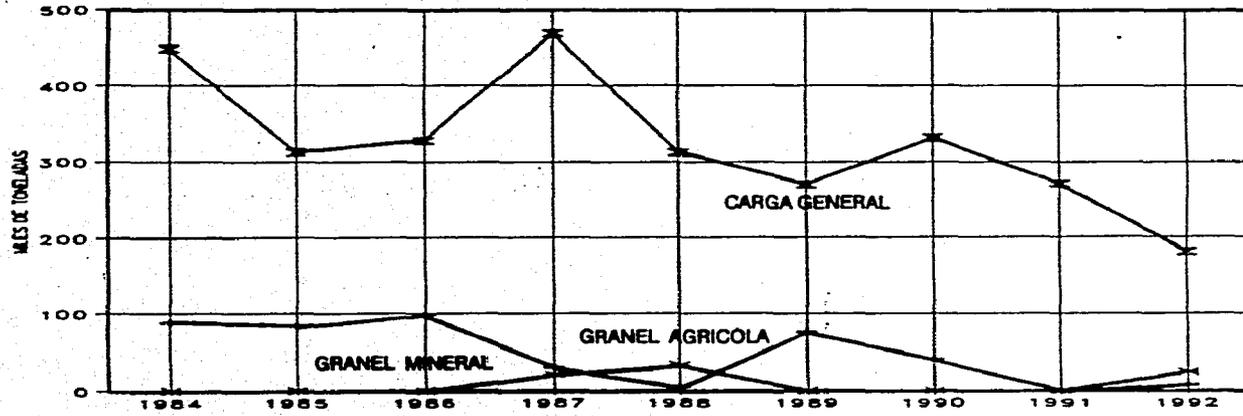
Automatización computarizada.



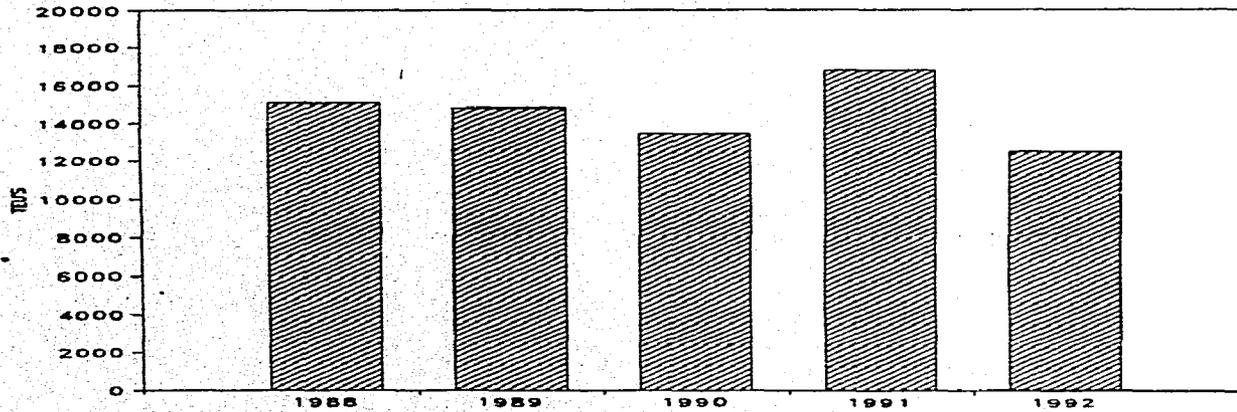
Diez pisos de altura, 56 celdas... 80 mil toneladas.

GRÁFICAS

PUERTO DE SALINA CRUZ
MOVIMIENTO DE CARGA



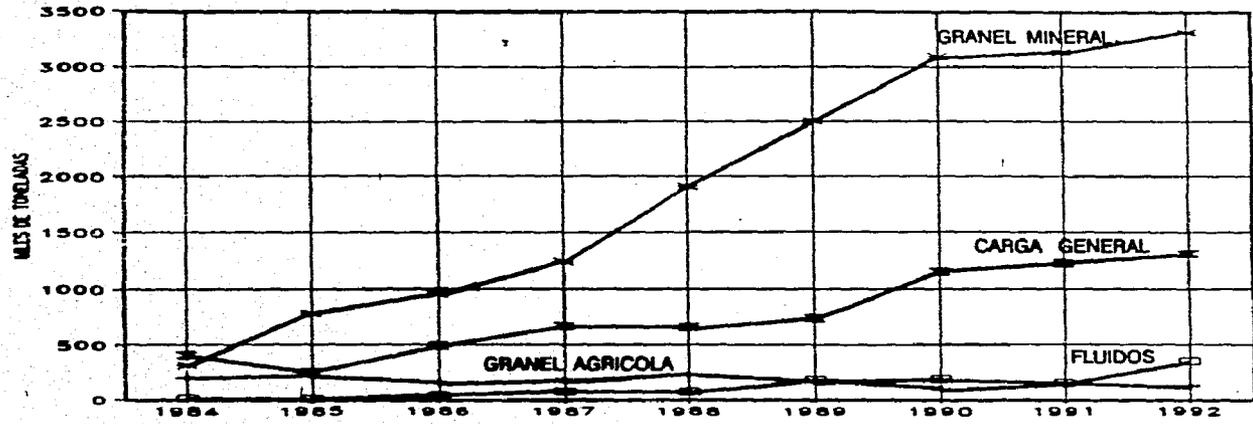
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES



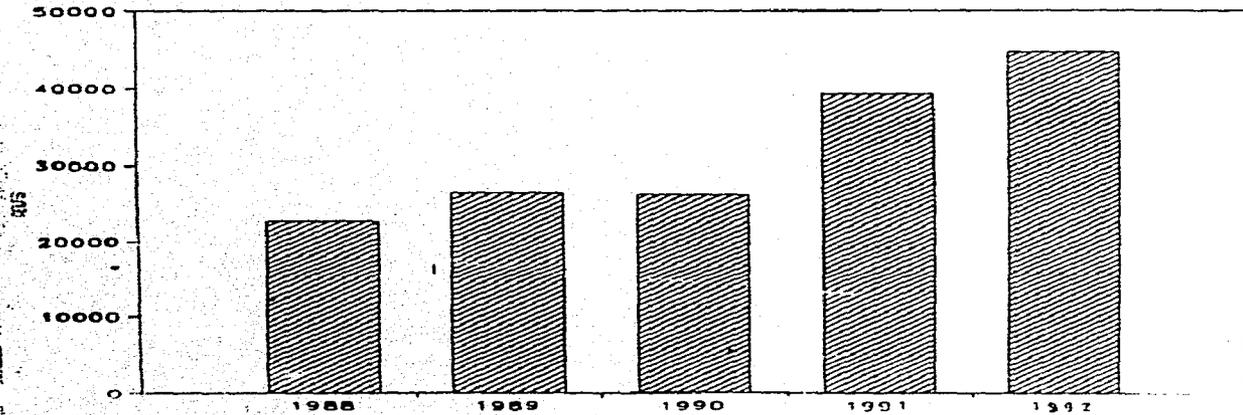
GRAFICA NO. 1
129

GRAFICA NO. 1

MOVIMIENTO DE CARGA



MOVIMIENTO DE CONTENEDORES

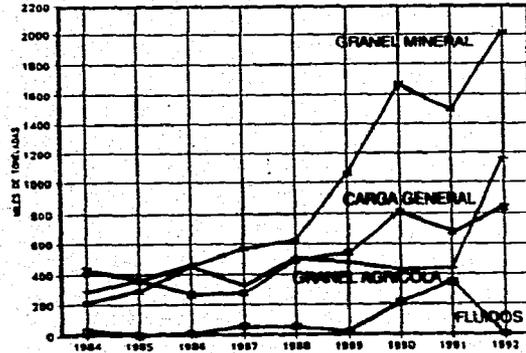


GRAFICA NO. 2

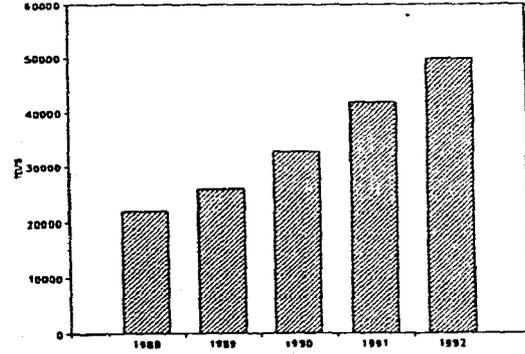
130

GRAFICA NO. 2

MOVIMIENTO DE CARGA



MOVIMIENTO DE CONTENEDORES

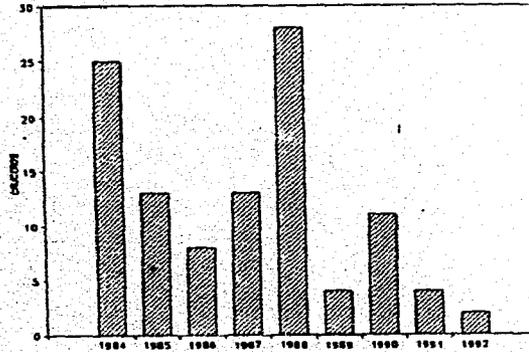


131

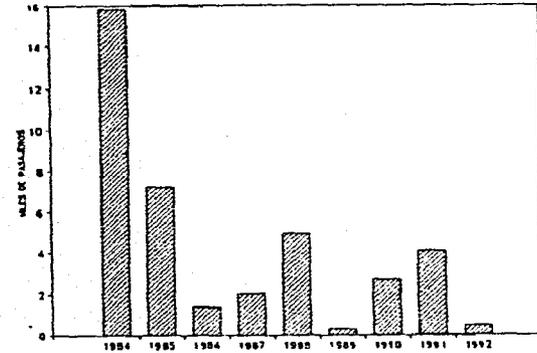
GRAFICA NO. 3

GRAFICA NO. 3

MOVIMIENTO DE CRUCEROS



MOVIMIENTO DE PASAJEROS



RELACIONES

RELACION NO. 1

PAISES Y TERRITORIOS QUE CONFORMAN LA
CUENCA DEL PACIFICO

De los 47 países y territorios que integran la Cuenca del Pacífico, México mantiene relaciones diplomáticas con 27; de los 20 restantes -19 si excluimos a México-, dos son territorios que pertenecen a China (Hong Kong y Taiwán) y los otros dos son posesiones de Francia y Gran Bretaña, sin contar esas 4 posesiones, queda una lista de 15 países con los que México no tiene contactos de ningún tipo.

1. Canadá **
2. Estados Unidos de América **
3. Estados Unidos Mexicanos
4. República de Guatemala **
5. República de El Salvador **
6. República de Honduras **
7. República de Nicaragua **
8. República de Costa Rica **
9. República de Panamá **
10. República de Colombia **
11. República del Ecuador **
12. República del Perú **
13. República de Chile **
14. Federación Rusa **

Fuente: Secretaría de Relaciones Exteriores
Dirección General Pacífico-Asia.

RELACION NO. 1

15. República Democrática Popular de Corea. *
16. República de Corea **
17. República Popular China **
18. República Socialista de Vietnam *
19. Camboya
20. Reino de Tailandia **
21. Federación de Malasia **
22. República de Singapur **
23. Territorio Hong Kong
24. Comunidad Australiana **
25. Japón **
26. República de Filipinas **
27. República de Indonesia **
28. Brunei Darussalam
29. Papúa Nueva Guinea *
30. Nueva Zelanda **
31. República de Fiji *
32. Vanuatu *
33. Kiribati
34. Nauru
35. República de Tuvalu
36. Samoa Occidental
37. Islas Salomón
38. Tonga
39. Niue
40. Taiwán (entidad provincial de China)

RELACION NO. 1

41. Palau
 42. Islas Cook
 43. Estados Federados de Micronesia (Kosrae, Truk, Yap)
 44. Islas Marianas
 45. Islas Marshall
 46. Territorios Franceses de ultramar (Nueva Caledonia, Polinesia Francesa, Wallis y Futuna)
 47. Pitcairns (Dependencia Británica)
-

* Países con los que México mantiene relaciones diplomáticas

** Países en los que además se tiene una Embajada mexicana residente.

RELACION NO. 2

PUERTOS NACIONALES POR ENTIDAD FEDERATIVA Y FUNCIÓN

	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera	Terminal especializada
<i>Pacífico</i>	15	20	13	9	5
<i>Baja California</i>					
Ensenada	•	•	•	-	-
Isla Cedros	•	•	-	-	•
San Felipe	-	•	-	-	-
El Sauzal	-	•	-	-	-
Rosario	-	-	-	•	-
<i>Baja California Sur</i>					
San Carlos	•	-	-	-	-
Cabo San Lucas	-	-	•	-	-
Pichilingue	•	-	-	-	-
La Paz	-	-	•	•	-
San Marcos	•	-	-	-	-
San Juan de la Costa	•	-	-	-	•
Santa Rosalía	-	-	•	-	-
Puerto Escondido	-	•	•	-	-
Matancillas	-	•	-	-	-
Santa María	•	-	-	-	-
<i>Sonora</i>					
Guaymas	•	-	-	•	•
Puerto Peñasco	-	-	-	•	-
San Carlos	-	-	•	-	-
Yavaros	-	•	-	-	-
Paraje nuevo	-	•	-	-	-
<i>Sinaloa</i>					
Topolobampo	•	•	-	•	-
Mazatlán	•	•	•	•	-
La Reforma	-	•	-	-	-
El Castillo	-	•	-	-	-
<i>Nayarit</i>					
San Blas	-	•	-	-	-
La Cruz de Huanacaxtle	-	•	-	-	-
Nuevo Vallarta	-	-	•	-	-
<i>Jalisco</i>					
Barra de Navidad	-	-	•	-	-
Puerto Vallarta	-	-	•	-	-
<i>Colima</i>					
Manzanillo	•	•	•	•	•
<i>Michoacán</i>					
Lázaro Cárdenas	•	-	-	•	•
<i>Guerrero</i>					
Acapulco	•	-	•	•	-
Zihuatanejo	-	•	•	-	-
Vicente Guerrero	-	•	-	-	-
<i>Oaxaca</i>					
Salina Cruz	•	•	-	•	-
<i>Chiapas</i>					
Puerto Madero	•	•	-	-	-
<i>Golfo</i>	9	22	8	11	2
<i>Tamaulipas</i>					
Altamira	•	-	-	-	•
El Mezquital	-	•	-	-	-
La Pesca	-	•	-	-	-
Tampico	•	•	-	-	-
Ciudad Madero	-	-	-	•	-
<i>Veracruz</i>					
Tuxpan	•	•	-	•	-
Tamahua	-	•	-	-	-
Tecolutla	-	•	-	-	-
Veracruz	•	•	•	•	•

RELACION NO. 2

RELACION NO. 2

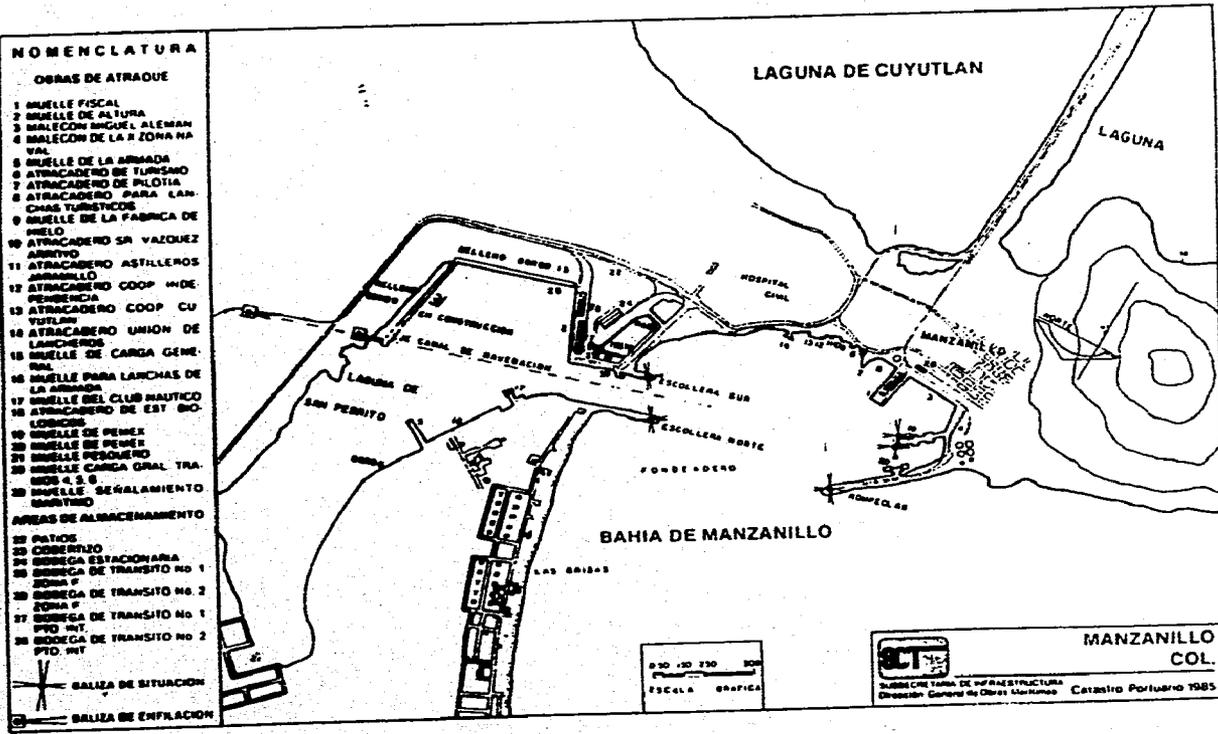
	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera	Terminal especializada
Alvarado	-	•	-	-	-
Coatzacoalcos	•	-	-	-	-
Pajaritos	-	-	-	•	-
Nanchital	-	-	-	•	-
Minatitlán	-	-	-	•	-
Rabón Grande	-	-	-	•	-
<i>Tabasco</i>					
Dos Bocas	-	-	-	•	-
Sánchez Magallanes	-	•	-	-	-
Frontera	-	•	-	-	-
<i>Campeche</i>					
Ciudad del Carmen	-	•	-	-	-
Lerma	-	•	-	•	-
Cayo Arcas	-	-	-	•	-
<i>Yucatán</i>					
Progreso	•	-	•	•	-
Yukaipetén	-	•	•	-	-
Celestium	-	•	-	-	-
Teichac	-	•	-	-	-
Dzilam de Bravo	-	•	-	-	-
El Cuyo	-	•	-	-	-
Río Lagartos	-	•	-	-	-
San Felipe	-	•	-	-	-
<i>Quintana Roo</i>					
Isla Mujeres	•	-	•	-	-
Puerto Morelos	•	•	-	-	-
Cancún	-	-	•	-	-
Cozumel	•	-	•	-	-
Chetumal	-	•	•	-	-
Playa del Carmen	-	-	•	-	-
Puerto Juárez	-	•	-	-	-
Total	24	42	21	20	7

Fuente: Dirección de Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes



MAPAS

MAPA NO. 2
140



MAPA NO. 2

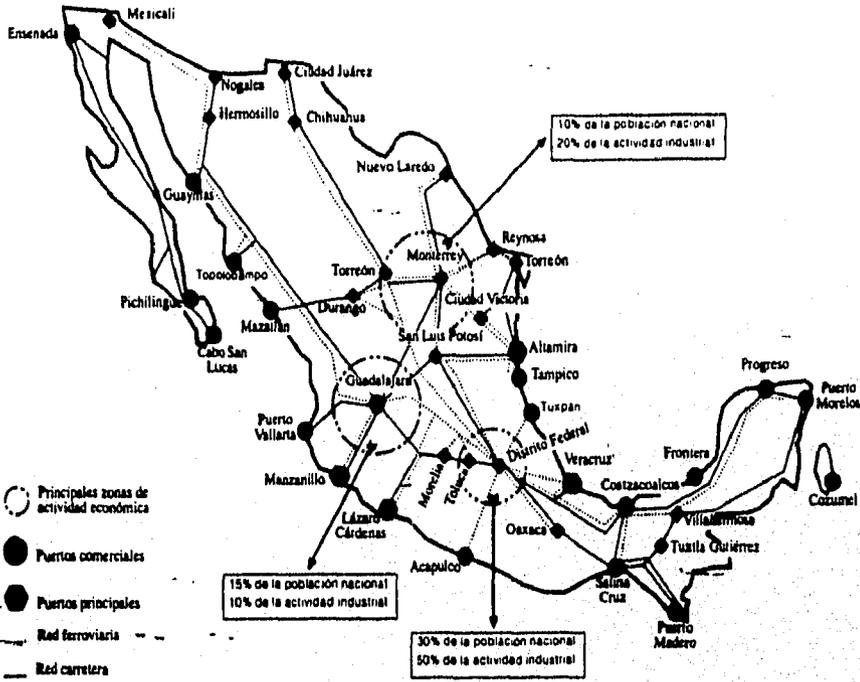


MAPA 1. Cuenca del Pacífico



MAPA NO. 4

PUERTOS Y PRINCIPALES VIAS TERRESTRES



Fuente: Puertos Mexicanos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes

MAPA NO. 4

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) Couto, Rangel Hugo. La Planeación Portuaria en México. El Economista Mexicano. Vol. 6 no. 9 1970, p. 249
- (2) "Los Puertos y las ciudades costeras ante la Apertura Comercial de México", Comercio Exterior. Vol. 43 no. 8 agosto 1993, p. 734
- (3) Estudio del Programa de Mejoramiento de los Puertos Mexicanos del Pacífico en los Estados Unidos Mexicanos. Puertos Mexicanos Vol. 2 julio 1990 Informe final
- (4) "La Cuenca del Pacífico, Participación del Sistema Portuario Nacional". Revista Puertos Mexicanos. Año 1991, p. 21
- (5) "La Cuenca del Pacífico, Participación del Sistema Portuario Nacional". Revista Puertos Mexicanos. Año 1991, p. 21
- (6) Puertos Mexicanos. Junio 1992 Año III no. 25 pp. 3,4
- (7) Hernández, Jaime. "Realizó Fondepport inversiones en 3 Puertos del país por 230 mil mdp". El Financiero. 6 julio 1992 p. 42
- (8) "Antecedentes Históricos del Puerto de Manzanillo". Servicios Portuarios. Edición especial 1991 p. 28
- (9) "Infraestructura Portuaria del Puerto de Manzanillo". Servicios Portuarios. Edición especial 1991 pp. 32-34
- (10) "Programa de trabajo 1991" Revista de Transporte y Comercio Internacional. Año 4 marzo-abril 1991. p. 32
- (11) "Equipo Portuario del Puerto de Manzanillo". Servicios Portuarios. Edición especial 1991 pp. 32-34
- (12) "Revista Puertos Mexicanos". Año 2 no. 21 Diciembre 1991 p. 3
- (13) "La eficiencia de Manzanillo, certificada por usuarios" Revista Puertos Mexicanos. Año 2 no. 21 Diciembre 1991, p. 4

- (14) Millán A. Julio "Infraestructura de transporte y Cuenca del Pacífico", Revista Mexicana de Política Exterior. No. 27, 1990, pp. 29-31
- (15) "La eficiencia de Manzanillo, certificada por usuarios". Revista Puertos Mexicanos. Año 1991, pp. 3,4
- (16) Millán A. Julio, "La Cuenca del Pacífico" Revista de Comercio Exterior. Vol. 43, no. 12. diciembre 1993 pp. 1125-1126
- (17) Aries, Ramírez Virgilio. "México y la Cuenca del Pacífico". El Economista Mexicano, no. 4 vol. XXII Cuarto trimestre de 1991. pp. 58-66
- (18) Arias, Ramírez Virgilio. "Entidades Federativas de la Franja del Pacífico". El Economista Mexicano. no. 4 vol. XXII 1991 p. 39
- (19) Ocampo, Siguenza Daniel. "Los Puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México", Revista Comercio Exterior. Vol. 43 no. 8, agosto 1993, p. 736
- (20) "Objetivos y lineamientos de la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico". Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico. Vol.1 no.1, enero-marzo 1990. Tlatelóco, D.F., p. 1
- (21) "A acuerdo por el que se crea la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico". Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico. Vol. 1 no. 1, enero-marzo 1990, Tlatelóco, D.F. , p.8
- (22) Lizarraga R. Rebeca, "Necesaria la Vinculación en las zonas económicas más dinámicas" El Financiero. 5 de agosto de 1992, p. 20
- (23) "Que significa el ingreso de México a la CCEP", Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico. Vol. 1 no. 3 julio-septiembre 1990, tlatelóco, D.F., p. 3
- (24) Millán, A. Julio. "Organización de la Cuenca del Pacífico". Editorial Nueva Cultura Económica. p. 74
- (25) "Asia, inexorablemente el centro económico mundial del futuro". El Financiero. Secc. Finanzas. 7-agosto-1992, p. 9
- (26) Aspe, Pedro. "Una nueva etapa económica". Revista Examen. año 4 no. 42, pp. 5-10.

- (27) Ocampo, Siguenza Daniel. "Los Puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México", Revista Comercio Exterior. Vol. 43 no. 8, agosto 1993, p. 734
- (28) Arias, Ramírez Virgilio. "Hacia la interdependencia Funcional Económica". El Economista Mexicano, no. 4 vol. XXII Cuarto trimestre de 1991. p. 89
- (29) Arias, Ramírez, Virgilio. "Hacia la interdependencia Funcional Económica". El Economista Mexicano. no. 4 Vol. XXII Cuarto trimestre de 1991. p. 89
- (30) Salinas, de Gortari Carlos. "El Reto". Ed. Diana. 1ra. edición junio 1988 pp. 13-21.
- (31) Millán, A. Julio. "La apertura comercial en México", Ed. Nueva Cultura Económica. pp. 112-116
- (32) Millán, A. Julio, "La apertura comercial en México", Ed. Nueva Cultura Económica. pp. 112-116
- (33) López, Victor. "La Integración económica en la Cuenca del Pacífico: el reto de América del Norte." Revista Comercio Exterior. Vol. 43 no. 12 diciembre 1993 pp. 1145-1148
- (34) López, Victor. "La Integración económica en la Cuenca del Pacífico: el reto de América del Norte." Revista Comercio Exterior. Vol. 43 no. 12 diciembre 1993 pp. 1148-1149
- (35) López, Victor. "La Integración económica en la Cuenca del Pacífico: el reto de América del Norte." Revista Comercio Exterior. Vol. 43 no. 12 diciembre 1993 pp. 1148-1149
- (36) Millán, A. Julio, "Reforma económica en México". Ed. Nueva Cultura Económica. p. 102
- (37) Salinas, de Gortari Carlos. Plan Nacional de Desarrollo. 1ra. Edición. marzo 1993. s/p.
- (38) Salinas, de Gortari Carlos. Plan Nacional de Desarrollo. 1ra. edición. marzo 1993. s/p.
- (39) Salinas, de Gortari Carlos. Quinto Informe de Gobierno. Año 1993 p. 28
- (40) Salinas, de Gortari Carlos. Quinto Informe de Gobierno. Año 1993 p. 28

- (41) Salinas, de Gortari Carlos. "El Nuevo Nacionalismo en la última década del siglo". 3er. Informe de Gobierno. Año 1991 pp. 4-11
- (42) Millán, B. Julio A. "El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994". Ed. Nueva Cultura Económica. pp. 111-112
- (43) Salinas, de Gortari Carlos. "Los Hechos de un Sexenio". 6to. Informe de Gobierno. pp. 20-25
- (44) "Crónica del Gobierno de Carlos Salinas de Gortari". Presidencia de la República-Fondo de Cultura Económica. México 1994. p. 161
- (45) López, Efrén. "Intensa actividad portuaria en el primer semestre de 1992. El Universal. jueves 6 de agosto de 1992. p. 10
- (46) Salinas, de Gortari Carlos. Quinto Informe de Gobierno (anexo). Año 1993. pp. 116-117
- (47) Pérez, Escobedo María Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización". Revista Comercio Exterior. vol. 45, no. 4 abril 1995. p. 305
- (48) Pérez, Escobedo María Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización". Revista Comercio Exterior. vol. 45, no. 4, abril 1995. p. 304
- (49) Tristán, Georgina. "Abandonará el estado la administración de puertos". El Economista. 8-diciembre-1993. p. 30
- (50) "Transportación Marítima". El Financiero. jueves 9 de diciembre de 1993. p. 19A
- (51) Pérez, Escobedo María Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización". Revista Comercio Exterior. vol. 45, no. 4 abril 1995. p. 305
- (52) Arellano, Melchor. "Infraestructura Portuaria". El Financiero. 9-diciembre-1993. p. 19A

- (53) Hernández, Jaime. "Desincorporación de Puertos provocará monopolios". El Financiero. secc. Negocios. año 1993. p. 10
- (54) Tristán, Georgina. "Naufraga la productividad de los Puertos Mexicanos" El Financiero. 28-febrero-1994. p. 22
- (55) Tristán, Georgina. "Naufraga la productividad de los Puertos Mexicanos" El Financiero. 28-febrero-1994 p. 22
- (56) Tristán, Georgina. "Naufraga la productividad de los Puertos Mexicanos" El Financiero. 28-febrero-1994. p. 22
- (57) Tristán, Georgina. "Naufraga la Productividad de los Puertos Mexicanos". El Financiero. 28 de febrero de 1994 p. 22
- (58) Tristán, Georgina. "Naufraga la productividad de los Puertos Mexicanos" El Financiero. 28-febrero-1994. p. 22
- (59) Moreno, Gómez Antonio. "El Nuevo Sistema Portuario Nacional". 2do. Seminario Nacional sobre como exportar por vía marítima.
- (60) Moreno, Gómez Antonio. "El Nuevo Sistema Portuario Nacional". 2do. Seminario Nacional sobre como exportar por vía marítima.
- (61) ----- "Importancia del Transporte para el Comercio Internacional", IDC. Información Dinámica de Consulta. 3-febrero-1993. Año VIII no. 168 p. 472
- (62) ----- "Importancia del Transporte para el Comercio Internacional", IDC. Información Dinámica de Consulta. 3-febrero-1993. Año VIII no. 168 p. 471
- (63) ----- "Importancia del Transporte para el Comercio Internacional", IDC. Información Dinámica de Consulta. 17-febrero-1993. año VIII no. 169 p. 484
- (64) ----- "Importancia del Transporte para el Comercio Internacional", IDC. Información Dinámica de Consulta. 17-febrero-1993, Año VIII no. 169 p. 483

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

Agenda de México

Presidencia de la República Mexicana. Octubre 1990
pp. 19-24

Agenda de México

Presidencia de la República Mexicana. 13va. Edición. Julio 1992
pp. 10-127

Agenda de México

Presidencia de México. 12a. Edición. Julio de 1991.
pp. 100-114

ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc

"Transportes y Comunicaciones"

México y sus problemas socioeconómicos tomo II
S.E.P., I.P.N. México 1982
pp. 11-33

ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc

"La Importancia del Comercio Exterior en un país"

México y sus problemas socioeconómicos tomo II
S.E.P., I.P.N. México 1982
pp. 141-143

ANDRADE, Savarria, Juan Carlos

Importancia del Sistema Portuario en el desarrollo económico de México.

El Economista Mexicano Vol. 9 no. 2 1978
pp. 127-131

ARIAS, Ramírez Virgilio A.
México y la Cuenca del Pacífico.
El Economista Mexicano
No. 4 Volumen XXII Cuarto Trimestre de 1991.
pp. 58-66

Así nos Ven
Presidencia de la República. Año 1989
pp. 68, 93

Así nos Ven
Presidencia de la República. Año 1992
pp. 21-290

Catastro Portuario 1988
Editado por la Vocalía de Planeación y Puertos Mexicanos
2da. Edición
julio 1989

Catastro Portuario 1992
Editado por la vocalía de Planeación y Puertos Mexicanos
2da. edición
julio 1993

COUTO, Rangel Hugo
La Planeación Portuaria de México.
El Economista Mexicano
Vol. 6 no. 9 1970
pp. 249-252

Estudios del Programa de Mejoramiento de los Puertos Mexicanos del Pacífico en Estados Unidos Mexicanos
Volumen 2, Informe Principal
julio 1990 Informe Final

JIMÉNEZ, Hernández Dolores
La Cuenca del Pacífico. Cooperación, Conciliación y Confrontación.
Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos
México 1988

KERBER PALMA, Filiberto Víctor

La Cuenca del Pacífico, Escenario de Competencia por el poder en el Sistema Mundial, la estrategia del Japón.

Centro Latinoamericano de Estudios Estratégicos 1988

La Cuenca del Pacífico, los mares no separan, nos unen.

7mo. Seminario de la Cuenca del Pacífico

México, Banca Serfin 1989

MADRID HURTADO, Miguel de la

Sistema Portuario y Desarrollo Nacional

Partido Revolucionario Institucional

Coordinación de Prioridades Nacionales 1982

MILLÁN B, Julio A.

La Cuenca del Pacífico

México, Fondo de Cultura Económica

1992

MILLÁN B, Julio A.

Origen de la Cuenca del Pacífico

Ed. Nueva Cultura Económica, 1992

pp. 19-25

MOYA PALENCIA, Mario

La Apertura de México al Pacífico.

Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos

1990

pp. 93-94

ORTÍZ, R. Federico

Los Puertos Mexicanos

Fondo de Cultura Económica

Colección Testimonios del Fondo (41)

México, D.F., 1976

ORTÍZ, Federico

Los Puertos Mexicanos

México, Fondo de Cultura Económica 1976

PEDRAJA Y MUÑOZ, Daniel de la
La Cuenca del Pacífico. Perspectivas para México.
S.R.E., Universidad de Guadalajara
1988

PEDRAJA, Daniel de la
Perspectivas para México en la Cuenca del Pacífico
Archivo Histórico Diplomático Mexicano, 1988
pp. 35-41

Plan Nacional de Desarrollo
Informe de Ejecución. Año 1989
pp. 3-64

Plan Nacional de Desarrollo
Informe de Ejecución. Año 1990
pp. 3-74

Plan Nacional de Desarrollo
Informe de Ejecución. Año 1993
pp. 183-211

SALINAS, De Gortari Carlos
Primer Informe de Gobierno.
Presidencia de la República. 1ro. de noviembre de 1988. 2da ed.
pp. 19-42

SALINAS, De Gortari Carlos
Segundo Informe de Gobierno
Presidencia de la República. Año 1990
pp. 6-20

SALINAS, De Gortari Carlos
Tercer Informe de Gobierno.
Presidencia de la República, Año 1991
pp. 22-37

SALINAS, De Gortari Carlos
Cuarto Informe de Gobierno.
Presidencia de la República. Año 1992
pp. 20-50

SALINAS, De Gortari Carlos
Quinto Informe de Gobierno.
Presidencia de la República. Año 1993
pp. 12-43

SALINAS, De Gortari Carlos
Quinto Informe de Gobierno Anexo
Presidencia de la República. Año 1993
pp. 17-116

SALINAS, De Gortari Carlos
Sexto Informe de Gobierno
Presidencia de la República. Año 1994
pp. 15-58

SALINAS, De Gortari Carlos
El Reto
Editorial Diana. Junio 1988 1ra Edición
pp. 1-197

SALINAS, De Gortari Carlos
Volver a Crecer. Imperativo de los Próximos años.
Presidencia de la República. Tomo XIII. 16-31 Mayo, 1988
pp. 5-8

SALINAS, De Gortari Carlos.
Plan Nacional de Desarrollo
Informe de Ejecución
1ra. Edición, marzo 1993
S/P.

Varios Cronistas.
Con los pies en la Tierra
Editorial Diana. Año 1988
pp. 1-269

DOCUMENTOS

MORENO, Gómez Antonio
El Nuevo Sistema Portuario Nacional
2do. Seminario Nacional Sobre Como Exportar por Via Maritima
septiembre 1994.

Puertos y su Infraestructura
AIC Conferencias, S.A. de C.V.
Hotel Krystal Zona Rosa México, D.F.
7-8 octubre 1993.

HEMEROGRAFÍA

REVISTAS

ASPE, Pedro
"Una Nueva Etapa Económica"
Examen, Año 4 no. 42, 1992
pp. 5-8

ASPE, Pedro
"Una Nueva Etapa Económica"
Examen, Año 4, no. 42, 1992
pp. 5-10

"Cuenca del Pacifico"
Revista Comercio Exterior
Vol. 43 no. 12
diciembre 1993
pp. 1145-1149

"Cuenca del Pacifico"
Revista Comercio Internacional
septiembre-octubre 1989
pp. 8-11

"El Puerto de Mazatlán"
Transporte y Comercio Internacional
Año 3 noviembre-diciembre 1990
Edición no. 13
pp. 23-25

"Evolución de la Economía Mexicana en 1992"
Revista Comercio Exterior
Vol. 43, no. 6, junio 1993
pp. 585-593

HARRIS, Nigel
"México y las relaciones económicas exteriores de la Cuenca del Pacifico".
Revista Mexicana de Política Exterior
no. 27. Año 1990
pp. 22, 23

"Infraestructura de Transporte y Cuenca del Pacifico"
Revista Mexicana de Política Exterior
no. 27 Verano 1990
pp. 25-35

"Japón"
Transporte y Comercio Internacional
Año 3 Enero-febrero 1990
pp. 37, 39

"La Eficiencia de Manzanillo, certificado por Usuarios"

Puertos Mexicanos

Año II. no. 21, 1992

pp. 1-7

LÓPEZ BARREDO, Francisco

"Importancia del Desarrollo de la Infraestructura del Transporte en México"

Revista Mexicana de Política Exterior

No. 27-Año 1990

pp. 27-28

"Los Puertos y las Ciudades Costeras ante la Apertura Comercial de México"

Comercio Exterior

Vol. 43, no. 8

agosto 1993

pp. 731-742

"Manzanillo"

Transporte Marítimo y Puertos

Año 4, no. 14 enero-febrero 1991

pp. 21-24

"Manzanillo"

Transporte y Comercio Internacional

Año 4. enero-febrero 1991

Edición no. 14

MILLÁN, Julio A.

"La Cuenca del Pacífico"

Rev. Comercio Exterior

Vol. 43 no. 12, diciembre 1993

pp. 1121-1122

"Programa de Trabajo 1991"

Transporte y Comercio Internacional

Año 4. marzo-abril 1991 no. 15

pp. 26-33

Puertos Mexicanos

Enero 1990

Año I, No. 3

México, D.F.

Puertos Mexicanos

mayo-junio 1990

Año I, no. 6

México, D.F.

Puertos Mexicanos

Diciembre 1991

Año II, no. 21

México, D.F.

"Reporte Estadístico del Movimiento de Carga y Pasajeros"

Puertos Mexicanos

enero-diciembre 1992-1993

pp. 4-29

Revista Comercio Exterior

Sección Nacional

Vol. 45 no. 4

abril 1995

pp. 303-307

RUIZ, Sacristán Carlos

"Características del Gasto Público"

Examen. Año 4 no. 42, 1992

pp. 9, 10

"Tráfico"

Transporte Marítimo y Puertos

Año 4, no. 15 marzo-abril 1991

pp. 26-33

Transporte y Comercio Internacional

noviembre-diciembre 1991

Año 4, no. 19

México, D.F.

Transporte y Comercio Internacional

enero-febrero

Año 5, no. 20, 1992

México, D.F.

PERIÓDICOS

ARELLANO, Chávez Melchor

"Privatización del Servicio Portuario"

El Financiero

7-septiembre-1992

p. 32

ARELLANO, Chávez Melchor

"Infraestructura Portuaria, avances y limitaciones"

El Financiero

9-diciembre-1993

p. 19A

"Asia, Inexorablemente el centro económico mundial del futuro".

El Financiero

Finanzas

viernes 7-agosto-1992

México, D.F.

p. 9

CALDERÓN, Lino J.

"A 53 años de creada la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, se somete al Congreso de la Ley General de Puertos".

El Financiero

9-junio-1993

p. 13A

"Desaparecerá Puertos Mexicanos por Disposición Oficial"

El Economista

29-Septiembre-1992

p. 27

GARCÍA, Theres

"Modernización Portuaria"

El Financiero

26-mayo-1993

p. 10

GRADOS, Alfredo

"Han recibido 40 propuestas de la IP para la privatización de puertos"

El Universal

3-mayo-1995

p. 3

HERNÁNDEZ, Jaime

"Imprimen velocidad a la Privatización Portuaria"

El Financiero, secc. negocios

20-agosto-1992

p. 9

HERNÁNDEZ, Jaime

"1994 La Culminación del Proceso Privatizador de Puertos Mexicanos"

El Financiero

16-agosto-1993

p. 16

HERNÁNDEZ, Jaime

"Imprimen Velocidad a la Privatización Portuaria"

El Financiero

20-agosto-1993

p. 16

HERNÁNDEZ, Jaime

"Realizó Fondeport Inversiones en 3 puertos del país por 230 mil mdp".

El Financiero

6-julio-1992

p. 42

HERNÁNDEZ, Jaime

"En el último semestre de 1994, la culminación del proceso Privatizador de puertos mexicanos"

El Financiero

16-agosto-1993

p. 16

HERNÁNDEZ, Jaime

"Empresas extranjeras podrían participar con 100% en servicios"

El Financiero

23-junio-1993

p. 10

HERNÁNDEZ, Jaime

"Obstaculiza el Comercio Marítimo el Sistema de los Puertos Mexicanos"

El Financiero

11-octubre-1993

p. 39

HERNÁNDEZ, Jaime

"Comercio Exterior"

El Financiero, año 1993

p. 20

HERNÁNDEZ, Jaime

"Desincorporación de Puertos provocará monopolios"

El Financiero

Año 1993

p. 10

LÓPEZ, Efrén

"Intensa actividad portuaria en el primer semestre de 1992"

El Universal

6-agosto-1992

p. 10

MÁRQUEZ, Alfredo

"Se inicia la etapa de Privatización del Sistema Portuario Nacional"

El Economista

29-septiembre-1992

Año XII no. 2990

p. 40

"México, con buenas opciones de Exportación a la Cuenca del Pacífico".

El Financiero.

Comercio Exterior

Jueves 11 de junio de 1992

México, D.F.

p. 19

"Necesaria, la Vinculación con las zonas económicas más dinámicas"

El Financiero

5 de agosto de 1992.

p. 20

ÓRNELAS, Andrés

"Será Privatizado el Sistema Portuario"

El Economista

29-Septiembre-1992

p. 23

"Plan Nacional de Desarrollo 1984-1994"

Diario Oficial

31-mayo-1989, tomo CDXXVIII no. 23

pp. 74-78

RODRÍGUEZ, López Leticia

"Interesa a dos empresas de E.U., la privatización del Puerto de Salina Cruz"

El Financiero

22-septiembre-1993

p. 10

TORRES, Armando
"Villacero, a la caza del Puerto de Lázaro Cárdenas"
El Financiero
11-junio-1993
p. 17

TRISTÁN, Georgina
"Abandonará el Estado la administración de puertos"
El Economista
8-diciembre-1993
p. 30

TRISTÁN, Georgina
"Naufraga la Productividad de los Puertos Mexicanos"
El Financiero
28-febrero-1994
p. 22

TRISTÁN, Georgina
"Capital Nacional al rescate de Puertos"
El Financiero
enero de 1995
p. 18

VEGA, Arriaga Jesús
"Sistema Portuario"
El Financiero
9-diciembre-1993
p. 24A

BOLETINES

Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico
Vol. 3 no. 3
julio-septiembre 1992 Tlatelóco, D.F.

Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico

Vol. 4 no. 1

enero-marzo 1993 Tlatelóco, D.F.

Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico

Vol. 1 no. 3

julio-septiembre 1994 Tlatelóco, D.F.

"Empantanada", la descentralización de puertos: ajustes jurídicos pendientes

IDC Información Dinámica de Consulta.

sección Comercio Exterior.

9-junio-1993. Año VIII no. 177

pp. 608-609

Federalismo y Desarrollo

Año 7 no. 37

enero-febrero 1993

"Importancia del Transporte para el Comercio Internacional"

IDC Información Dinámica de Consulta

Sección Comercio Exterior

3-febrero-1993. Año VIII no. 168

pp. 471-473

"Importancia del Transporte para el Comercio Internacional"

IDC Información Dinámica de Consulta

sección Comercio Exterior

17-febrero-1993. Año VIII no. 169

pp. 483-487

LÓPEZ, Salomé

"Economía Mexicana y Finanzas Gubernamentales a principios de 1992"

Federalismo y Desarrollo. Año 6 no. 31

pp. 25-28

LÓPEZ, Salomé

Federalismo y Desarrollo

enero-febrero 1992

Año 6, no. 30

"México ingresa a la OCDE"

Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico

Vol. 1 no. 2

abril-junio 1994 Tlatelóco, D.F.

p. 1

"Modernización de los puertos mexicanos"

INFOCOMPEX

Vol. I no. 1.

junio 1991

pp. 3, 5

"Objetivos y lineamientos de la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico"

Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico

Vol. 1 no. 1

enero-marzo 1990, Tlatelóco D.F.

pp. 1,8

"Que significa el ingreso de México a la CCEP"

Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico

Vol. 1 no. 3

julio-septiembre 1990 Tlatelóco, D.F.

p. 3