

51
l. ej.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

**LAS RELACIONES COMERCIALES PORTUARIAS DE
MEXICO CON PAISES DE LA CUENCA DEL
PACIFICO**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN ECONOMIA

PRESENTA

DORIAN ESTEBAN FERNANDEZ ELWES

ASESOR: DR. HECTOR CUADRA MORENO



MEXICO D. F.

1998

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

26402



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MI MADRE.
EJEMPLO DIGNO DE UNA GRAN MUJER;
PERSEVERANTE, DEDICADA Y DE UNA
GRAN ENTEREZA.

A LA MEMORIA DE MI PADRE:
ADOLFO J. FERNANDEZ ZAPATA.

Agradezco la paciencia, apoyo y buena orientación del
Dr. Héctor Cuadra, así como a los que de una u otra forma
hicieron posible la culminación de este trabajo.

LAS RELACIONES COMERCIALES PORTUARIAS DE MEXICO CON PAÍSES DE LA CUENCA DEL PACIFICO

INDICE

INTRODUCCION

I. LOS SISTEMAS PORTUARIOS; ENTORNO Y ELEMENTOS

1.1	La tendencia de los países hacia la globalización y la importancia de los puertos en este proceso	1
1.2	Transporte marítimo	12
1.2.1	Principales componentes de los barcos y sus distintos tipos	19
1.3	Transporte multimodal	27
1.3.1	Los contenedores	29
1.4	Descripción y clasificación de los puertos	37
1.5	Organizaciones internacionales que tienen injerencia en la actividad portuaria nacional	48

II. LA CUENCA DEL PACÍFICO Y SUS PRINCIPALES PUERTOS

2.1	La Cuenca del Pacífico y su Océano como punto de enlace entre continentes	56
2.2	Organismos internacionales que apoyan la integración de la región	62
2.3	Importancia económica de la Cuenca del Pacífico	77
2.3.1	Estados Unidos	81
2.3.2	Japón	87
2.3.3	Nuevos Países Industrializados (Nics)	96
2.3.4	China	105
2.4	México en la Cuenca del Pacífico	118
2.5	Reflexión sobre la importancia económica de la Cuenca	125
2.6	Principales puertos de la región	127

III. EL SISTEMA PORTUARIO DE MÉXICO EN EL PACÍFICO

3.1	Legislación portuaria nacional	135
3.2	Las Administraciones Portuarias Integrales	142
3.3	Características de los principales puertos mexicanos que colindan con el Océano Pacífico	147
3.3.1	Ensenada	154

3.3.2	Guaymas	155
3.3.3	Topolobampo	157
3.3.4	Pichilingue-La Paz	158
3.3.5	Mazatlán	159
3.3.6	Manzanillo	161
3.3.7	Lázaro Cárdenas	162
3.3.8	Acapulco	164
3.3.9	Salina Cruz	165
3.3.10	Puerto Madero	167

IV. LAS RELACIONES COMERCIALES PORTUARIAS DE MEXICO CON PAISES DE LA CUENCA DEL PACÍFICO

4.1	México y el comercio de sus productos con países de la Cuenca del Pacífico	169
4.2	La participación portuaria-marítima en el comercio exterior de México	177
4.3	El tráfico de altura en los puertos mexicanos del litoral Pacífico	182
4.3.1	El Movimiento de carga: productos de mayor relevancia, países de origen y destino	185
4.3.2	El puerto de Manzanillo (1992)	188
4.3.3	Manzanillo: estadísticas 1996	196
4.4	Los otros puertos más importantes del Pacífico mexicano en cifras (1996)	199
4.4.1	El puerto de La Paz, B.C.S.	199
4.4.2	El puerto de Ensenada, B.C.	201
4.4.3	El puerto de Guaymas, Son.	203
4.4.4	El puerto de Topolobampo, Sin.	205
4.4.5	El puerto de Lázaro Cárdenas, Mich.	206
4.4.6	El puerto de Salina Cruz, Oax.	209
4.5	Comentarios sobre las estadísticas presentadas	212
	REFLEXIONES FINALES	215
	Glosario de términos	220
	Bibliografía	223

INTRODUCCIÓN

El desarrollo de los servicios económicos básicos como los sistemas de comunicación, medios de transporte, infraestructura, etc. han sufrido una importante transformación a partir del proceso de conformación de bloques económicos y de una creciente globalización, implicando a su vez la apertura de mercados y una mayor competencia entre las naciones.

En el capítulo primero se da una explicación amplia de lo que se ha considerado el principio del nuevo orden de la economía internacional y en la que actualmente vivimos. Este proceso comenzó a generarse a finales de los años cuarenta (finalizada la Segunda Guerra Mundial). Los cambios generados en el comercio exterior y la conformación de un bloque económico, son fenómenos importantes de este periodo.

Los países que entraron a esta dinámica económica y para los que más recientemente lo han hecho, el comercio exterior ha representado una fuente de importantes ingresos que apoyan el desarrollo de sus economías. Al incremento del comercio mundial se vincula el desarrollo de los puertos y la transportación marítima. Actualmente la globalización y apertura de mercados ha renovado la importancia de los puertos y servicios inherentes.

Dentro de esta primera parte se hace referencia a la razón de ser de los puertos, en relación a los barcos, el manejo de carga y de pasajeros. De los barcos existe una gran diversidad y conforme se desarrollan se generan nuevas formas de transportar las mercancías (contenedores), y los puertos han tenido que mejorar infraestructura y en muchas ocasiones especializarse en el manejo de ciertos tipos de carga. Se hace entonces, una descripción detallada tanto de los barcos como de los distintos tipos de puertos.

La legislación internacional en materia portuaria es considerada de importancia ya que al ser los puertos un punto de llegada y partida de productos e incluso personas, desde tiempo atrás organizaciones internacionales han venido desarrollando

derechos y obligaciones a nivel internacional para las distintas autoridades portuarias y marítimas de los países. De estas organizaciones internacionales así como de reglamentos y convenios se hace referencia al finalizar el capítulo primero.

En el segundo capítulo se aborda principalmente lo que actualmente entendemos por Cuenca del Pacífico y los motivos de este acercamiento, el cual también comienza a gestarse a principios de los cincuenta.

Para el concepto que actualmente tenemos sobre la Cuenca del Pacífico, han jugado un papel fundamental los esfuerzos realizados por organismos que durante varias décadas han apoyado el fortalecimiento de la integración de diversos países pertenecientes a esta gran región. Por ello, en este capítulo se refleja la evolución de dicho proceso para entender de mejor manera el porqué de la importancia de la Cuenca del Pacífico, analizando también las distintas circunstancias por las que han pasado las economías más representativas de esta zona. Desde luego se menciona como fue que desde el México colonial se estrecharon relaciones comerciales a través del transporte marítimo con el continente asiático, y dando un mayor énfasis a la situación de México y las distintas acciones que más recientemente ha llevado a cabo por acercarse más a la Cuenca del Pacífico.

Para finalizar el segundo capítulo se presenta una descripción y análisis de los principales puertos de la región, desafortunadamente, y después de una búsqueda amplia de información por diversas fuentes (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, oficinas de Transportación Marítima Mexicana, Empresa Naviera: Navemar, Embajada de Japón, Agencia de Cooperación Internacional del Japón, Colegio de México e Internet), lo que se pudo conseguir de información fue muy poco, imposibilitando la evaluación deseada sobre su funcionamiento y una buena comparación de nuestros puertos con los de la zona. Sin embargo, de algunos de los puertos, quizá dos o tres de los más importantes, se obtuvo algo de información la cual se presenta.

En el tercer y cuarto capítulo se da un panorama amplio y reciente (los años noventa) de la situación de los puertos mexicanos localizados en el Pacífico, los cuales han mostrado cambios importantes ante la creciente apertura comercial de nuestra economía. Estos cambios estuvieron sustentados principalmente por modificaciones a la legislación portuaria así como por la desaparición del organismo de Puertos Mexicanos que cedió sus funciones, con las modificaciones correspondientes, a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dentro de este proceso, la creación de la Administración Portuaria Integral ha desempeñado un papel central para los objetivos planteados.

En base a estadísticas y datos, se presenta un breve análisis del comercio exterior mexicano con países de la Cuenca del Pacífico, pudiendo observar que un porcentaje importante de este (sobretudo con los países asiáticos) se traslada vía marítima-portuaria.

Posteriormente se presentan las características físicas y los movimientos de carga de los principales puertos mexicanos enclavados en las costas del Pacífico, pudiendo destacar entre varias cosas, el gran potencial de varios de ellos (Manzanillo y Lázaro Cárdenas), y los cuales pueden ser aprovechados de mejor manera ante la búsqueda constante por ampliar nuestras relaciones con países de la Cuenca.

A manera de conclusión se reflexiona sobre lo expuesto, señalando además la tendencia que se está dando a nivel internacional en materia portuaria, que es la de los "puertos concentradores" (Hub), y dentro de la cual México debe realizar esfuerzos importantes para integrarse de forma eficiente.

Para la elaboración de este trabajo, también se realizó investigación de campo asistiendo a uno de los puertos mexicanos más importantes que es el de Lázaro Cárdenas.

I LOS SISTEMAS PORTUARIOS: ENTORNO Y ELEMENTOS

1.1 LA TENDENCIA DE LOS PAISES HACIA LA GLOBALIZACIÓN, Y LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS EN ESTE PROCESO

El capitalismo a nivel mundial a lo largo del tiempo ha sufrido importantes transformaciones, dentro de las que sobresalen los cambios en los elementos centrales de la economía, es decir: la producción, distribución y consumo. Pero sin lugar a dudas la actual configuración económica global se vio fuertemente influenciada a partir de la Segunda Guerra Mundial.

El periodo de posguerra mostró el inicio de un reordenamiento económico internacional mediante un esquema de mayor cooperación mundial. Se dio una nueva estructuración del sistema monetario, financiero, y desde luego, comercial. Este último se caracterizó por la creciente liberalización del comercio fundamentalmente entre los principales países desarrollados. En general, todas estas modificaciones trataron de ser normadas y reguladas con la creación de varios organismos multinacionales que ofrecieron nuevas oportunidades para el comercio y la especialización, así como la facilidad para el acceso al capital y a la tecnología extranjera y ante todo, la tranquilidad de operar en una economía mundial que mostraba una expansión sostenida.¹

En el aspecto del comercio internacional, un conjunto de naciones firmaron el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) que entró en vigor el 1 de enero de 1948. Los países miembros crearon un foro, cuyo principal objetivo fue reducir los obstáculos arancelarios y no arancelarios al comercio entre las naciones firmantes, quienes a su vez convinieron un conjunto de principios y normas para

¹ Morales Novelo, Jorge y Rodríguez, Lilia. "Globalización y Comercio", en Sánchez Daza, Alfredo y González García, Juan (coords.). *Reestructuración de la economía mexicana; integración a la economía mundial y la Cuenca del Pacífico*. Ed. Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad de Colima y Red Nacional de Investigadores de la Cuenca del Pacífico. México. 1995. p.74

regir el comercio mundial. De esta manera, se creó un “tribunal” internacional donde los gobiernos podían resolver sus diferencias comerciales, todo ello sobre las bases del multilateralismo, y el principio de la no discriminación de las rebajas arancelarias. El instrumento técnico-jurídico creado, fue la cláusula de nación más favorecida, la cual indicaba que cualquier concesión otorgada por un Estado a otro se extendía automáticamente a un tercer país que fuera parte integrante del Acuerdo. Con ello se logró impulsar el proceso de la reducción de barreras arancelarias, de modo que los beneficios de la liberalización del comercio industrial comenzaron a filtrarse por gran parte del mundo. Sin embargo no todos los países se incorporaron a este Acuerdo.

México al igual que otras naciones subdesarrolladas adoptaron la política de industrialización denominada “sustitución de importaciones” con el afán de corregir los constantes desequilibrios que mostraban sus balanzas de pagos y con el objetivo principal de desarrollar sus plantas industriales. El elemento de mayor importancia de esa política económica fue la de reducir los niveles de importación principalmente mediante las restricciones arancelarias, permisos de importación y cuotas fiscales, sustituyendo la demanda de productos importados por los elaborados en el mismo país. Desde luego que las restricciones no fueron absolutas ni de aplicación inmediata ya que estaban planeados tiempos para el establecimiento de fases subsecuentes. Este modelo fue durante aproximadamente dos decenios un promotor razonable del desarrollo, logrando importantes avances económicos.

Ocho de las economías asiáticas que actualmente muestran un alto desempeño, después de la Segunda Guerra Mundial optaron por un modelo económico distinto y en cierta manera novedoso. Este último, para finales de los años sesenta contaba con un apoyo de una corriente ortodoxa que, basada en trabajos elaborados por distintas organizaciones como el Centro de Desarrollo de la OCDE, el Banco de Desarrollo Asiático, el Banco Mundial, entre otros, señalaba que países del Tercer Mundo podían mejorar su desarrollo con la aplicación de una política economía sustentada

en las exportaciones y la promoción a la entrada de las compañías multinacionales, restringiéndolas a participar en el sector exportador. Desde luego, criticaba la sola aplicación del modelo por sustitución de importaciones, argumentando que países que se inclinaron cada vez más por una economía exportadora, sobre todo de productos con mayor valor agregado, habían mostrado mejores resultados de crecimiento.

Esta política novedosa a la que más tarde se le denominaría industrialización por “sustitución de exportaciones”, primeramente consistió en la aplicación, en un periodo corto, de un alto proteccionismo para crear industrias competitivas internacionalmente. Posteriormente, y siendo el objetivo central, se promovieron las exportaciones mediante la canalización de inversiones y recursos a ciertos sectores cuyo crecimiento era importante para el desarrollo futuro. También se impulsó al desarrollo tecnológico y su adaptación así como la capacitación de sus recursos humanos.

Las restricciones de estos países a las importaciones continuaron, así como los controles financieros y condiciones para la admisión de la inversión extranjera, pero se tenían calendarios claramente establecidos de apertura y liberalización gradual de comercio y del sector financiero. Precisamente este último elemento fue esencial, por lo que se crearon poderosos sistemas financieros para proporcionar recursos a los sectores productivos a precios competitivos.

En suma, esta política de industrialización no fue producto de una apertura irrestricta del mercado, sino que fue resultado de un manejo claro y bien definido sustentado en una poderosa intervención gubernamental que favoreció la formación y expansión de la inversión privada orientada tanto al mercado interno como al externo, y logrando un crecimiento con equidad.²

A pesar de esta serie de reajustes y aplicaciones de nuevos modelos para impulsar la industrialización a nivel mundial, en el periodo de 1945 a 1970 el auge económico

registrado fue notorio, apoyado fundamentalmente por el comercio exterior. (ver cuadro 1)

Para los años setenta, el desempeño de la Economía Mundial se frenó drásticamente y ello se vio reflejado en el PIB. El comercio internacional por su parte continuó mostrando la misma tendencia de crecimiento e incluso a una tasa promedio anual notablemente más alta que la de los dos decenios previos.

A mediados de la década de los setenta las economías que continuaban fieles al modelo de sustitución de importaciones vieron que éste mostraba signos de agotamiento con resultados poco alentadores. Muchos de ellos comenzaron a interesarse por la corriente del modelo ortodoxo que se vislumbraba como la oportunidad de emprender un nuevo impulso al rezagado proceso de industrialización, en donde la consigna, como ya se señaló, era el desarrollo de las economías orientándolas a la exportación y abriendo sus puertas al comercio mundial.

Uno de los motivos por lo que la mayoría de los países Latinoamericanos pospusieron el cambio a ese modelo, fue el hecho de que los precios internacionales de las materias primas aumentaron considerablemente, y al contar ellos con importantes recursos naturales explotables y exportables, la lógica era que el flujo de dinero proveniente del exterior comenzaría a ser mayor y, además muchos de ellos recurrieron a préstamos con el exterior que les fueron otorgados con relativa facilidad gracias al respaldo de los recursos con que contaban. Con esta panorámica, la aplicación de la última fase de sustitución de importaciones en estos países se prolongó más, esperando que en un periodo no muy largo se contara con una planta industrial fortalecida exportadora de bienes industrializados, terminando así con

² Bustelo Gómez, Pablo. Economía política de los nuevos países industriales asiáticos. Ed. Siglo XXI Madrid, España, 1990.

(Cuadro 1)
IMPORTACIONES (C.I.F.)

1938-1993 (Cifras en millones de dólares)

Region o país \ año	1938	1948	1950	1960	1970	1975	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Mundial	25400	63600	63696	136499	327412	902312	2060821	2016018	2941002	3167603	3591244	3630952	3848812	3780842
Países desarrollados de América														
Canadá	2871	9801	12739	22454	56640	141986	319528	433103	572253	612714	640231	633145	683185	742473
Estados Unidos	691	2618	3108	6073	14251	36106	62544	80642	112711	119792	123244	124782	129262	136035
Chile	2180	7183	9631	16381	42389	105880	256964	352463	492922	492922	516987	508363	553923	603438
México	103	269	247	625	1063	1525	5797	3072	5292	7144	7678	8094	10129	11125
Países desarrollados de Europa														
Bélgica-Luxemburgo	110	560	549	1186	2461	658	19460	17794	27217	33695	40312	49675	62087	66580
Alemania	12320	26190	24781	56252	148442	384368	900212	771288	1266054	1363337	1646571	1672808	1736882	1500084
Francia	767	2046	1950	3698	11340	30784	71860	56182	92436	96473	119702	120182	125047	106115
Italia	1690	2710	10172	29947	74930	189002	158488	250467	269702	346153	389508	402441	348631	
Reino Unido	1331	3500	3069	6762	19119	54222	134866	108251	178857	192366	234436	231784	239638	201838
Países desarrollados de Asia	583	1539	1483	4734	14974	38526	100741	87692	138551	153001	181968	182679	189451	147900
Israel	4259	8070	7305	13031	21866	53343	115545	108957	189340	197731	222977	209947	221561	205390
Japón			1266	4967	20960	63857	151060	140363	202396	224062	252158	256657	253499	264245
China			302	496	2079	5997	9784	9875	15018	14347	16790	18658	20253	22621
Hong Kong	1070*	684	964	4491	18881	57860	141296	130488	187378	209715	235368	236999	233246	241624
Thailandia			580	2648	2279	7926	19941	42896	55278	58437	52523	62567	76354	103088
Países desarrollados de Oceanía			663	1026	2905	6766	22447	29703	63898	72155	82474	100255	123430	138658
Australia			209	447	1299	3280	9214	9242	20285	25771	33379	37591	40686	46058
Nueva Zelanda	742	1677	2014	3448	6301	13852	27871	31881	43437	53717	51533	50078	53006	55213
	517	1227	1572	2662	5056	10697	22399	25889	36095	44933	42032	41697	43807	45577
	225	450	442	786	1245	3155	5472	5992	7342	8784	9501	8381	9201	9636

EXPORTACIONES (F.O.B.)

(Cifras en millones de dólares)

Region o país \ año	1938	1948	1950	1960	1970	1975	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Mundial	23500	57500	61919	129942	314623	882428	2022448	1958675	2864121	3075361	3483352	3517012	3721307	3707992
Países desarrollados de América														
Canadá	3329	15654	13013	25444	59406	142930	293300	309765	439532	485644	521221	548893	582598	609951
Estados Unidos	865	3109	3020	5818	16747	34074	67734	90950	117106	121832	127629	127163	134453	145178
Chile	3064	12545	9993	19626	42659	108856	225566	218815	322427	363812	393592	421730	448163	464773
México	139	329	281	488	1249	1552	4705	3904	7052	8080	8310	8929	9986	9202
Países desarrollados de Europa														
Bélgica-Luxemburgo	9240	17960	20345	51007	136142	360368	803155	757446	1240463	1322560	1596118	1588647	1676889	1524484
Alemania	731	1690	1652	3742	11514	28801	64540	53739	92135	100012	117703	118199	123132	101652
Francia	780	1993	11415	34229	90176	192860	183933	323323	341231	410104	402843	422271	380154	
Italia	880	2110	3082	6867	17879	53086	116030	101674	167787	179397	216588	217100	235671	209349
Reino Unido	563	1077	1206	3657	13205	34988	78104	76717	127859	140558	170486	189473	178155	167305
Países desarrollados de Asia														
Israel	2414	6297	6325	10606	19428	43423	110134	101252	145165	152345	185172	184964	190003	180180
Japón			860	4272	20096	57760	135979	183424	273054	284670	299157	326707	353004	377023
China			35	217	779	1941	5538	6260	8198	10736	11576	11921	13119	14729
Hong Kong			258	825	4055	19317	55819	130441	177164	264856	273932	287581	314786	339885
Thailandia			550	2571	2307	7689	18099	27555	47540	51858	61269	70451	80517	80570
Países desarrollados de Oceanía														
Australia			689	2515	6026	19752	30187	63163	73140	82160	98577	119512	135248	
Nueva Zelanda			304	411	710	2208	6505	7121	15853	20078	23070	28428	32473	36800
	743	2146	2182	2897	5993	14110	27365	28324	42017	46000	49240	51443	52648	53260
	518	1650	1668	2050	4770	11948	21944	22604	33833	37125	39752	41854	42824	427233
	225	496	514	847	1223	2162	5421	5720	8784	8875	9488	9589	9824	10537

Fuente:

Notas generales: Para sacar la cifras en la división de países desarrollados de América, se incluye únicamente a Canadá y Estados Unidos; en el caso de Europa, son los países que aparecen más, Austria, Dinamarca, Finlandia, Grecia, Islandia, Irlanda, Holanda, Noruega, Portugal, España, Suecia y Suiza; en Asia, se toman en cuenta Japón e Israel, y en Oceanía a los dos que aparecen.

la dependencia de la exportación que generalmente era de muy pocos productos y basadas en materias primas.³

Es también que a principio de esta década (70's), a nivel mundial los países desarrollados enfrentaron problemas de deterioro monetario y financiero, manifestado por una sobreemisión de dólares norteamericanos que creó a nivel internacional un ambiente inflacionario, esto es, un exceso de liquidez aunado a la pérdida del poder adquisitivo de esa moneda, provocando desconfianza en el Sistema Monetario Internacional.

Más tarde se dio el rompimiento de los acuerdos de Bretton Woods en materia de política monetaria, con lo que se abandonó la última relación legal del dólar-oro, teniendo como propósito, regular las descompensaciones monetarias que se estaban presentando, sin embargo, este fue uno de los primeros pasos que propició la expansión financiera mundial, y que más tarde permitiría al sistema abrigar enormes desequilibrios que seguramente no se habrían gestado bajo las bases de una política monetaria restrictiva y conservadora.⁴

Los anteriores sucesos junto con las modificaciones en los precios del petróleo a nivel internacional en 1974 y 1979 pueden ser considerados como elementos centrales del desequilibrio en el comportamiento de la economía mundial de ese periodo, que conducirían más tarde a un proceso acelerado de cambios cualitativos y, sobre todo, cuantitativos.

Antes de seguir avanzando en el tiempo, es importante indicar que los años setenta marcaron el punto de inflexión en la historia de la posguerra. La competencia entre los bloques del sistema capitalista, representada por los Estados Unidos, y socialista, por la Unión Soviética, impulsaron avances tecnológicos sin precedente alguno.

³ *Idem 1.*

⁴ Turner Barragán, Ernesto H. "Racionalidad del éxito económico del sector comercial privado asiático frente a la globalización", en Sánchez Daza, Alfredo y González García, Juan (coords.). *Reestructuración de la economía mexicana, integración a la economía mundial y la Cuenca del Pacífico*, Ed. UAM, U de C. y RNICP, México, 1995, p. 192

El panorama económico mundial de los ochenta que era poco promisorio, alentó la idea del replazo gradual por otros modelos de tipo más universal orientados a insertar a los países atrasados dentro del concierto de naciones que regían los parámetros de la economía mundial. Los países subdesarrollados vieron fuertemente afectados sus ingresos ante la baja drástica de los precios del petróleo y en general de las materias primas, y además sus niveles de endeudamiento se elevaron substancialmente influenciado fuertemente por el alza de las tasas de interés a nivel internacional. Estos y otros elementos, hicieron que la mayoría de los países Latinoamericanos incluyendo a México incurrieran en una profunda crisis estructural, a tal grado de que en esa década el crecimiento económico de la región fue prácticamente nulo, denominándosele a ésta como la “década perdida”.

El Fondo Monetario Internacional aprovechó la situación para que a nivel mundial dominara una mayor apertura comercial. En cierta manera se obligó a economías inmersas en crisis a la aplicación de una serie de políticas de ajuste, cuyo objetivo era el incrementar sus ingresos externos, mediante la reducción de importaciones y aumento de exportaciones (sustitución de exportaciones) a través de devaluaciones monetarias, así como el establecimiento de niveles macroeconómicos “sanos” que permitieran la recuperación económica de estos países y la integración paulatina a la economía mundial.

Europa por su parte, desde finales de la Segunda Guerra inició un proceso de integración regional mediante un mercado único que se contempló en los Acuerdos Originales del Tratado de Roma de 1957 dando vida a la Comunidad Económica Europea (CEE) el primero de enero de 1958. Durante sus diez primeros años hubo progresos importantes en la eliminación de restricciones arancelarias y no arancelarias al comercio intercomunitario de bienes, así como el establecimiento de un arancel externo común. Sin embargo, durante los años setenta y gran parte de los ochenta los avances para lograr los objetivos de un mercado común fueron muy limitados.

Apenas en 1985, la Comisión de la Comunidad elaboró el "Libro Blanco", en el que se propuso el programa de acción y de renovación de la CEE para lograr establecer finalmente un mercado interno sin frontera. Fue el primer paso para que a principios de los noventa se firmara el "Tratado de Maastricht" que incorporaría objetivos más complejos de unión económica y monetaria. A partir de 1994, se le ha dejado de llamar Comunidad Económica Europea para tomar el nombre de Unión Europea ⁵. Sin lugar a dudas el proceso de integración en Europa ha sido un punto de referencia para distintos países que han deseado integrar sus economías con otros países de una misma región.

Las tendencias mundiales que se mostraban y la estabilidad y crecimiento de los países que conformaban la CEE, intensificaron desde la década de los ochenta los intentos por integraciones regionales que proporcionararan niveles similares de bienestar y, ante todo, para países como Estados Unidos y Japón era necesario comenzar a consolidar bloques económicos que hicieran frente al poderío que representaba la Europa Unida. Así, comenzaron a definirse más claramente tres bloques a nivel mundial: el de América del Norte, liderado por Estados Unidos; el europeo, encabezado por Alemania y la región asiática, dirigida por Japón.*

La gran agilidad comercial que comenzó a gestarse entre y dentro de los bloques fue creando nuevos y distintos espacios económicos con un alto grado de interdependencia y cooperación entre los países. Estos espacios económicos conforman actualmente una vasta red de relaciones industriales, comerciales, financieras y tecnológicas, que son la base de la globalización.

El fenómeno de la globalización puede ser definido como una nueva forma de organización mundial que incluye a las distintas fases del proceso productivo internacional, que a dando origen a novedosas formas de producción, como la

⁵ Rozo Bernal, Carlos A. La Integración Europea; del Acta Única al Tratado de Maastricht. Ed. UAM. México, 1993. pp. 161-181.

* Los bloques tienen grado diverso de desarrollo, formal-institucional y operativo-real. Actualmente en vigor sólo son dos los bloques grandes (UE y TLCAN), el tercero está en vías.

aprovechamiento de las ventajas comparativas y competitivas⁶, la disminución de barreras arancelarias al comercio, impulso a la inversión extranjera, un mayor control de los costos de la fuerza laboral, etc.

El avance tecnológico y científico ha sido, sin lugar a dudas, herramienta central de los logros de la actual transformación económica a escala mundial, conduciendo al capitalismo, de manera irreversible, a grados de integración y complementariedad nunca antes vistos.

La aplicación de muchos de estos avances en las comunicaciones y transportes, han contribuido al dinamismo comercial, mediante la reducción de tiempo, dinero y esfuerzo.

También como resultado de la revolución tecnológica se han trastocado las relaciones intersectoriales, disminuyendo la importancia relativa de los sectores primario e industrial frente al de servicios. Al respecto se afirma que “no es que la producción industrial esté perdiendo importancia en la medida en que el sector de servicios crece. Lo que está sucediendo es que la producción industrial se aleja con paso firme de los pasados procesos y productos intensivos en mano de obra y materias primas”.⁷

La conformación de una nueva organización de las empresas, las cuales invierten importantes sumas de dinero para el desarrollo de los procesos tecnológicos y científicos, han ido cñiendo gran parte de las características de la globalización. Esta organización económica de las empresas a las que me refiero, son las corporaciones transnacionales. Las corporaciones trasnacionales están impulsadas por las

⁶ Michael Porter, uno de los principales estudiosos de la globalización, sostiene que “la ventaja competitiva se crea y se mantiene mediante un proceso muy localizado. Las diferencias en escala nacional en estructuras económicas, valores, culturas, instituciones e historias contribuyen profundamente al éxito competitivo. El papel de la nación sede parece ser tan fuerte como antes o incluso más fuerte que nunca. Aunque aparentemente la mundialización de la competencia resta importancia a la nación, más bien parece que la acrecienta. Al haber menos impedimentos al comercio para proteger a las empresas y sectores nacionales no competitivos, el país sede cobra un creciente significado porque es la fuente de las técnicas y tecnologías que sustentan la ventaja competitiva”. Michael Porter. *La ventaja competitiva de las naciones*. Ed. Javier Vergara, Buenos Aires, 1991.

transnacionales. Las corporaciones transnacionales están impulsadas por las fracciones más poderosas del capital de las naciones desarrolladas y del Tercer Mundo, y cada vez demandan un espacio económico internacional más abierto, y de preferencia sobre bases multilaterales. Su importancia en el contexto mundial, se ve reflejado en las estadísticas del comercio internacional. Como lo señala la profesora Catarina Rock: "se estima que el comercio interno de estas empresas representa cerca de una tercera parte de las exportaciones y casi la mitad de las importaciones de Estados Unidos, Japón y el Reino Unido. Su exportaciones generan 50% de las procedentes de Estados Unidos, 40% de las originadas en la economía japonesa y hasta 80% de las realizadas por el Reino Unido. Las transnacionales aportan 40% del comercio mundial"⁸. Las empresas transnacionales pueden ser consideradas como las precursoras del principio de la globalización, ya que han generado e incorporado los procesos de vanguardia, creando nuevas condiciones económicas, políticas y sociales.

El poder que tienen estas empresas es tal, que algunos estados-nación han creado leyes domésticas para evitar que estas grandes corporaciones adquieran un rango de *supranacionalidad* en los países donde tienen una fragmentación o proceso del producto final, evitando dejar a dichas entidades no sólo fuera del control de sus gobiernos, sino de los propios gobiernos de origen, lo que traería la modificación de la actual concepción que se tiene de los estados nacionales y una posible exacerbación del nacionalismo ante la expansión del gran capital.⁹

A la luz de los procesos de la globalización, de apertura de mercados y de una creciente competitividad entre las naciones, es que se han desarrollado avances substanciales en los servicios económicos básicos, como los sistemas de

⁸ Peter Drucker, "La cambiada economía mundial", Investigación Económica, núm. 180. Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1987.

⁹ Rock de Sacristán, Catalina y Cardero García, María Elena. "América Latina en el nuevo entorno internacional", *Comercio Exterior*, agosto, México, 1995, p. 574

⁹ Ortiz Wadymar, Arturo. "El neoproteccionismo norteamericano ante el Tratado de Libre Comercio", *La integración Comercial de México a Estados Unidos y Canadá*, Ed. Siglo XXI, México, 1991.

comunicación, los medios de transporte, infraestructura, etc. convirtiéndolos en eslabones claves de la reciente conformación internacional.

Actualmente, para los países de economía abierta, entre ellos México, el comercio con el exterior constituye uno de los motores de su progreso, y este a su vez requiere de una buena infraestructura de transporte marítimo, aéreo y terrestre, capaz y eficiente, que permita llevar y traer las mercancías a los grandes centros de producción y consumo a precios de competencia. El aumento en los costos de operación en cualquiera de estos espacios incide directamente en los fletes y pueden hacer incosteables las exportaciones y encarecer también los bienes que el proceso de industrialización requiere. Por ello, lo mismo en países ricos que en desarrollo, la eficiencia de estas instalaciones y sus buenas condiciones son importantes para una economía próspera.

Es en este contexto de la globalización, que los puertos y el transporte marítimo renuevan su importancia; vitales para atender la actual dinámica comercial. Simplemente las cifras demuestran el constante incremento del comercio mundial movido a través de este medio (ver cuadro 2, pag.18). Por ello es importante que los países con costas y con posibilidades del desarrollo portuario y, que desde luego tienen el interés de participar en condiciones más favorables dentro de la actual estructura económica mundial, cuenten con una infraestructura portuaria avanzada atractiva para los arribos, convirtiéndolos en puntos de paso importantes para continuar por nuevas rutas. Algunas de las metas necesarias para lograr lo anterior es alcanzar buenos índices de funcionalidad, contando con los equipos adecuados y otorgando servicios modernos y eficientes que sean capaces de hacer frente a la demanda del comercio internacional.

1.2 TRANSPORTE MARÍTIMO

La explicación del desarrollo de los transportes y en particular el marítimo, muestran la necesidad e importancia de los puertos, y en general de la infraestructura portuaria.

El concepto de transporte es de gran amplitud puesto que abarca todas las actividades que permiten el traslado de un lugar a otro de personas o cosas de cualquier índole.

En la actualidad su importancia es tan relevante, que su influencia se ha dejado sentir en casi todos los órdenes de la vida social, y fundamentalmente en la actividad comercial.

Difícil sería explicarnos la compleja red nacional e internacional de los intercambios comerciales, de no haber avanzado en el desarrollo de un sistema de transportes que facilitara el movimiento de las mercancías.

Sin lugar a dudas, los inventos más sobresalientes que han logrado revolucionar al transporte a lo largo de la historia fue el uso de la rueda, la domesticación y utilización de ciertos animales como fuerza de propulsión y, de la energía proporcionada por el *vapor*, que comenzó a ser empleada en el primer cuarto del siglo XIX. La utilización de estos elementos, también modificó aceleradamente los requerimientos de nuevas terminales y vías que permitieron su circulación en mejores condiciones.

En el presente siglo, con la aparición del motor de combustión interna y el uso de nuevos tipos de energía como la eléctrica, la nuclear, eólica, solar, y la utilización de nuevos combustibles se superó por mucho las capacidades de velocidad y de carga de los transportes. Pero lo que aún persiste, es el uso de los automóviles, camiones, barcos, trenes y aviones, los que han sufrido únicamente modificaciones en sus diseños y en el empleo de algunas técnicas que han aumentado su seguridad, velocidad y comodidad.

Con el paso del tiempo el transporte se convirtió en el servicio por excelencia para el traslado de mercancías y personas, así como la mayoría de los elementos de los que se valió para ser cada vez más eficiente.

De los transportes podemos señalar dos características que han mostrado a lo largo de su historia, estas son su sujeción al desarrollo de los pueblos mediante la integración de los diferentes mercados, y como ya mencionamos, una estrecha relación con el comercio. Pero, la función primordial que todos conocemos, ha sido el traslado de bienes y personas entre dos lugares distintos a través de una vía y por medio de una unidad de desplazamiento.

Con lo anterior muchas personas afirman que el sistema de transporte ha contribuido de manera importante a la realización de objetivos de los países mediante el desarrollo, integración y estructuración de sus economías. Pero también es importante puntualizar que los transportes no son la base de la solución, ya que "cuando en una nación son deficientes los factores que conducen al crecimiento económico: por muchos medios de transporte que se implanten, no se creará el dinamismo económico deseado, pero, para un país de alto desarrollo económico la existencia de los medios de transporte son fundamentales para lograr mantener un dinamismo y un desenvolvimiento armónico de sus actividades económicas".¹⁰

Desde la perspectiva de la demanda de transporte, éste apareció con la necesidad del individuo de desplazarse más cómodo y más rápidamente, así como por la limitación de trasladar con un menor esfuerzo físico uno o varios productos al mismo tiempo.

Un sistema de transporte se compone por dos elementos centrales estrechamente vinculados: *los medios y los modos*.¹¹

Los medios de transporte son las vías o caminos que facilitan el tránsito de las distintas formas de transporte, mediante instalaciones técnicas que permiten el traslado de mercancías y personas. Estas son: las carreteras, las vías férreas, los

¹⁰ Gary From, La inversión en el transporte y el desarrollo económico, Ed. Troquel.

ductos, los canales, los puertos y aeropuertos. En su conjunto a estas vías y caminos se les denomina INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE.

Los modos, son las distintas formas de transportar las mercancías y/o las personas de un lugar a otro, haciendo uso de los medios del transporte (carretero, ferroviario, aeroportuario y marítimo-portuario). Por lo tanto, dentro de los modos tenemos el autotransporte, el ferrocarril, el avión y el barco, dentro de los más sobresalientes. A estos también se les conoce con el nombre de SUPERESTRUCTURA DEL TRANSPORTE.

El sistema de transporte en base a sus características distintas y peculiares lo hace aplicable bajo diferentes condiciones, dependiendo de factores tales como: la condición geográfica a recorrer, la distancia entre el punto de partida y de llegada, el tipo y cantidad de mercancía a transportar, el valor intrínseco de éstas, la demanda en el mercado por dichos bienes, entre otras más. Pero es un hecho indudable que para maximizar la utilización del transporte se requiere de un desarrollo conjunto de la infraestructura y de la superestructura. Por ejemplo, si se cuentan con grandes carreteras, puertos, etc. pero sobre ellos transitan vehículos que quedan por abajo de la capacidad o servicio que se les brinda, existirá un mal aprovechamiento de la infraestructura. Por el otro lado, la infraestructura resulta aún más vital, ya que sin la existencia de esta o su escaso desarrollo las regiones menos productivas estarían aisladas de los beneficios que tienen otras regiones que en su conjunto conforman a una nación, y con mayor razón, la relación con el exterior sería prácticamente nula.

Pensar únicamente en los caminos como infraestructura sería erróneo, ya que como se señala en la definición, la infraestructura también abarca las vías y caminos que conforman una extensa red de conductos por la que también se puede transportar energía eléctrica, agua potable, sistemas de comunicación, e incluso, edificaciones que permitan dar mejores servicios. Por ello se recomienda tener un despliegue logístico para dotar a una nación de mejores condiciones que permitan generalizar a toda su economía los beneficios que esto conlleva.

¹¹ Hernández de Labra, Fernando. Puertos. Ed. UNAM, 1983.

Referente a los caminos del mar, estos fueron los primeros que unieron a los hombres antes de que los caminos terrestres fueran suficientemente buenos para lograrlo. Por ello, la importancia del transporte marítimo se reinonta a las primeras grandes civilizaciones que florecieron cerca de ríos lo suficientemente profundos para ser navegables y en las costas de mares cálidos. Estas grandes civilizaciones se desarrollaron en torno al Mar Mediterráneo, y florecieron gracias al desarrollo de este modo de transporte.

Resulta fácil comprender por que fue así y no por otros medios. En aquel entonces no habían muchos caminos que merecieran ese nombre, porque no existía maquinaria necesaria que permitiera limpiar o talar bosques enteros para nivelar un terreno y hacerlo transitable. Pero las vías acuáticas no presentaban tales problemas, ya que lo único que implicaban era la construcción de las embarcaciones.

A través del transporte marítimo se permitió incrementar los intercambios de mercancías entre distancias mayores, así, viajaron del lejano Oriente, la India, Arabia, Chipre, España, de Bretaña..., grandes cantidades de mercancías y alimentos. Con todos estos productos intercambiados o, en muchas ocasiones saqueados, viajó además algo mucho más importante, el intercambio de conocimientos.

La transportación cada vez más creciente y específica de productos, fueron exigiendo el mejoramiento las embarcaciones tanto de los materiales ocupados para su construcción como las técnicas de propulsión.

En un inicio la utilización de la madera para la construcción de embarcaciones fue el principal material, pero con el paso del tiempo se substituyó por el hierro y posteriormente el acero. Estos últimos materiales mostraron una mayor fuerza y resistencia gracias a las uniones de las planchas de metal mediante los remaches, acabando con la debilidad de las uniones hechas con madera. En el caso de la propulsión, la utilización del viento fue uno de los primeros elementos empleados para embarcaciones más grandes mediante el uso de velas, posteriormente los barcos

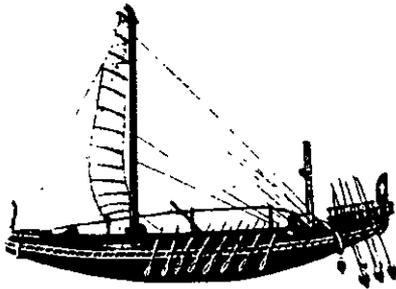
egipcios y más tarde los griegos y los romanos fueron impulsados además de las velas, por múltiples remeros.

A mediados del siglo XIX, gracias al avance en los diseños que permitieron alcanzar velocidades considerables, se dio la edad de oro de los barcos de vela representados por las goletas y clípers que trasladaron valiosos cargamentos de té de los puertos chinos a Inglaterra. Estos figuraron entre los barcos de vela más veloces que se hubieran construido, sin embargo fueron demasiado especializados en el transporte de un producto que fue perdiendo importancia en el comercio internacional, lo que explica su deslumbrante pero breve carrera.

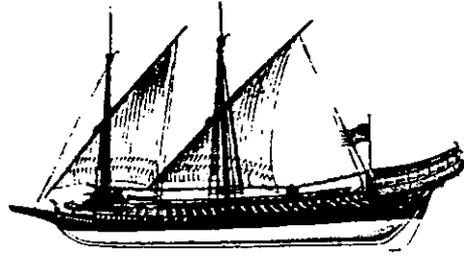
Los primeros barcos propulsados exclusivamente por vapor fueron los de paletas. El "Clermont", después de varios años de experimentar con el vapor como fuerza motriz, fue el primer barco de vapor que tuvo éxito.

Posteriormente, la hélice fue adoptada y perfeccionada para todos los barcos de vapor que hacían los viajes intercontinentales. Las hélices permitieron construir barcos más grandes y veloces.

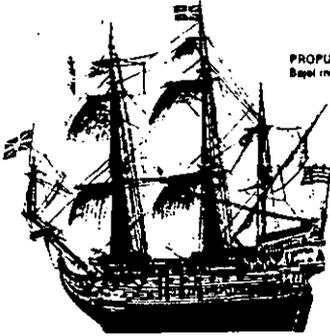
En menos de un siglo, las mejoras en la construcción de barcos como: el remplazo de la madera por hierro, y luego el acero; las hélices, accionadas cada vez con mayor rapidez, por los motores de vapor llamados turbinas, dejaron atrás el uso de las ruedas con paletas; en los combustibles, tenemos el carbón, y más tarde, el petróleo, sustituyeron los leños de pino. Todas estas implementaciones permitieron al hombre "reducir" las distancias de la Tierra.



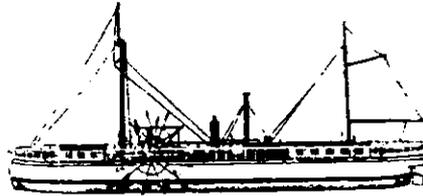
PROPULSIÓN A REMOS CON VELA AUXILIAR
Nave egipcia de la V dinastía 2550 a J C



PROPULSIÓN MIXTA A REMO Y A VELA
Galera veneciana del siglo XV

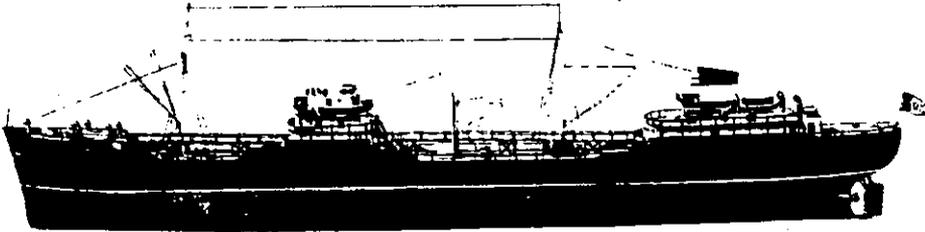


PROPULSIÓN A VELA
Baal inglés de 1670

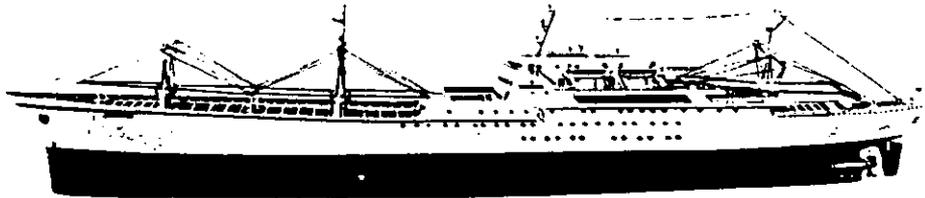


PROPULSIÓN MECÁNICA MIXTA A VELA, RUEDA Y PALAS
Clermont. Primera nave con motor a vapor, 1809

PROPULSIÓN MECÁNICA A HÉLICE



a) con motor de combustión interna (Diesel); motonave para el transporte de carga a granel



b) con motor turbina-vapor alimentado por un generador atómico de energía

Con estos avances las comunicaciones marítimas sobrepasaron por mucho a las terrestres. Ahora, se ha dado un importante avance en el transporte terrestre y aéreo, pero el transporte marítimo sigue siendo esencial gracias a sus características y al servicio que brinda al comercio internacional por las distintas y variadas rutas de navegación.

(Cuadro 2)

Evolución del tráfico marítimo internacional ^{a/}, 1970, 1975, 1980 y 1985-1993
(Estimaciones de las mercancías cargadas)

Año	Cargas líquidas		Carga Seca				TOTAL (todas las mercancías)	
	Millones de tons.	Variación % anual	Total		De la cual: principales graneles ^{b/}		Millones de tons.	Variación % anual
			Millones de tons.	Variación % anual	Millones de tons.	Variación % anual		
1970	1440	13,1	1165	13,0	448	16,0	2605	13,0
1975	1644	-10,0	1428	-3,0	635	-5,0	3072	-4,0
1980	1871	-6,6	1833	3,3	796	4,5	3704	-2,0
1985	1459	-22,0	1923	4,9	857	7,7	3382	-8,7
1986	1514	3,8	1945	1,1	834	-2,7	3459	2,3
1987	1506	-0,5	1999	2,8	875	4,9	3505	1,3
1988	1587	5,4	2105	5,3	940	7,4	3692	5,3
1989	1692	6,6	2199	4,5	965	2,7	3891	5,4
1990	1755	3,7	2253	2,5	968	0,3	4008	3,0
1991	1790	2,0	2330	3,4	1005	3,8	4120	2,8
1992	1860	3,9	2360	1,3	990	-1,5	4220	2,4
1993 ^{c/}	1945	4,6	2367	0,3	985	-0,5	4312	2,2

Fuente: El Transporte Marítimo en 1993, Informe de la UNCTAD, Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra, 1994
^{a/} Incluyó el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el San Lorenzo.

^{b/} Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita y albúmina, y fosfatos.

^{c/} Estimaciones preliminares de la UNCTAD

Como se ve en el cuadro 2, la demanda de los servicios mundiales de transportación marítima muestra una tendencia en la mayoría de los datos positiva, pero es importante señalar que su desempeño se encuentra íntimamente ligado a la evolución de tres indicadores económicos que son: el PIB real, el tráfico mundial de mercancías y la producción industrial.

Con estas cifras, coincido con lo que señala H.I. Chappelle, en el sentido de que una buena marina mercante es esencial a la riqueza de una nación, ya que de lo contrario, el olvidarse de la transportación marítima resulta muy caro no sólo en lo económico, sino también en el aspecto de las relaciones exteriores, la seguridad militar y la esencia misma de una economía nacional.

1.2.1 PRINCIPALES COMPONENTES DE LOS BARCOS Y SUS DISTINTOS TIPOS

La definición de un buque, barco, embarcación o navío, es todo vaso flotante de madera, hierro u otra materia impermeable al agua, con o sin medios propios para su locomoción destinado a navegar por el agua para transportar personas o cosas.

Las partes que componen a un barco varían según sea éste, pero ciertas partes de ellos tienen el mismo nombre, y por el tema que nos ocupa resulta importante conocerlas.

Casco. Es la estructura principal del barco, es decir, el cuerpo de la nave con abstracción del aparejo y de las máquinas.

Quilla. Es la espina dorsal del barco, a lo largo del fondo. Constituye una larga y robusta pieza longitudinal, aperaltada que corre de proa a popa sobre la cual descansan el conjunto de todas las demás. En el extremo de enfrente se levanta la Roda, pieza de hierro o acero fundido que forma el extremo de proa y en la parte posterior que forma el extremo de popa está el Codaste.

Cuadernas. Son piezas curvas que dan forma al casco del buque y sostienen al forro. Estas están afianzadas a la quilla en dirección perpendicular. (Ver Figura 1)

Calado. Es la inmersión del casco bajo diferentes condiciones de carga y se definen: calado máximo y calado en lastre. El calado máximo es la altura desde la línea de flotación, en máxima carga, hasta el punto más bajo del buque. El calado en lastre es la altura media desde la línea de flotación, estando la embarcación sin carga, hasta el punto más bajo del buque. Por ello, el calado nos indica la profundidad que debe tener el agua para que el barco pueda flotar, tomando en cuenta su carga.

Línea de flotación. Es la línea que separa la parte seca del casco (francobordo, obra muerta o superestructura), de la parte mojada (fondo).

Eslora. Es el largo del barco medido de extremo a extremo. (Ver figura 2).

Manga. Es la anchura del buque, o sea la distancia mayor a través del barco desde babor hasta estribor.

Proa. Es la parte de enfrente del casco, generalmente dispuesta en forma de cuña, para mejor resistencia al movimiento del agua.

Popa. Es la parte posterior del casco.

Estribor. Es el costado derecho del buque suponiendo al observador en popa y viendo hacia proa.

Babor. Es el costado izquierdo de la embarcación, en igualdad de condiciones del observador.

Amuras. Son las partes curvas del casco próximas a proa, denominándose respectivamente amura de estribor y amura de babor. (Ver figura 3)

Figura 1)

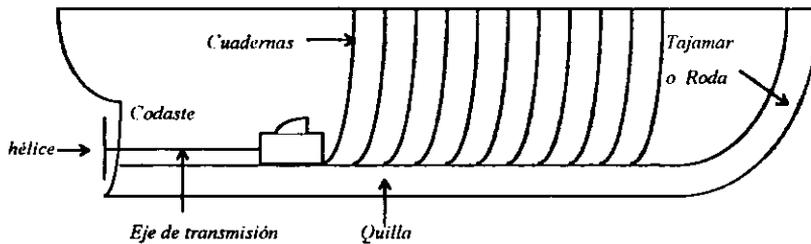


Figura 2)

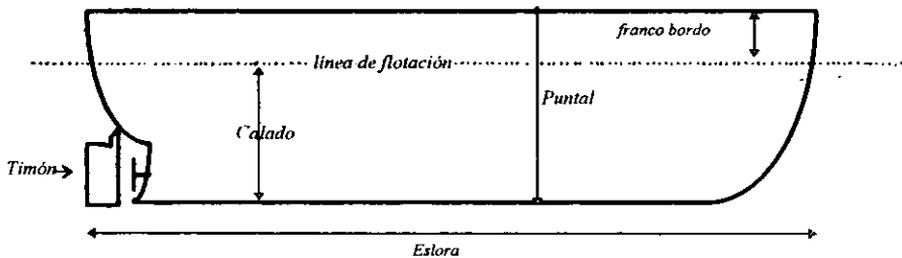
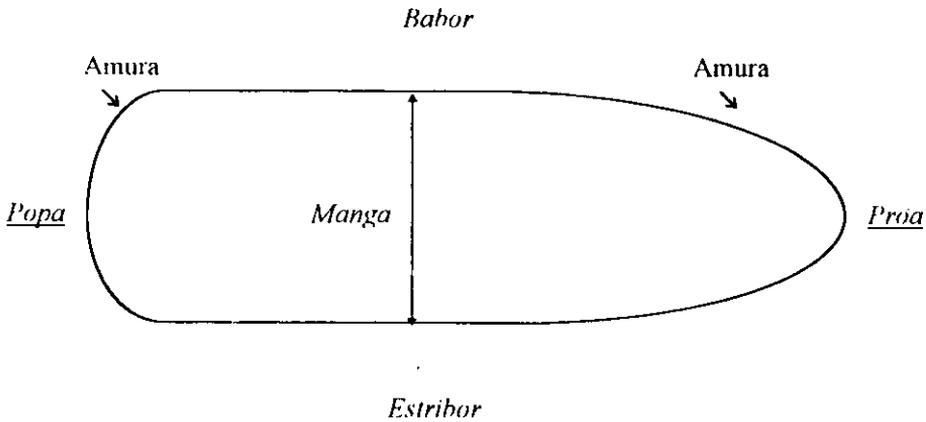


Figura 3)



En la actualidad la especialización de los barcos se ha centrado más en lo referente a lo que desean transportar, definiéndose cuatro distintos tipos de barcos: el de pasajeros, los especiales, los de guerra y los barcos de carga.¹²

El barco de pasajeros llamado trasatlántico cuando es de grandes dimensiones y dedicado al servicio internacional, es probablemente el tipo más prestigioso de embarcación en la marina mercante. Se trata de una verdadera ciudad flotante, capaz de ofrecer al viajero toda clase de comodidades, como camarotes de lujo, bares, restaurantes, tiendas, piscinas, instalaciones deportivas, salones de baile, hospital, biblioteca, oficinas de correo, y está equipado con potentes motores o calderas de vapor que mueven las turbinas para accionar las hélices. Estos buques vivieron su época de mayor esplendor entre las dos guerras mundiales, pero, desde el auge alcanzado, a partir de 1950, por la aviación civil, se emplean cada vez más para realizar cruceros turísticos y menos para el transporte de viajeros.

Dentro de los barcos especiales, se pueden incluir algunos de los de carga, pero en general estos barcos presentan características muy peculiares por su forma, modo

¹² Edward V. Lewis, Robert O'Brien. Barcos. Ed. Time Life, Colección Científica. México 1978.

de propulsión o uso. Entre ellos se encuentra el catamarán, el hovercraft o aerodeslizador, el antiguo batiscafo, los rompehielos, barcos para investigación científica, entre otros.

Los navíos de guerra, equipados con las armas más modernas, tienen una estructura de características muy especiales. Así, el casco, protegido por planchas blindadas, tiene una forma que les da mayor velocidad y mejor maniobrabilidad. Entre los tipos más frecuentes se hallan los acorazados, cruceros, destructores, torpederos, fragatas, cazatorpedos, dragaminas, portaaviones, guardacostas y lanchas rápidas. En este grupo hay que incluir también el submarino, capaz de sumergirse y navegar bajo la superficie del agua. La propulsión nuclear se emplea en algunos buques de guerra, especialmente en los submarinos, pero aún no se utiliza en barcos mercantes.

Sin lugar a dudas, los barcos de interés para la explicación del tema, son los barcos de carga o cargueros. Su tamaño varía según el uso al que se destine, y estos se dividen en diferentes tipos:

Barcos tanque o cisterna.

Figuran dentro de los más importantes en la marina mercante mundial. Estos transportan mucha clases de líquidos o semilíquidos, como gases, sebos, melazas, aceites tanto vegetales como minerales, gasolinas, kerosén, etc., pero quizá el más importante es el petróleo crudo. Estos barcos se caracterizan por tener su casco dividido en compartimentos estancos llamados tanques, en los cuales cargan las mercancías en estado fluido, y por disponer un sistema de bombeo para efectuar su descarga.

Debido a que la composición química del recipiente puede afectar a un líquido en particular o el líquido corroer el recipiente, las paredes internas de los cisternas modernos están echas o revestidas con materiales especiales que no afectan al producto particular para el que está destinado el barco (la glicerina se envía en

tanques forrados de níquel y el aceite vegetal en depósitos barnizados de acero inoxidable).

Estos barcos han aumentado su tonelaje de modo espectacular en los últimos tiempos, alcanzando capacidades de carga superiores a las 550,000 toneladas de carga, con esloras de 414 m y más de 70 metros de altura (*El Batillus*).

Buques frigoríficos.

Son generalmente embarcaciones rápidas provistas de grandes refrigeradores, que transforman sus bodegas con sistemas de calefacción, en enormes refrigeradores o congeladores, estos generalmente transportan productos perecederos tales como: frutas, carnes, legumbres. Con frecuencia estos barcos están integrados a la industria dedicada al cultivo de frutas, hortalizas y legumbres o productos cármicos.

Buques pesqueros.

Generalmente están diseñados para una sola clase de pesca. Tienen maquinaria especial para tender y recoger sus redes, también cuentan con bodegas refrigeradas, para el almacenamiento de grandes cantidades de pescado. En la actualidad algunas de estas embarcaciones cuentan en su interior con “fábricas” para procesar el producto y enlatarlo. Estos buques pueden clasificarse en dos grupos: los dedicados a la pesca de altura y los que practican la pesca costera.

Buques graneleros.

Como su nombre lo indica, está diseñado para transportar productos agrícolas en grano. Puede carecer totalmente de equipo de manipulación de carga dependiendo de las instalaciones de la terminal portuaria. Cuando la estructura predeterminada del tráfico, obliga al buque a tocar puertos que no tienen instalaciones requeridas, se construye debidamente equipado con grúas. En los últimos años se ha venido construyendo un tipo llamado OBO (sigla de oil/bulk/ore), que combina las

características del buque tanque y del granelero y cuyo principal objetivo es aumentar la productividad de su espacio de carga mediante la utilización óptima del buque, que se logra al poder navegarlo cargado, tanto en el viaje de ida, como en el de retorno.

Buques de carga general.

Transporta todo género de mercancías, es decir, carga de carácter heterogéneo integrada por productos manufacturados o semimanufacturados, de alta densidad económica, empacados en sacos, tambores, bolsas, cartones, redes, etc. Este tipo de buques tiene bodegas de una capacidad cúbica muy amplia, para recibir cargas con un bajo factor de estiba (es el número de pie o metros cúbicos que ocupa una tonelada de carga) y siempre está dotado de equipo de carga.

Buques porta-barcazas.

También llamados buques Lash, embarcan por sus propios medios (grúa o plataforma elevadora), barcazas que han sido previamente cargadas en el muelle de la fábrica de origen y que llegan al costado del buque remolcadas por los ríos o canales. Al llegar el buque portabarcazas al puerto de destino, descarga también con su propio equipo, las barcazas y éstas son remolcadas por el canal o río al muelle de fábrica de destino. El sistema Lash rinde su mayor eficiencia cuando comunica dos sistemas fluviales que tienen una importante zona de influencia.

Buques Auto-transbordantes.

Conocido en inglés como Roll on/ Roll off (entra rodando/sale rodando), carga y descarga a través de portalones que tiene el buque ya sea en proa, popa o a los costados, por los cuales entra toda clase de vehículos, previamente cargados, que suben al barco o bajan de él, rodando, impulsados por su propia fuerza o remolcados.

Buques de carga seca.

Los buques de carga seca desarrollados pocos años después de la segunda guerra mundial y mejor conocidos con el nombre de *barcos portacontenedores*, fueron una especie novedosa que tomó una importancia similar o mayor que la de los buques tanque. En estos barcos se transporta carga en general, sólo que se hace siguiendo un procedimiento de manipulación de carga mediante contenedores, diseñados para aprovechar al máximo la capacidad de carga de los buques. Con ello se ha logrado hacer frente a los aumentos de costo por concepto de carga y descarga, a la disminución del tiempo de estadía del buque en puerto y ha aumentado la productividad de éste. Estos buques pueden contar con equipo de carga propio, o carecer de él.

En los buques de carga seca se apilan los grandes recipientes (contenedores) de manera ordenada, los cuales cuentan con dimensiones normalizadas lo que facilita las maniobras ya señaladas.

Existen otra serie de buques muy especializados, dentro de los cuales destacan el maderero para trozas; el mineralero a base de lodos; el ganadero; el transporte de automóviles nuevos; una combinación muy reciente de granelero con garaje para automóviles nuevos; el cerealero, etc.

Con la creación de todos estos buques y principalmente con el buque portacontenedores se ha hecho frente a las exigencias del comercio internacional, de un transporte multimodal y se les ha ido denominando según las modificaciones: barcos de primera generación, segunda generación y los más modernos, de tercera generación.

1.3 TRANSPORTE MULTIMODAL

El fenómeno de la utilización de diversos modos de transporte para hacer llegar las mercancías al sitio deseado es muy antiguo, pero con las actuales características del transporte mundial, enmarcado en un esquema de expansión, han generado el surgimiento del concepto de *transporte multimodal*, que se basa en el principio de la expedición de mercancías desde el lugar de origen hasta el lugar del destino bajo la responsabilidad de un solo transportista, el cual utiliza dos o más modos y medios de transporte eficientes y modernos, para proporcionar un eficaz servicio, reduciendo las operaciones de manipulación en los puntos de transferencia y, en consecuencia, reduciendo los riesgos y los gastos excesivos.

Cabe señalar que el transporte multimodal puede ser utilizado para carga fraccionada, sin embargo, ofrece su máxima utilidad en relación con el transporte unitarizado.

En el año de 1984 el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Convenio TM) definió a este tipo de Transporte, también conocido como *intermodal*, de la siguiente manera:

"... el acarreo de mercancías por dos medios diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para entrega situado en un país diferente."¹³

Para dar mayor claridad a lo anterior, también define al Operador de Transporte Multimodal (OTM) como, cualquier persona física o moral que se compromete a realizar un transporte completo, utilizando más de un medio de transporte y emitiendo un documento que ampara toda la operación.

¹³ UNCTAD / PNUD. *Transporte Multimodal*. Ginebra, 1984.

Gracias a los barcos de carga seca y a la utilización de contenedores, las mercancías han podido ser empacadas en su punto de origen y entregadas en su destino sin que manos intermedias se ocupen del contenido, obteniendo así grandes economías en el costo del transporte y haciendo muy rentable la utilización de la navegación.

Actualmente el transporte marítimo permite a costos razonables el tránsito de productos, pero sobre todo el traslado de mercancías con un alto tonelaje y volumen a destinos muy distantes de los puertos de partida, con lo que los precios resultan aún más económicos comparados con otros medios de transporte.¹⁴

También recientemente, debido al avance en el transporte multimodal, algunos países han elaborado leyes para regir los servicios de transitarios y los de transporte multimodal, con el principal objetivo de promocionar a este último, mejoras en su calidad.

Dentro del transporte multimodal otra de las innovaciones tecnológicas recientes, es el uso de los trenes-bloque con contenedores frigoríficos para acarreo de productos perecederos y que en un principio se mostró como una novedad positiva y prometedora entre el puerto de Amberes y diversos puntos de la ex -Unión Soviética. Esta experiencia fue parte de un programa de revitalización de los servicios logísticos de transporte de la ex Unión Soviética, y que al mismo tiempo se extendió gradualmente a los ferrocarriles de Europa central y oriental.

¹⁴ Mourroy Godoy, Fernando. La marina mercante mexicana y el comercio exterior. Tesis. Facultad de Economía, UNAM, México, 1995.

1.3.1 LOS CONTENEDORES

La creación de los contenedores, respondió a la necesidad de acarrear unidades de mercancías que no se enviaban a granel, introduciéndolas en grandes cajas, para agilizar su manejo y adaptación a los diversos modos de transporte (transporte multimodal).

Los contenedores, que pueden ser definidos como grandes recipientes y que pueden estar contruidos de distintos materiales como el acero, aluminio, plástico o madera contra chapeada cubierta con una fibra de vidrio, han permitido agrupar o unitarizar los productos dándoles una gran maniobrabilidad en la carga y descarga de un modo de transporte a otro e incluso dentro de los espacios portuarios o ferroviarios.

La International Standaritation Organisation (ISO), define al contenedor como un elemento del equipo de transporte, que puede ser de distintos materiales pero que requiere cumplir con las siguientes especificaciones:

- Resistente para permitir su uso repetido.
- A prueba de agua.
- Especialmente ideado para facilitar el porte de mercancías por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga.
- Provisto de dispositivos que permitan su fácil manejo y, en particular, su transbordo de un modo de transporte a otro.
- Diseñado de manera que sea fácil de llenar y de vaciar.

El ISO normalizó las medidas de los contenedores, dándoles una gran capacidad de carga. El peso vacío de uno de estos oscila entre las dos y media y tres toneladas, y respecto a su carga útil, esta puede ser de más de 25 toneladas. Desde luego que sus pesos y capacidades varían según el tamaño y las características de cada uno de los contenedores.

Las dimensiones más comunes son de 20'x 8'x 8' y de 40'x 8'x 6".

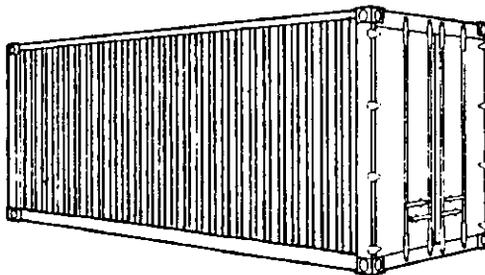
Con el progreso de la técnica y la intensificación de las exigencias del transporte multimodal, se han creado distintos tipos de contenedores¹⁵, los cuales veremos a continuación:

a) Contenedores de Carga General (Dry Container).

Comprende los contenedores cerrados en un extremo y en las paredes laterales y los de mediana altura.

Los contenedores de 40 pies son los preferidos por la mayoría de los embarcadores de barcos gigantes, sin embargo, los más utilizados son los de 20 pies.

Los contenedores de media altura son utilizados cuando la carga requiere estibarse desde la parte superior, o para materiales densos que con poca altura ya han alcanzado la capacidad en peso de carga del contenedor.



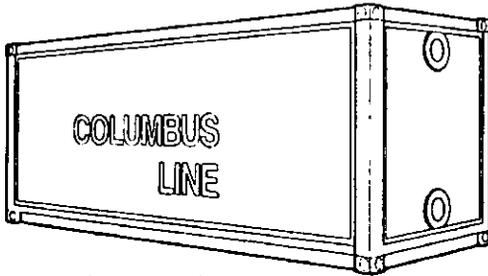
Dry Container 40'

b) Contenedores Isotermos (Insulated Container).

Son contenedores aislantes, con temperatura controlada, refrigerados o con calefacción.

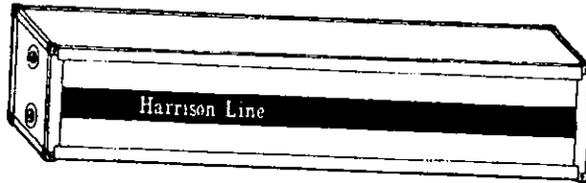
Estos contenedores aislantes son utilizados para el transporte de perecederos, y son los más caros, además de que requieren instalaciones especiales en el barco, así como áreas especiales en el puerto.

¹⁵ Mairen García, Ricardo. Los puertos nacionales y métodos de transportación marítima de carga. Tesis, Facultad de Ingeniería, UNAM, México, 1984.



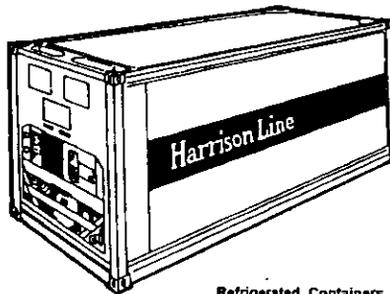
Insulated Container: 20'

Con-Air 40'



c) Contenedores refrigerados (Refrigerated Containers).

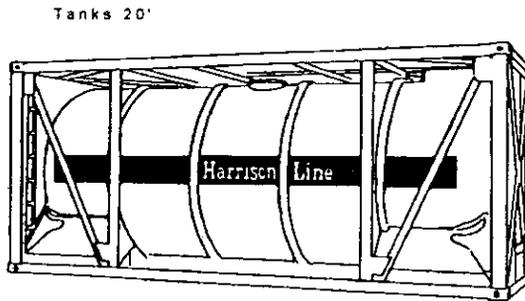
Son con las mismas características que los anteriores, pero la única diferencia es que estos poseen su equipo de refrigeración propio, por lo que no requieren instalaciones especiales en los barcos.



Refrigerated Containers

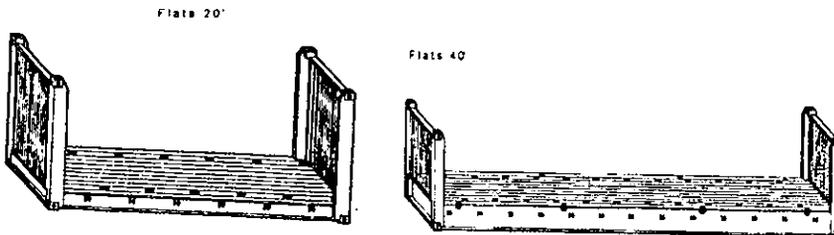
d) Contenedor tanque (Tank Container).

Son depósitos utilizados para el transporte de líquidos y de gas comprimido, con una estructura cuadrangular.



e) Contenedores plataforma y planos (Flats).

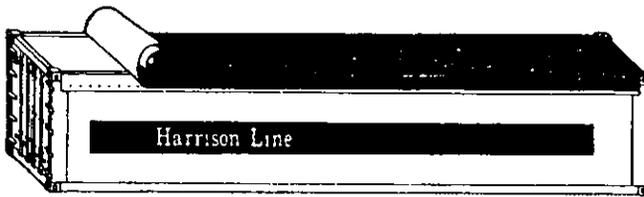
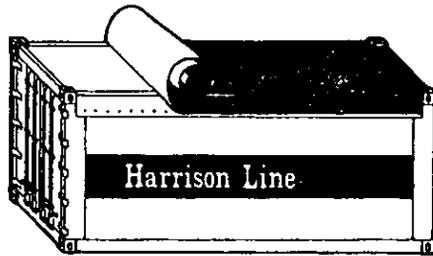
No forman parte de los sistemas plenamente automatizados, ya que carecen de parte superior por donde puedan ser izados con su carga. Los contenedores planos son en realidad grandes paletas, con grandes paredes o sin ellas que pueden estibarse cuando son devueltos sin carga.



f) Contenedores de techo abierto (Open Top Containers)

Son empleados cuando la mercancía sobrepasa por poco la altura de 8' por lo que con la lona se amolda a lo que llegue a sobre pasar y protege la parte superior de las inclemencias del tiempo.

Open Tops 20'



Open Top 40'

g) Contenedores especiales.

Comprenden los contenedores para ganado, plegables, etc. Los contenedores para ganado consisten en la estructura básica y las paredes de celda o rejilla.

Según las estadísticas, la producción de contenedores en 1992 superó por primera vez el millón de TEU (Twenty foot equivalent unit) que es una unidad equivalente a la capacidad de un contenedor de 20 pies, y para 1993 la cifra fue ligeramente inferior al año anterior, colocándose en 970,000 TEU (ver cuadro 3). En este cuadro, puede observarse como el grueso de los contenedores que se produjeron en el año de 1993 estaba formado por contenedores normales de carga seca. Es notorio el crecimiento de la producción de la clase de los contenedores de carga seca especiales, que incluye contenedores de techo abierto, de plataforma, ventilados, etc.

y también se observa un crecimiento considerable de la producción de contenedores de longitud superior a 40 pies.

(Cuadro 3)

Producción de contenedores por tipo, 1991-1993 (en TEU)

Tipo de contenedores	1993	1992	1991
Para carga seca	900,000	1,010,000	870,000
Normales	805,000	1,080,000	810,000
Especiales	50,000	47,000	42,000
De más de 40' pies de longitud	35,000	15,000	10,000
Frigoríficos	65,000	65,000	35,000
Tanque	5,000	5,000	5,000
Total mundial	970,000	1,150,000	910,000

Fuente: Cargowere International; enero de 1994, pag.31

La región de Asia ha pasado a ser la principal proveedora de contenedores. La producción de la república de Corea, que durante 11 años se mantuvo como el primer productor, fue desplazado por la industria manufacturera de China que pasó al primer lugar y produjo no menos de un cuarto de los contenedores en 1993. Se esperaba que para el año de 1994 la capacidad total de producción China superara los 500,000 TEU, ya que cinco o seis nuevas fábricas de contenedores se sumarían a las 20 ya existentes en ese país (ver cuadro 4).

(Cuadro 4)

Distribución de la producción anual de contenedores
por regiones y países, 1991-1993 (en TEU)

Región / país	1993	1992	1991	Distribución actual de la producción (porcentaje)	
				Normales	Especiales
Asia					
China	250 000	190 000	120 000	100,0	--
Corea	185 000	375 000	340 000	86,0	14,0
Taiwan	95 000	135 000	115 000	93,0	7,0
Tailandia	50 000	70 000	45 000	100,0	--
Malasia	50 000	55 000	45 000	100,0	--
Indonesia	50 000	40 000	10 000	100,0	--
India	34 000	30 000	30 000	100,0	--
Japón	15 000	20 000	10 000	--	100,0
Singapur	1 000	10 000	8 000	--	100,0
Filipinas	--	--	7 000	100,0	--
Total parcial	730 000	925 000	730 000	93,3	6,7
Europa					
Italia	35 000	32 000	30 000	20,0	80,0
Escandinavia	28 000	22 000	10 000	98,0	2,0
CEI	26 000	28 000	31 000	95,0	5,0
Reino Unido	12 000	14 000	17 000	--	100,0
Polonia	12 000	11 000	9 000	50,0	50,0
Alemania	10 000	13 000	10 000	--	100,0
España/Portugal	2 000	5 000	8 000	--	100,0
Hungría	2 000	2 000	3 000	--	100,0
Benelux	2 000	5 000	3 000	--	100,0

Otros	6 000	2 000	4 000	100,0	--
Total parcial	135 000	135 000	125 000	52,7	47,3
Otros					
América del Norte	40 000	15 000	15 000	10,0	90,0
Centroamérica/ Sudamérica	35 000	40 000	15 000	80,0	20,0
Sudáfrica	20 000	20 000	18 000	75,0	25,0
Otros	10 000	15 000	7 000	75,0	25,0
Total parcial	105 000	90 000	35 000	51,9	48,1
Total mundial	970 000	1 150 000	910 000	83,2	16,8

Fuente: Cargoware International, enero de 1994, pág.28

Como se observa en el cuarto cuadro, la producción del año 1993 no fue tan espectacular como la de 1992, pero fue suficiente para aumentar la flota mundial de contenedores en 7%, a casi 8,2 millones de TEU, al fin de 1993.

Según las cifras proporcionadas por Cargoware International el principal comprador sigue siendo el sector arrendador y a este le siguen los transportistas oceánicos y los demás propietarios.

1.4 DESCRIPCIÓN Y CLASIFICACIÓN DE PUERTOS

La actividad portuaria constituye el mecanismo de enlace y coordinación de la operación marítima con el transporte terrestre, mediante un conjunto de obras, instalaciones y organizaciones que permiten al hombre aprovechar un lugar de la costa más o menos favorable para la realización de ciertas operaciones, consolidándose como un sistema de vital importancia para una nación y en particular para el sector de las comunicaciones y transportes.

Uno de los primeros requisitos que debe cumplir y que definen a un puerto, es que debe ser un refugio natural o artificial a la orilla de cualquier masa importante de agua, que sea capaz de albergar diversos tipos de embarcaciones, proporcionándoles la seguridad suficiente ante los fuertes vientos y movimientos marítimos que puedan llegar a presentarse. Los puertos generalmente se encuentran o se han edificado al borde de un océano, una costa, un cabo, una isla, al fondo de una rada o bahía, junto a un estuario, o en la zona inferior de un río, y se les ha dotado de instalaciones para la operación de carga, descarga y almacenamiento de mercancías o embarque y desembarque de pasajeros.

Un puerto cumple con funciones e intereses no únicamente económicos, que son los más importantes, sino también representan intereses políticos y sociales importantes. Sin embargo para los fines aquí perseguidos, es conveniente destacar las funciones económicas.

Los puertos no sólo sirven de puntos de paso obligatorio para el transporte internacional de mercancías, sino que en muchos casos también se convierten en centros de desarrollo económico, una vez que se establecen industrias de transformación en las proximidades de sus instalaciones, consolidando una zona de influencia, también conocida como *Hinterland*.

^{*} cf p 13

En los puertos en los que la actividad industrial se desarrolla de manera importante, predominan las industrias con procesos de transformación de mercancías, materias primas o productos semielaborados, y en ocasiones se logran consolidar importantes áreas industriales dentro y alrededor de los puertos.

Otras de las funciones económicas importantes que prestan los puertos, son las actividades relacionadas con el comercio exterior e interior mediante la prestación de servicios, tales como el manejo de las mercancías, su almacenamiento, empaque y conservación, servicios aduanales, seguros, y desde luego, numerosos servicios navieros, como la construcción, y reparación de embarcaciones, avíos, avituallamientos, etc.

Por su parte, los recursos del mar también generan otro tipo de actividades económicas importantes conducentes a su aprovechamiento, como las pesquerías y una amplia gama de servicios que se requieren para el mantenimiento de las flotas, artes de pesca y productos de captura, etc., lo que desemboca en la presencia de importantes empresas comerciales e industrias.

Otra actividad económica que se da en los puertos, es la turística (navegación de cruceros, transbordadores, yates, y embarcaciones de carácter local; pesca deportiva y otros deportes náuticos), que trae consigo un amplio universo de servicios directa o indirectamente asociados al turismo.

Así, los puertos se constituyen en puntos nodales de enlace tierra-mar o de convergencia de los diferentes modos de transporte, mostrando una fuerte influencia económica en los rubros de comercio, servicios, y en algunos casos, de producción que llegan a reflejarse en el ámbito local, regional, nacional e incluso internacional.

No está de más destacar que la relevancia de un puerto es mayor, en la medida que esté desarrollada el área geoeconómica que sirva al puerto o se sirva de éste. Así, su función económica traerá mayores beneficios, consolidándose como un importante centro de desarrollo económico y una plataforma logística del comercio de una nación.

Es importante precisar que los puertos deben de disponer de instalaciones adecuadas, espacios suficientes y seguros para las evoluciones de los buques tanto de entrada como de salida, así como para las operaciones de carga, descarga, transbordo y almacenaje. Y por espacio, no debemos entender únicamente la dimensión superficial de aguas y de tierra, sino que también se alude a la dimensión vertical o sonda del interior del puerto.

Para mantener o edificar las instalaciones portuarias adecuadas, la intervención del hombre resulta esencial, y el mayor o menor grado de su intervención es uno de los elementos que definen una de las características de un puerto artificial.

Las actividades y funciones que se realizan en los puertos se han ido incrementando cualitativa y cuantitativamente. A consecuencia de ello han surgido diversos criterios de clasificación de puertos ¹⁶, por ejemplo, la clasificación puede basarse en: 1) su origen, teniendo tres tipos: naturales, seminaturales y artificiales. Otra de las clasificaciones puede ser por su: 2) ubicación: marítimos, fluviales fluvio-marítimos y lacustres; 3) por el tipo de tráfico que reciben, dentro de la que existen dos grandes subclasificaciones: puertos de altura y de cabotaje; y en la clasificación más amplia, basada en 4) el tipo de instalaciones y servicios, se pueden dividir en: puertos comerciales, industriales, pesqueros, militares, turísticos, deportivos, de refugio, los de marea, los auxiliares y los francos o libres. Por último, otra de las clasificaciones que puede adoptar, se da en base al régimen jurídico que tengan.

En la actualidad algunos puertos se dedican a una actividad en particular, atendiendo, por ejemplo, preferentemente a los buques carboneros, mineraleros, petroleros, graneleros, sin embargo también se puede observar que no son pocos los puertos que funcionan de manera mixta.

¹⁶ González Jiménez Celina. Puertos. Tesis. Facultad de Ingeniería. UNAM. México, 1985. pp.5-13

1) **Por su origen:**

Puerto natural.

Un puerto natural es cuando se aprovecha uno o varios accidentes de la costa de modo que el requisito fundamental de abrigo del viento y de la marea resulte conseguido. Los puertos naturales se localizan en bahías, estuarios de marea y desembocaduras de ríos. Aquí cabe un matiz en el sentido de que aún los buenos puertos naturales acostumbran tener obras artificiales mínimas.

Puerto seminatural.

Son pocos los puertos naturales ya que la mayoría tiene obras artificiales de complemento del abrigo necesario. Tales obras adicionales pueden ser construidas por dentro de los accidentes naturales o por fuera, de modo que éstos deparen el abrigo inicial o bien puedan relacionar la tierra con accidentes foráneos (islas). Generalmente los puertos seminaturales se localizan en ensenadas o ríos protegidos en sus lados que únicamente requieren protección a la entrada.

Puerto artificial.

Un puerto artificial es cuando el abrigo requerido para las embarcaciones se consigue mediante la construcción de obras adecuadas como rompeolas y la profundidad necesaria de estos se consigue mediante el dragado.

2) **Por su ubicación:**

Puerto marítimo.

Se encuentran en la costa, sujetos a la acción directa de los fenómenos del mar. La mayoría de estos puertos requieren obras de protección. La dársena deberá ser accesible en todo momento y el antepuerto estará siempre abierto.

Puerto fluvial.

Se sitúan en la ribera de algún río y quedan sujetos al régimen propio de éste. Este tipo de puerto ha de proteger las embarcaciones contra corrientes excesivas, ofrecer calado suficiente y ser de cómodo acceso.

Puerto fluviomarítimo.

Son aquellos que se encuentran en la ribera de un río, próximos a su desembocadura y quedan por tanto, sujetos al régimen del río y a los fenómenos del mar.

Puerto lacustre.

Cabe distinguir entre los puertos de albufera y los que se encuentran en lagos continentales. Estos tipos de puertos se presentan en lagunas que tienen conexiones a ríos o canales navegables. Los más claros exponentes de estos puertos están situados en Los Grandes Lagos norteamericanos y canadienses.

3) En función del tráfico:

Puerto de altura.

Reciben a embarcaciones en travesía entre puntos nacionales e internacionales y por lo regular atienden a grandes embarcaciones por lo que deben de contar con dársenas y entradas con grandes calados y equipo suficiente para embarque y desembarque de mercancías. Tienen una vinculación directa con el comercio exterior.

Puerto de cabotaje.

Destinado para embarcaciones que operan en los litorales nacionales y se encuentran más ligados con el tráfico interno, es decir, que son terminales marítimas para movimientos costeros y que generalmente atiende a barcos pequeños.

4) Por sus instalaciones y servicios:

Puertos comerciales.

Cuando dentro de un puerto la finalidad buscada es llevar a cabo operaciones comerciales, el puerto recibe el calificativo de *comercial*. Estos puertos se dedican fundamentalmente al movimiento de mercancías y al tránsito de pasajeros contando con el equipo necesario para su embarque y desembarque. En cuanto a la

profundidad de los puertos comerciales fluviales ha de ser tal que durante el estiaje, quede de 25 a 50 cm. debajo de la quilla de las barcazas cargadas. En muchos países los puertos comerciales son privados y operan por compañías representantes de acero, aluminio, cobre, petróleo, carbón, madera, fertilizantes, azúcar, fruta, químicos y otras industrias.

Puertos industriales.

La actividad predominante en estos puertos es el manejo de productos relacionados con industrias que se encuentran establecidas en la zona. Por lo mismo, requieren de grandes extensiones de terreno para el establecimiento de distintas industrias. Las fábricas que con mayor frecuencia se establecen en las proximidades de los puertos son: siderúrgicas, las refinerías, y las plantas petroquímicas.

El calado de estos puertos debe ser mayor que en los puertos comerciales debido al tipo de mercancías que deben transportarse.

Uno de los propósitos que tienen estos puertos es abatir los costos de transportación y de operación masiva de transporte marítimo, ya que están estrechamente vinculadas las áreas industriales con las instalaciones portuarias.

Con el desarrollo de actividades industriales se genera en la zona una importante actividad económica que demanda mejores servicios sociales y, promueve en gran medida la descentralización y el desarrollo regional.

Puerto pesquero.

Cabe la posibilidad de dividir en dos grandes grupos a los puertos pesqueros, para los efectos de su estudio, a saber: a) Puertos pesqueros en su pura acepción marinera, y b) Puertos de centros industriales pesqueros. Los primeros son puertos sencillos, dársenás o partes de aquéllos, en los cuales se provee el atraque, en cualquier forma que sea, de las embarcaciones y buques de pesca. Las instalaciones portuarias suelen ser simples y en nada rebasan el límite de un puerto mercante medianamente utillado.

Los puertos de centros de la industria del pescado disponen de una más compleja estructuración de servicios. En estos son elementos indispensables las cámaras frigoríficas, donde se conserva el pescado tal cual es descargado. En tierra generalmente se encuentran plantas de preparación de filetes y las de envasado, así como almacenes para contener el producto del ciclo industrial una vez terminado. Ello apareja la necesidad de asegurar rapidez para la recepción de los cargamentos de pescado, su venta y expedición o transformación, debido a la fácil descomposición del producto.

Puerto militar.

Existen con el propósito de dar acomodo a los navíos de guerra y servir como estaciones de refugio. Son también conocidos como puertos de guerra o bases navales y pueden tener instalaciones subterráneas, esto es, túneles-muelle abiertos en zonas escarpadas junto al mar.

Puerto turístico.

Son todos aquellos que atienden en especial a cruceros recreativos y la actividad de marinas. Cuentan con una infraestructura turística adecuada y basan el flujo turístico fundamentalmente gracias a la belleza de sus playas.

Puerto deportivo.

Es el punto de partida para el desarrollo de la afición marítima y constituye un incentivo más para atraer turismo. Las actividades más comunes que se llevan a cabo son veleo, pesca, esquí acuático, buceo y surf.

Existen lugares para este tipo de puertos en ríos y lagos naturales o artificiales. Su tamaño estará en función del número de embarcaciones que reciba, la magnitud de las mismas y su crecimiento futuro.

Puerto de refugio.

Constituyen estos puertos, lugares más o menos abrigados donde entran de arribada los buques de travesía cuando las circunstancias meteorológicas (viento y mar) hagan aconsejable no proseguir un viaje. Los puertos de refugio como tales, no

han de requerir instalaciones ni equipo especial. Simplemente han de deparar, en la rada o por dentro de la escollera, o rompeolas exterior, un buen abrigo, buen anclaje y un fácil acceso aún con mal tiempo.

Puerto de marea.

Son puertos que aún cuando están abiertos, sólo resultan accesibles con plenamar (por la poca profundidad de la boca). Dentro de este tipo también se encuentran los abiertos que son de nivel de agua variable pero accesibles en todo momento; los de media marea que mantienen el nivel del agua a la altura media de la marea mediante dársenas cerradas con esclusas de una sola puerta para obtener un nivel interior a la altura suficiente y no son accesibles sino a determinadas horas, pero con esclusas de concavidad y doble juego de puertas, tiene acceso siempre; y los cerrados cuyo nivel se mantiene a un altura dada mediante compuertas y son accesibles a intervalos.

Puertos auxiliares.

Son los construidos con el fin de coadyuvar al cumplimiento de los fines de un puerto principal. Pueden llegar a serlo, tanto por agregación como por disgregación. En el primer caso, el puerto principal, al crecer, absorbe en su área a los puertos o playas de poblaciones periféricas de menor importancia, de modo que resulta práctico especializar puertos dentro de un área conjunta. En ocasiones el puerto auxiliar puede llegar a crecer tanto como el principal y pasar a ser puerto conjugado.

Puerto franco o libre.

Es una zona que comprende toda la superficie del puerto y en algunos casos la zona circundante, en la que pueden importarse productos extranjeros sin pagar derechos aduaneros con miras a su elaboración o su expedición (por ejemplo, Freeport (Grand Bahama), Puerto de El Pireo (Grecia), Tanger (Marruecos), etc.). Desde luego que estos puertos cuentan con equipo de carga, descarga, abastecimiento, reparaciones, etc.

5) Por su régimen jurídico:

Por último, se puede hacer la clasificación en base al régimen jurídico de la gestión de un puerto. Para ello es necesario tener presente el grado de dependencia institucional con respecto al Estado o a una autoridad local. Sea cual sea el país, es el Estado el que define éste régimen, y por consiguiente, el grado de dependencia de la autoridad portuaria con respecto al Estado. Cuando se da la designación del estatuto de un puerto no siempre sigue las características que ese régimen dicta, ya que finalmente ante todo depende de la voluntad del Estado.¹⁷

El régimen jurídico de la gestión de un puerto marítimo, puede clasificarse en tres:

- puertos de gestión centralizada
- puertos autónomos, con gestión descentralizada
- puertos de gestión privada.

Puerto de gestión centralizada.

Un puerto de gestión centralizada, independientemente del nombre que se le dé, se distingue por el hecho de que, jurídicamente, toda decisión importante relativa a la explotación o desarrollo del puerto debe ser tomada por el poder central. En la práctica, ésta categoría incluye los llamados puertos autónomos, que de hecho están sometidos a un control tan estrecho que pueden asimilarse a puertos de gestión centralizada.

Por lo anterior, una de las características centrales es la obligación de tener la autorización de la autoridad central (nacional o regional) para cualquier decisión importante relativa a las compras, la contratación de personal, las tarifas, las inversiones, etc. Cuando, además, estos controles se efectúan a priori (y no

¹⁷ Hernández Yzal, Santiago. "Economía Marítima". Ed. Cad. Barcelona 1968, p.204

posteriori), se crean puntos de estrangulamiento en el puerto impidiendo que éste se adapte a las exigencias del comercio.

Sin embargo, existen puertos de gestión centralizada que funcionan bien cuando hay poca distancia entre el puerto y la autoridad central y cuando las disposiciones de control son flexibles.

Puertos autónomos, con gestión descentralizada.

La descentralización consiste en la transferencia de algunas competencias del Estado a las autoridades locales. En el caso de las autoridades portuarias autónomas, consiste en repartir las responsabilidades entre el Estado, los responsables de la adopción de decisiones económicas y los representantes de las administraciones locales, por medio de una estructura administrativa bajo el control del Estado. Tanto la autoridad gestora del puerto descentralizado como la autoridad del puerto autónomo exponen las instalaciones cuyo uso les ha sido concedido y se encargan de la vigilancia del puerto.

Puertos de gestión privada.

Los llamados puertos de gestión privada o particulares, constituyen inversiones de capital de personas físicas o jurídicas, efectuadas con el afán de obtener una renta saneada al principal invertido.

En estos puertos también se da la intervención o influencia del Estado. Efectivamente, el Estado reconoce la personalidad jurídica y la autonomía financiera de la autoridad portuaria, pero si se tiene en cuenta que muchas de las medidas de seguridad de la navegación, del tráfico terrestre, de cuestiones laborales, comerciales, etc., tienen que estar fiscalizadas y supervisadas por el Estado a fin de poder garantizar el cumplimiento de obligaciones asumidas tanto a nivel nacional como internacional. Por ello no es posible desvincularlo de éste y de cualquier régimen portuario.

Debemos tener presente que cualquiera que sea su clasificación todos estos puertos son un punto de enlace entre dos o más medios de transporte (marítimo, terrestre o aéreo) y que en muchas ocasiones se construyen para servir a una zona de influencia (puerto determinante), o para que la zona de influencia se sirva de éste (puerto determinado). Así pues, mucha de su importancia dependerá de lo cuantioso que sean los recursos del área en la que se encuentre ubicado, y desde luego, del grado de desarrollo que tenga la zona de influencia.¹⁸

¹⁸ *Idem.* 11

1.5 ORGANIZACIONES INTERNACIONALES QUE TIENEN INJERENCIA EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA NACIONAL

Para cualquier organización y en este caso para las de carácter internacional, la disposición de adecuados medios jurídicos, son herramientas que permiten un funcionamiento correcto de la realidad. Por ello, en este subcapítulo se hace referencia a las organizaciones internacionales que tienen injerencia en la actividad portuaria nacional, remarcando los convenios existentes en esta materia.

Como parte integrante del funcionamiento del transporte marítimo, del que son al mismo tiempo el punto de partida y el punto de llegada, los puertos, por su misma naturaleza, no pueden escapar a la influencia de la legislación internacional. Por ello la participación de la comunidad internacional ha sido fundamental para tratar de asegurar el desarrollo satisfactorio del comercio por esta vía, mediante la elaboración de reglamentaciones homogéneas y uniformes. Así pues, muchas de las legislaciones del transporte marítimo a nivel internacional se traducen en derechos y también en obligaciones para las autoridades portuarias.

Existen diversas publicaciones referentes a la organización, la explotación y el desarrollo de los puertos, pero en los asuntos jurídicos de la organización y gestión portuaria en el plano internacional son pocas y esto se puede atribuir a varios factores. Existen grandes diferencias entre los distintos países en lo que se refiere al estatuto y las modalidades de explotación de los puertos. Los regímenes jurídicos nacionales o locales, de los cuales nos referimos en el subcapítulo anterior, reflejan esas divergencias, lo que complica la redacción de documentos de ámbito internacional en este campo. Si bien los aspectos jurídicos del transporte marítimo o el transporte terrestre son numerosos, son pocos los juristas especializados en derecho portuario porque sólo los grandes puertos pueden ofrecerles un empleo permanente. No es sorprendente, por tanto, que las publicaciones jurídicas portuarias

sean fundamentalmente de carácter nacional y a menudo se limiten al estudio de determinados aspectos concretos de la gestión portuaria.

Cualesquiera que sean los defectos de un sistema, en este caso portuario, los convenios internacionales han hecho posible unificar cierto número de reglamentaciones contribuyendo a una mayor uniformidad entre las legislaciones nacionales sobre las que se han impuesto.

La mayoría de los convenios internacionales se encuentran enfocados a la protección de las aguas, a sus instalaciones portuarias en materia de seguridad, cuestiones sanitarias y de contaminación.

En el caso de México, las organizaciones internacionales que tienen una mayor presencia en el ámbito portuario son: la Organización de Estados Americanos (OEA), a través del Comité Técnico Permanente de Puertos, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). A continuación mencionaré algunos de los convenios internacionales vigentes aplicables a los puertos mexicanos.¹⁹

La Convención y Estatuto del Régimen Internacional de los Puertos Marítimos, fueron aceptados el 9 de diciembre de 1923 en Ginebra, Suiza, con vigencia internacional desde el 26 de junio de 1926. México los aceptó mediante el depósito del instrumento de adhesión ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU), antes de 1944 conocida como Liga de las Naciones, el 5 de marzo de 1934.

Este instrumento pretende establecer en su generalidad un trato equitativo a los buques de un país, en los puertos extranjeros. Esa equidad se aplica también a todo lo que se refiere al buque, su carga, pasajeros y tripulantes, con respecto a la utilización del puerto y sus instalaciones, como son: asignación de muelles, facilidades para la carga y descarga, acceso, permanencia y salida de personas y vehículos.

La Convención, su Estatuto, Anexo y Protocolo, que son la estructura de este instrumento internacional, se incorporan a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, ya que manejan los mismos aspectos difiriendo exclusivamente en su forma.

El Reglamento Sanitario Internacional, tiene como origen 13 convenciones sanitarias, celebradas desde 1903, bajo los auspicios de la Organización Mundial de la Salud (OMS). En julio de 1969 la Asamblea Mundial de la Salud, adoptó el presente reglamento, dejando sin efecto a los instrumentos anteriores, con excepción del Código Sanitario Panamericano. México, firmó este documento y sus reglamentos adicionales de 1963 y 1965, en julio de 1969. A la fecha son parte contratante del mismo 156 países. Tiene vigencia internacional desde el 1° de enero de 1971.

En el Código Sanitario Panamericano en su artículo 3° referente al ámbito portuario, señala la responsabilidad de las autoridades públicas de informar detalladamente el estado de la salud pública y en especial de los puertos. Su artículo 8° se refiere a las medidas que deben tomarse en los recintos para prevenir contagios.

Retomando nuevamente el Reglamento Sanitario Internacional, este tiene como objetivo central, prevenir el brote y propagación de enfermedades epidémicas portadas por personas, animales, plantas, cargas, etc.

El Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, se encuentra en vigor internacional desde 1965 y México es parte del mismo desde el 2 de abril de 1975 aceptando las enmiendas de 1969, 1973, y 1977 se publica en el Diario Oficial de la Federación el 5 de septiembre de 1983.

El objetivo principal de este convenio es el de controlar, minimizar y simplificar los trámites y requisitos legales que se efectúan para el arribo, estadía y despacho de

¹⁹ "Convenios Internacionales Aplicables a los Puertos Mexicanos". Suplemento del Boletín Portuario

las embarcaciones, incluyendo tripulación, pasajeros y carga, para evitar de esta manera las demoras en el arribo y despacho de los buques y por ende reducir los costos de operación.

Proponen normalizar a nivel internacional la documentación que se maneja a través de 8 formularios modelo, que contienen datos solicitados por las autoridades marítimo portuarias, de tal suerte que sean en el futuro los únicos documentos que se exijan a las embarcaciones a su arribo o partida.

Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del mar por los buques (1973). Este convenio fue adoptado el 2 de noviembre de 1973 en la Organización Marítima Internacional, entra en vigor el 2 de octubre de 1983, actualmente nuestro país se encuentra analizando este convenio para su posible ratificación, porque éste cuenta con un protocolo elaborado en 1978 que modificó su articulado. En general el documento consta de 20 artículos y dos protocolos. La parte técnica se divide en 5 anexos, los dos primeros obligatorios los restantes facultativos, divididos de acuerdo al tipo de elemento contaminante:

- anexo I: Hidrocarburos.
- anexo II: Substancias nocivas líquidas transportadas a granel (productos químicos)
- anexo III: Substancias perjudiciales transportadas en bultos, tanques y contenedores.
- anexo IV: Aguas contaminadas de los buques.
- anexo V: Basura de los buques.

El propósito de este Convenio, es evitar y prevenir la contaminación del mar, causada por los buques debido a las operaciones normales de éstos, tales como la carga y descarga de hidrocarburos y tratamiento de los desechos, residuos que resultan de la limpieza de los tanques, residuos aceitosos y substancias químicas

nocivas, este instrumento no regula la contaminación que resulta de la exploración y explotación de los recursos de los fondos marinos.

El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Esta Convención se depositó ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU) el 6 de abril de 1974. Para ello requería cumplirse los requisitos estipulados en su artículo 49, en donde se indicaba que entraría en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 estados, cuyo tonelaje representara como mínimo el 25% del tonelaje mundial. Fue así que entró en vigor internacional el 2 de octubre de 1983 y fue aprobada por nuestro país el 9 de febrero de 1976, en ese mismo año fue publicada y ratificada el 11 de marzo y 28 de julio respectivamente.

De acuerdo a la definición del propio Convenio, Conferencia Marítima es: “el grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras, que prestan sus servicios regulares de transporte internacional de carga, en una(s) ruta(s) particular(es) dentro de determinados límites geográficos y que han concretado un acuerdo, dentro de cuyo marco actúan atendiéndose a unos fletes uniformes o comunes y a cualquier otra condición convenida en los que respecta a la prestación de servicios regulares”.

En cuanto al ámbito portuario la Convención hace referencia en lo que respecta a la aplicación de recargos en los puertos; establece que éstos, cuando los imponga una conferencia, será para hacer frente a los aumentos imprevistos o extraordinarios de los gastos o para compensar pérdidas por ingresos del buque, por causas imputables al puerto.

La Convención debe de definir un procedimiento específico para la implantación de recargos, los que requieren ser explícitamente justificados y notificados con anterioridad a su imposición.

Convenio 152 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios. Este convenio fue firmado en la ciudad Ginebra, Suiza en junio de 1979, y surge de la necesidad de establecer normas internacionales

que protejan al trabajador, de los riesgos que implica la actividad portuaria, el manejo de equipo y las operaciones de carga, descarga, estiba y almacenamiento de mercancías, de tal manera que garantice la seguridad y salubridad del trabajo. Este convenio compendia y actualiza algunos tratados y recomendaciones de la OIT que en forma dispersa o anticuada regulaban el trabajo y la salud del personal en las terminales marítimas.

Este convenio entró en vigor internacional el 1 de enero de 1982, al cumplirse los requisitos de su artículo 45, que especifica que al ser ratificado por dos miembros y haber pasado 12 meses a partir de tal acto entraría en vigor para cada miembro que hubiera depositado su instrumento de ratificación. En México fue adoptado mediante decreto publicado el 18 de diciembre de 1981 y promulgado en el Diario Oficial de la federación el 21 de mayo de 1982.

La Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), fue firmada en Montenegro Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, después de 10 años de debate para su adopción, sustituyendo a los convenios firmados en Ginebra, Suiza, en 1958 y 1960. Este Convenio entrará en vigor internacional, cuando reciba 60 instrumentos de ratificación o adhesión, México ratificó la Convención el 18 de marzo de 1983, aprobándola el 1 de junio del mismo año. Hasta el año de 1988 las Naciones Unidas, depositario del Convenio, había recibido la ratificación de 32 países.

El objetivo principal de CONVEMAR es establecer un orden jurídico internacional en el mar y en los espacios submarinos para que de manera justa y equitativa, conforme los intereses y necesidades de los países, facilite las comunicaciones internacionales y promueva el uso de los mares con fines pacíficos. El Convenio garantiza la utilización apropiada de los recursos naturales, los estudios e investigaciones, la protección de la vida humana, del medio ambiente, y la conservación de los recursos vivos, sin afectar los derechos y la soberanía de los Estados. Para lograr lo anterior, la Convención ha establecido una serie de

mecanismos y normas, en los que se definen los límites de la soberanía de los países, así como, los derechos y obligaciones que adquieren con la aplicación de este instrumento. De esta forma, define, entre otros, los conceptos de:

Mar territorial: es el espacio de 12 millas marinas a partir de la costa, que se miden mediante el sistema de líneas de base normal o líneas de base recta, el Estado ribereño tiene soberanía absoluta sobre esta área, la que se extiende sobre el espacio aéreo situado sobre el mar.

Zona contigua: Es el área en que el Estado ribereño puede tomar medidas de fiscalización y no se puede extender más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el Mar Territorial.

Zona Económica Exclusiva: Es el área situada más allá del Mar Territorial, hasta una distancia de 200 millas marinas, contadas a partir de las líneas de base, está sujeta a la jurisdicción del Estado ribereño y este tiene derecho soberano para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales y de las fuentes de energía derivadas del mar, y las corrientes marinas, los vientos y los hidrocarburos; tiene también derecho soberano sobre todos los bienes y materiales localizados en las aguas, el lecho marino y el subsuelo del mar. El estado tiene además jurisdicción para establecer, utilizar y explotar dentro de la zona, islas, instalaciones y estructuras; realizar investigaciones científicas, así como la obligación de preservar el medio marino.

Plataforma Continental: Comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial a lo largo de una prolongación natural del territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien, hasta una distancia que no exceda de las 350 millas marinas, contadas desde las líneas de base a partir de las que se mide el Mar Territorial. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía y jurisdicción para los efectos de exploración, explotación y administración, en los mismos términos que la Zona Económica Exclusiva.

Por lo que se refiere a las actividades portuarias, la COVEMAR señala en más de 30 de sus artículos las condiciones legales y naturales para la consideración de los puertos, se presta especial atención a las acciones tomadas para el arribo, estadía y tránsito de las embarcaciones, la investigación científica, el tendido de redes, cables y tubería submarinas, la seguridad de la vida humana y la prevención, reducción y control de la contaminación marítima.

Recientemente, podemos hacer mención, de la reunión que sostuvieron un grupo de juristas portuarios, que se celebró en Ginebra el 20 de noviembre de 1991. En ella se consideraron varios puntos analizados, considerando que los temas jurídicos referentes a las actividades portuarias como los aspectos institucionales, de financiación de los trabajos y el equipo, la explotación, la vigilancia, la responsabilidad y los seguros, la manutención y la gestión de la zona portuaria, deben ser objeto de un examen periódico y de intercambio de información en el plano internacional. Otro de los puntos tratados en esa reunión fue la necesidad de enmendar y tal vez de ampliar el Convenio de Ginebra, que data de 1923, referente a la libertad de acceso y de navegación de los puertos marítimos, con miras a promover las actividades portuarias relativas al desarrollo del comercio.²⁰

²⁰ UNCTAD. "Aspectos jurídicos de la gestión portuaria". Ginebra, febrero, 1993

II. LA CUENCA DEL PACÍFICO Y SUS PRINCIPALES PUERTOS

2.1 LA CUENCA DEL PACÍFICO Y SU OCÉANO COMO PUNTO DE ENLACE DE DOS CONTINENTES

Arribar a un concepto amplio de las dimensiones y potencialidades de la Cuenca del Pacífico, requiere de asimilar minuciosamente sus espacios políticos, sociales, económicos y militares, lo cual resultaría objeto de un estudio particular. No obstante intentaré dar un panorama lo más amplio posible que nos brinde el marco adecuado para los objetivos que se buscan en el presente trabajo.

Si parto de la ubicación geográfica y evocación de algunos aspectos históricos, es para tener presente que, la importancia de la Cuenca del Pacífico y de las relaciones transpacíficas no datan de este siglo, sino que se remontan a varios siglos atrás.

En términos literales el concepto de Cuenca Oceánica está definido como: aquellos territorios que cuentan con litorales, los cuales afluyen todos a un mismo sitio (mar, río o lago). Por ello, la Cuenca del Pacífico alude a los países cuyas costas colindan con este gran Océano.

Tomando en cuenta esta definición, la Cuenca del Pacífico está integrada por cuarenta y siete países; veinticuatro ribereños y veintitrés Estados isleños. De los ribereños once son latinoamericanos.

En la parte norte de la Cuenca del Pacífico, casi cerrada, comunica con el Océano Ártico por el Estrecho de Bering. En su parte occidental y central las numerosas islas abundan, distribuidas en los grupos de Micronesia, Melanesia y Polinesia, además de las islas de Hawai. Por el oriente son muy escasas las islas, colindando directamente con el continente Americano. En el sur, la región Antártica termina de enmarcar al Océano Pacífico, constituyéndose como el más grande del mundo, con

un área de 165,000,000 kilómetros cuadrados²¹, donde 70 de estos forman un territorio de mar y tierra.

De esta manera, los Estados y Territorios que por el lado occidental delimitan a la Cuenca del Pacífico son: Rusia, las dos Coreas -frente a cuyas costas se encuentra el archipiélago japonés-, China, Hong Kong, Taiwan, Vietnam, Camboya, Tailandia, Malasia, Singapur, Indonesia, Nueva Guinea, Australia, Nueva Zelanda, así como una serie de pequeñas islas. La delimitación por su lado oriente es el continente Americano. Su perímetro esta formado por Canadá, Estados Unidos, México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. (ver mapa 1).

La presencia de este gran número de naciones y territorios en la Cuenca del Pacífico, hace que coexistan en ella una diversidad muy amplia de aspectos tales como: socioculturales (lenguaje, educación, densidad demográfica, etc.), geográficos (dimensión territorial); sistemas de gobierno; y desarrollos económicos. En su conjunto, lejos de representar un obstáculo para avanzar en dirección a una creciente cooperación, resulta un elemento desafiante y atractivo dentro de un mundo que es cada vez más interdependiente a escala global. La diversidad garantiza, en este caso, la complementariedad, que a su vez debe ser aprovechada para mejorar los niveles de vida social en la región.

Como se observa en el mapa, la región está caracterizada por una gran extensión marítima e importantes sistemas insulares, pudiendo deducir que tanto para su población como para su progreso, debió haber existido considerables capacidades de transporte marítimo que aunque rudimentarios, siempre parecen haber destacado por un alto grado de valor y talento en la navegación. Este elemento se convirtió

²¹ Leonard Engel. "El Mar". Ed. Time Life. Colección de la Naturaleza. Segunda edición. México 1991. p. 184

determinante para la conformación de los espacios económicos, políticos y estratégicos de la Cuenca del Pacífico.²²

La relevancia del modo de transporte marítimo, en la actualidad se preserva, y se sustenta con importantes obras de infraestructura que dan abrigo y fluidez al cada vez mayor tráfico marítimo internacional en la zona.

El trazo y consolidación de diversos itinerarios marítimos por el Océano Pacífico que enlazan al Continente Americano con el asiático, tienen su origen a principios del siglo XVI, en plena expansión europea, principalmente de la hispánica.

El Océano Pacífico es reconocido como distinto del Atlántico en 1513 gracias al capital español Vasco Nuñez de Balboa (1475-1517) quien lo nombra el *Mar del Sur*. Nuñez de Balboa no emprendió la aventura de explorarlo, pero fue a partir de entonces que este océano comenzó a tener conciencia europea. Años más tarde un navegante portugués al servicio de la corona española, Fernando de Magallanes (1480-1521), impulsado por el afán de descubrir nuevas rutas para la explotación comercial, en el año de 1520, encontró el pasaje hacia el occidente en el extremo sur del "Nuevo Continente" americano a través de un estrecho. Una vez pasado este estrecho, al que posteriormente se le daría el nombre de "Magallanes", el océano que encontró pareció verdaderamente "Pacífico". Poco después, descubrió las Filipinas y arribó a Macatán donde pereció a manos de los indígenas de la pequeña isla. Sebastián Elcano (1486-1526) quien viajaba con Magallanes sobrevivió quedando al mando de la expedición, tiempo después lograría ser el primero en circunavegar el mundo.

A finales del siglo XVI ingleses y holandeses a través del "Estrecho de Magallanes" rompieron con el monopolio castellano que mantenían en el Océano

²² Lothar Knauth, "La constitución histórica de la Cuenca del Pacífico", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John. *La inserción de México en la Cuenca del Pacífico*. Vol. I. Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1990, p. 101



Pacífico, iniciando su carrera expansionista en la zona. Años más tarde, en el siglo XVIII Francia y Rusia también tendrían presencia.

En la Nueva España (México), una vez que Cortés había sometido al Imperio Azteca y dominando en el litoral del Pacífico, envió a sus tenientes a la búsqueda de nuevas rutas hacia la Especiería. Fue así que el capitán Miguel López de Legazpi emprendió la expedición guiada por el fraile Andrés Urdaneta en el año de 1564. A partir de ese año los barcos procedentes de nuestras costas comenzaron a navegar por el gran Océano encontrando la ruta al Oriente. Esta relación no se limitó únicamente entre estos dos puntos, ya que las mercancías traídas por medio de galeones transitaban por nuestro territorio para llegar a su principal destino, el mercado europeo.

Fue a través de 100 grandes galeones, que según el profesor Garcés Contreras, Guillermo²³, fueron construidos en nuestro país y recibieron el nombre de Galeón de Acapulco, que entre los años 1565 y 1784 se dio una importante relación comercial entre Acapulco (México) y Manila (Filipinas). A su vez, afirma que durante el siglo XVI nunca llegó una nave de origen asiático a nuestras costas; por lo tanto no existió ninguna Nao de China o Galeón de Manila.

Entre 1785 y 1815 el Galeón de Acapulco fue perdiendo la exclusividad de la ruta ya que entró la Real Compañía de Filipinas, la cual internacionalizó el derrotero de los navíos, que llegaban a los puertos de Acapulco, San Blas y Veracruz en México; Madrid en España; Calcuta en la India; y Cantón en China. Estos puntos, además de los puertos mexicanos de Manzanillo y Mazatlán, quedarían únicamente en manos de esta última compañía, ya en 1815 el Galeón de Acapulco fue suprimido de manera definitiva.

El principal producto de intercambio de México y en general de América fue el oro y la plata. La importancia de la plata llegó a ser tal, que el peso mexicano de

²³ Garcés Contreras, Guillermo. "La participación de México en la Cuenca del Pacífico", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John. *La inserción de México en la Cuenca del Pacífico*. Vol. I. Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1990, p.24

plata llegó a funcionar como moneda internacional y con amplia aceptación al sur, sureste y este de Asia²⁴. De México, a parte del los metales señalados, también se enviaban productos de la tierra, como maíz, frijol, tomate, cacahuete, tabaco, chile, artesanías. Todos estos productos al intercambio se transformaban en oferta de mercancías orientales tales como tejidos de seda y algodón, marfiles, especias, porcelanas, té, telas de Camboya, calicots, casimires y brocados, y una serie de artículos suntuarios.

En el Océano Pacífico, los estrechos y más recientemente un canal, han sido de vital importancia para agilizar y reducir los tiempos de navegación. Dentro de los estrechos más conocidos en la parte este de la Cuenca del Pacífico están: el estrecho de Bering, al norte, que constituye un paso entre el Océano Artico y el Pacífico, así como un enlace entre el continente asiático y el americano. El Estrecho de Magallanes ubicado al sur de América, fue durante un largo tiempo el principal acceso del Océano Atlántico al Pacífico y viceversa. Sin embargo, a principios del siglo XX se vió desplazado con la conclusión del Canal de Panamá. Fue así que esta ruta se convirtió en la mejor alternativa de tránsito entre un océano y otro. Incluso en un tiempo muy corto se pudo observar un incremento substancial de los flujos marítimos por esta canal, sobre todo los de carácter comercial.

Por el lado occidental de la Cuenca del Pacífico (Asia), para navegar del Océano Indico al Pacífico, el Estrecho de Málaga es un paso de gran importancia para el transporte marítimo.

En la actualidad tanto el Canal de Panamá como el Estrecho de Málaga cumplen una función de suma importancia, y se sitúan como puntos estratégicos a nivel mundial.

²⁴ Valdés Lakowsky, Vera. "Entre proyecto e improvisación: la plata mexicana en el Pacífico", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John, *La inserción de México en la Cuenca del Pacífico*. Vol. I, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México. 1990. p.p. 125-135.

2.2 ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE APOYAN

LA INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN

Es importante señalar que el concepto sobre Cuenca del Pacífico, en las últimas tres o cuatro décadas, ha venido adquiriendo una nueva conceptualización. Dentro de este proceso, ha sido fundamental el papel de las organizaciones que durante años han impulsado la cooperación entre los países de la región. Esto no demerita el papel de las fuerzas objetivas expresadas a través de determinados sectores sociales, a los que poco afectan los argumentos racionales.

En este orden de ideas, cierta corriente internacionalista afirma que dentro de la política internacional de la escena mundial, han sido cuatro las dinámicas que constituyen el motor de cambio y en particular dentro del proceso de desarrollo de esta región: 1) las presiones de la tecnología y la interdependencia; 2) la política de gran potencia, mostrada en el pasado en la rivalidad de Este-Oeste; 3) la decidida voluntad de las naciones por hacer valer sus derechos y, 4) el cambio social, que aunque es esencialmente un fenómeno interno, ha afectado el funcionamiento del sistema internacional.

Quizá antes de que se comenzara a gestar este proceso, la nula coincidencia de esas fuerzas pudo ser una de las explicaciones del fracaso de los anteriores intentos integracionistas experimentados en el Pacífico, ya que si existió la voluntad política del Estado dominante, o la decisión de los sectores empresariales y el interés de los académicos, lo más probable es que se haya carecido de la maduración que requiere todo proceso de desarrollo económico y social, para tener como meta inaplazable, la constitución de una entidad regional, coordinadora de esfuerzos de manera viable y efectiva. Es decir que, para que pueda ser realmente efectiva la integración y adquiera un dinamismo propio, debe, en general, haber un desarrollo económico y político que lo demande y permita.

Respecto a los organismos que han apoyado la integración de la región, se considera que el primer antecedente que impulsó una organización de cooperación en el Pacífico, aunque quizá no la más relevante, se localiza en la denominada "*gran esfera asiática de coprosperidad*". Esta idea fue concebida originalmente en Japón, y respaldada por las iniciativas de su política exterior dirigida a los demás países del Pacífico. En ese momento, emprender tal iniciativa, implicaba para Japón el reforzamiento de su unidad y poderío económico, pero para el exterior significaba expansionismo militar y una hegemonía regional incompatible con los intereses de los pueblos asiáticos.

Japón vivió desde mediados de los treinta y principios de los cuarenta su política de mayor expansión territorial, pero también los mayores conflictos con los intereses de los Estados Unidos. Las economías de ambos países estaban íntimamente ligadas, pero sus fricciones, que se remontaban a años atrás, fueron exacerbadas a un punto crucial ante las condiciones generadas por la invasión japonesa a China, centro de la disputa (entonces territorial) de las expresiones expansionistas de los mayores polos de poder del Pacífico. Los problemas que enfrenó el desarrollo japonés, desde el principio de la ocupación de China, se agudizaron por la serie de restricciones comerciales impuestas por los estadounidenses desde 1938 y que tuvieron efectos decisivos sobre la política militar de Japón, ya que la falta de recursos naturales, esenciales para abastecer la industria militar nipona, imposibilitaba la continuación de la guerra en China. Para obtener tales recursos, centró su atención en el Sudeste asiático, pero el desplazamiento a esa zona sólo podía lograrse con el establecimiento de una fuerte presencia militar. Fue cuando el militarismo japonés lanzó la consigna de crear "la gran esfera oriental asiática de coprosperidad", sustentada en la idea de la "comunidad de destinos de los pueblos asiáticos", que tenía como propuesta inicial la de liberar a los países de esta región de la dominación del imperialismo "blanco".

Esta consigna producto del enfoque geopolítico japonés, pretendió ser el instrumento idóneo para acelerar y afianzar su poderío económico y militar, y poder así configurar otro polo de influencia en el Pacífico comparable con Estados Unidos. Sin embargo, el desenlace de la Segunda Guerra Mundial puso fin a las pretensiones de esta nación, que había venido mostrando un claro interés por institucionalizar una relación de subordinación, más en ningún momento, de integración. Desde luego, su derrota también significó el fracaso de su política exterior sustentada en su poderío militar.

Después del conflicto bélico, la percepción del expansionismo japonés tomó otro rumbo. La tendencia mostrada por Japón fue la de sacar ventaja, en tanto inevitable, de la postura y presencia de Estados Unidos en el Pacífico mediante la formulación de un esquema de cooperación multilateral. Por ello el gobierno japonés invitó a sus sectores académicos y empresariales a buscar la renovación de los mecanismos regionales de cooperación, bajo estas nuevas premisas:

- a) El reconocimiento de la necesidad de manejar las relaciones exteriores con un enfoque predominantemente económico, en el contexto de una política global que hiciera posible una mayor coordinación con las políticas económicas de sus principales socios comerciales, a fin de consolidar su desarrollo sobre bases más estables y a largo plazo, disminuyendo así la vulnerabilidad de la economía interna.
- b) Mantener la situación doméstica, basada en espectaculares logros económicos, que pocos años después de la guerra se habían traducido en un acelerado crecimiento y en una extraordinaria expansión de su comercio exterior.
- c) Aprovechar de la proliferación de organizaciones integracionistas en otras áreas del mundo, las que ofrecían una coyuntura propicia para promover mecanismos regionales, que en otras circunstancias habrían sido vistos con recelo, pero que en ese momento se presentaban como un proceso lógico, internacionalmente avalado y ajeno al expansionismo militar.

Cave recordar que la década de los cincuenta fue particularmente rica en el establecimiento de organizaciones regionales, tanto militares como de cooperación económica en las diversas áreas geográficas. La Comunidad Económica Europea fundada en 1958, fue quizá la que mejor inspiración dio a los japoneses para emprender una iniciativa de cooperación aplicable en el Pacífico; desde luego, continuaba existiendo interés por establecer su predominio y de manera paulatina superar el liderazgo económico estadounidense en la región.

A pesar de que en un principio para los japoneses fue un elemento motivante la conformación de la organización regional en Europa, es importante subrayar que las ideas que comenzaron a desarrollarse en Asia-Pacífico en torno a este tema, tomaron otro rumbo, por lo que resulta conveniente no tratar de explicar el proceso en base a esta y otras experiencias. En este mismo sentido, estudiosos de los procesos de integración señalan que, la evolución de la cooperación económica en la zona, no debe ser enmarcada dentro de las técnicas de integración económicas clásicas.²⁵

El proceso de cooperación económica en la Cuenca del Pacífico, a partir de los años sesenta, se vio nuevamente influenciada por una serie de iniciativas japonesas tendientes a institucionalizar los intercambios; no obstante que en el año de 1964 Japón se había incorporado a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), fundada en 1960, y a la que ya pertenecían los otros países desarrollados del Pacífico. Japón persistió en la búsqueda de fórmulas para agrupar en un organismo exclusivamente a las naciones más desarrolladas con vertientes en el Pacífico. La primera propuesta que se dio en este sentido, fue la creación de la *Asociación de Libre Comercio del Pacífico* (por sus siglas en inglés, PAFTA)²⁶, presentada en 1965 por el profesor Kiyoshi Kojima de la Universidad de Hitotsubashi. Kojima contempló la eliminación de tarifas comerciales entre los cinco

²⁵ Cuadra, Héctor. "La Cuenca del Pacífico en los albores del siglo XXI", revista *Comercio Exterior*, vol.43, núm.12. México, diciembre 1993. p.1108

²⁶ Millán Bojalil, Julio A. "La Cuenca del Pacífico", Ed. Fondo de Cultura Económica y Nacional Financiera. México, 1992. pp. 47-49.

países desarrollados de la Cuenca del Pacífico: Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón y Nueva Zelanda.

Posteriormente se llevarían a cabo una serie de conferencias en Tokio, bajo los auspicios del Centro de Investigación Económica del Japón, que dirigía el renombrado estudioso de la economía internacional, el doctor Saburo Okita, para promover una creciente participación del sector privado en los procesos de cooperación. Como dato adicional podemos señalar que Saburo Okita había sido designado, en el año de 1961, por la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, perteneciente a las Naciones Unidas, para que examinara la posibilidad de implantar una organización de cooperación económica regional en Asia, y a la que había presentado el concepto de la Organización para la Cooperación Económica Asiática (Asian Economic Cooperation, AEC).

El Centro de Investigación Económica de Japón tenía en claro que los desequilibrios en los intercambios comerciales en la región crecían, lo que llevó a impulsar con mayor fuerza en los sectores empresariales de los cinco países más desarrollados del Pacífico -de manera especial en Australia y los Estados Unidos-, la propuesta de un mecanismo de consulta, que más tarde (1967) se conocería con el nombre de, *Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico* (PBEC)^{*}. Desde sus primeros años, el PBEC mostró ser un buen instrumento para equilibrar e impulsar la cooperación entre los empresarios de los países miembros del Consejo. Tales resultados despertaron un mayor interés académico por mejorar los esquemas regionales ya existentes, a través del fortalecimiento de la Asociación de Libre Comercio del Pacífico (PAFTA).

La PAFTA consideraba importante diseñar un esquema más amplio y comprensivo de los problemas del Pacífico, que incluyera a otros estados de la región, tomando en cuenta no sólo motivos comerciales sino también de asistencia

* Nota: la mayoría de las siglas que se presentan están en inglés, ya que son más conocidas por éstas.

para el desarrollo de los países periféricos del área, estableciendo con ellos mecanismos de cooperación y coordinación en materia de políticas económicas.

En el marco de una de las conferencias de la PAFTA, donde es importante recalcar nuevamente la participación del profesor Kiyoshi Kojima, se planteó que mediante la creación de la Organización del Pacífico para el Comercio y Desarrollo (OPTAD), se daría curso a la incorporación de otros países del Pacífico, incluyendo algunos latinoamericanos, y se establecerían mecanismos de cooperación y coordinación en materia de políticas económicas.²⁷

Formada la organización, existieron puntos débiles que impidieron que alcanzara el éxito buscado, pero puso de manifiesto que cualquier organización impulsada únicamente por el sector académico, poco podría lograr. Esto no implicaba que la participación académica no fuera importante, pero los buenos resultados de un organismo dependerían en mucho, de que el gobierno asegurara su continuidad y de la medida en que las fuerzas productivas se apoyaran en él para orientar su actuación. Esta manera de operar en el caso de Japón, había jugado un papel determinante en su desarrollo económico, por lo que existía una alta posibilidad de crear un mecanismo regional que sistematizara, en forma multilateral, los intercambios de todo tipo mediante la acción concertada de los tres niveles: académico, empresarial y gubernamental; sin abandonar la idea de expandir la organización a los países desarrollados y subdesarrollados del área, en forma abierta, tomando en cuenta las necesidades observadas y el potencial que se percibiera en cada uno de ellos.

En 1978, Masayoshi Ohira, asume el cargo de primer ministro de Japón, y manifiesta un gran interés por fortalecer la cooperación y armonizar las relaciones entre los países de la región, apoyando las propuestas de la PAFTA. Conjuntamente con él, el ministro de Australia, Malcon Faster, pugnaron por la creación de un sistema de cooperación interregional en la Cuenca del Pacífico.

²⁷ Judyth de León, "La Cuenca del Pacífico". *Mercado de Valores*, No. 6, junio 1994. NAFIN, p.34

Para los años setenta, la noción de cooperación económica ya era considerada muy enserio por los gobiernos de otros países de la región, que demostraban un interés por consolidar el sistema de cooperación. Además, la posible conformación de una comunidad de la Cuenca del Pacífico representaba una gran oportunidad para varios países, ya que los acontecimientos económicos vividos a nivel mundial en esa década, tales como la crisis petrolera de 1973, la prolongada realización de la Ronda Tokio entre 1973 y 1979 (GATT), la exacerbación de las rivalidades Este-Oeste, entre otras, hicieron que varios líderes de países del Pacífico la vieran con buenos ojos.²⁸

En marzo de 1979 esta organización logra llevar a cabo su primera sesión plenaria, a la que acudieron delegaciones tripartitas (académicos, empresarios y funcionarios gubernamentales) de Australia, Canadá, Corea, Estados Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Tailandia, Singapur, países miembros del Foro del Pacífico (Fidji, Papua, Nueva Guinea y Toga), así como representantes del Banco Asiático de Desarrollo (ADB), del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC) y de la Asociación de Libre Comercio y Desarrollo del Pacífico (PAFTAD). En ella, el consejo consultivo elaboró un informe sobre el concepto de cooperación en la Cuenca del Pacífico, que constó en esencia de tres partes: una referida al concepto mismo, otra sobre las tareas y los ámbitos de la cooperación y una más sobre las acciones conducentes a la creación de una comunidad de la Cuenca del Pacífico.

Como resultado de esta sesión plenaria, en 1980 se crea en Camberra, Australia, la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico (PECC), siendo la primera institución globalizadora de esfuerzos conjuntos en favor del establecimiento de una comunidad del Pacífico. Este nuevo concepto de "cooperación" en la Cuenca del Pacífico, fue el principio de una iniciativa mucho más ambiciosa, con una nueva

²⁸ Millán Bojalil, Julio A. "La Cuenca del Pacífico". Ed. Fondo de Cultura Económica y Nacional Financiera. México, 1992. pp 54-55

formulación teórica y terminológica que mostraba capacidades de responder a los cambios de la economía internacional.

Casi una década después de haberse formado la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico, la cual había venido resolviendo algunos de los problemas regionales meramente económicos; el primer ministro de Australia Bob Hawke, tras haber analizado los objetivos y funcionamientos de los órganos de cooperación en la región, señalaba que era necesario instituir un vínculo intergubernamental de mayor formalidad que permitiera agilizar y fortalecer el crecimiento económico y comercial del Pacífico, sin demeritar en ningún momento las bases proporcionadas por la PECC.²⁹

Una de las primeras ideas para su formación fue utilizar a la Asociación de Países del Sureste Asiático (ASEAN), creada en 1967, como base para una organización ampliada. Pero no se logró el establecimiento de una estructura permanente como bloque económico, debido a la división entre los países miembros de dicha asociación, pues la mayoría no creyó en las ventajas del esquema. Además, Estados Unidos, Japón y Canadá rechazaron la propuesta para que esa organización funcionara como dependencia de la ASEAN. Tampoco estaban de acuerdo en que dicha cooperación económica Asia-Pacífico debiera dirigirse hacia la formación de un bloque económico o comercial cerrado y orientado sólo hacia adentro, sino por el contrario, pensaban que debían fortalecerse los sistemas abiertos multilaterales del mundo³⁰. En este último sentido, la idea del primer ministro australiano comenzó a materializarse en un foro autónomo y oficial en el que se podría hablar del fomento a la liberación del comercio en Asia y en el Pacífico, y de nuevas posibles formas de cooperación, sin olvidar el grado de complementariedad y de integración ya existente en las economías de la región.

Es así que en 1989 se consolida el foro denominado Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), que a parte de sus principios y objetivos que señalaban como

²⁹ Idem, p. 66

meta el facilitar el comercio y la inversión en la región, fungiría como instancia para resolver las disputas comerciales, apoyando la continuación de la Ronda Uruguay (GATT) y fortaleciendo a este acuerdo para que más tarde se transformara en la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Con la creación de la APEC se lograba completar la dimensión que faltaba correspondiente al sector público u oficial, respecto a las agrupaciones que sobre el tema de libre comercio en el Pacífico, ya se encontraban consolidadas por los sectores privado y académico, y el foro tripartita.

En su primera sesión el foro de la APEC reunió a 12 países pertenecientes a la Cuenca del Pacífico: Australia, Canadá, Corea, Estados Unidos, Japón, Nueva Zelanda, y los seis miembros de la ASEAN (Borneo, Indonesia, Tailandia, Filipinas, Malasia y Singapur), todos estos asistieron representados por sus ministros de Comercio y de Relaciones Exteriores.³¹

Actualmente son miembros 18 países, ya que en 1993 fueron aceptados, México y Papua Nueva Guinea, y en 1994 Chile.

Considero importante hacer referencia a la reunión de la APEC de 1994, realizada en Bogor, Indonesia, ya que en esta se lanzó la iniciativa de crear en un futuro cercano, una amplia zona de libre comercio e inversiones denominada Asia-Pacífico, donde el propósito planteado fue la liberalización total del comercio de los países miembros para el año 2020, existiendo distintos plazos para los países en desarrollo y los desarrollados. Su importancia reside en que los países asiáticos que conforman parte de la APEC aportan 25% de la producción mundial (hace tres decenios contribuían con 4%) y que poco más del 40% del comercio exterior estadounidense se realiza con las naciones de la APEC y se calcula que para el año 2000 el comercio y las inversiones en el Asia del Pacífico duplicarán los montos respectivos de

³⁰ Judyth de León, "La Cuenca del Pacífico", *Mercado de Valores*, No. 18, diciembre 1993, NAFIN, p.50.

³¹ Martínez Legorreta, Omar, "Las Organizaciones Multilaterales en la Cuenca del Pacífico", en Cornejo Bustamante, Romer Comp. *Asia Pacifico 1994*, México, CEEA, COLMEX, 1994, p.p. 80-82

Europa³². Por ello, si llega a fructificar este acuerdo tan ambicioso se conformaría un área de comercio de proporciones tales que empujaría a la Unión Europea y al Tratado de Libre Comercio Norteamericano combinados, ya que conjuntaría un mercado de 2 mil 200 millones de consumidores y productores de los 18 países asociados que actualmente son responsables del 41 por ciento del comercio global mundial.³³

Sin embargo, y pese a lo aparatoso de la declaración de mandatarios, se estima que es una propuesta aún distante y vaga, que requerirá de enorme trabajo y consenso político para lograrlo.

Hasta el momento el APEC ha celebrado ocho reuniones ministeriales: Australia 1989, Singapur 1990, Seúl 1991, Bangkok 1992, Seattle 1993, Bogor 1994, Osaka 1995 y Singapur 1996, y continúa siendo un foro en el que se discuten temas <principalmente en materia de política comercial> importantes para la región.

Existen otros organismos que apoyan la integración, pero son más limitados en cuanto a su participación, ya que están integrados sólo por un pequeño número de países, y que para su conformación tomaron en cuenta ciertas características o simplemente que pertenecieran a regiones muy específicas en el Pacífico. Por ello, los tres organismos de cooperación con mayor presencia en la Cuenca del Pacífico e incluso a nivel internacional siguen siendo el PBEC, PECC y APEC.

México actualmente participa en estos tres foros de cooperación multilateral de la región. Dicho proceso de integración a la zona, se inició en 1988 cuando se creó la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico con la participación de los sectores público, privado y académico. En septiembre del mismo año México solicitó su ingreso a la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico (PECC) con lo que se demostró un interés por fortalecer los nexos con la Cuenca, y fue así que en 1991 se formalizó su adhesión a dicho mecanismo. Dos años antes, México había sido

³² Manlio Tirado. "Pacífico y Atlántico", *Excelstor*, 24 de noviembre de 1993.

³³ Olmedo Carranza. Bernardo. "APEC, Futuro megaproyecto de libre comercio". *El Financiero*, 6 de diciembre 1994, p. 7A

aceptado en el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC), órgano en el que participaba desde 1987. La incorporación más reciente de México a estos organismos correspondió al denominado foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) en el año de 1993, que como se señaló, ha mostrado en la práctica ser un órgano de negociación mediante el cual puede ser posible transformar la región de la Cuenca del Pacífico a mediano plazo, en una megazona de libre comercio.

Para finalizar este subcapítulo mencionaré de forma breve la estructura de estas tres organizaciones, que han sido las principales impulsoras de la Cuenca del Pacífico como bloque económico:

a) Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC).

1. Fundación y sede

Este organismo nació en 1967. No tiene sede fija, pero cuenta con una oficina de director internacional general:

222 Kearny Street, Suite 604
San Francisco, California 94108

2. Objetivos

Mejorar el ambiente de los negocios, fortalecer la empresa privada, e intercambiar en el Pacífico el comercio y las inversiones.

3. Países miembros

Australia	Canadá	Chile
Estados Unidos	Fiji	Filipinas
Hong Kong	Japón	Malasia
México	Nueva Zelanda	Perú
República de Corea	Taiwan	

4. Funcionamiento

Es una organización de empresarios del Pacífico. El PBEC internacional está constituido por los representantes de los países miembros. En cada país existe un capítulo nacional. A ambos niveles, las actividades se dividen en comisiones dedicadas a estudiar problemas concretos del Pacífico: comercio, inversiones, medio ambiente, recursos energéticos, etc.

La dirección general del PBEC está a cargo de una junta directiva constituida por los presidentes de los capítulos nacionales, quienes eligen, para un periodo bianual al presidente internacional y, para un periodo anual, al tesorero. Esta junta sirve, igualmente, de comité de apoyo para las reuniones internacionales.

Un encuentro internacional general se celebra cada año, en un lugar determinado por el comité internacional. Este comité de apoyo se reúne una o dos veces al año.

Los capítulos nacionales son formados por representantes de empresas, poseen estatutos y se estructuran de manera similar al PBEC internacional. Para vincularse al PBEC internacional se requiere, además de conformarse como entidad legalmente reconocida, pagar la cuota de inscripción. Dentro de los compromisos que se adquieren está el de enviar cada año, en el mes de enero, al director internacional general la lista de los miembros.

b) Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico (PECC)

1. Fundación y sede

Las reuniones de la PECC se iniciaron en 1980. No tiene sede permanente.

2. Objetivos

Reunir los sectores gubernamentales, empresariales y académicos de la cuenca Pacífica, con el fin de identificar y promover instrumentos de cooperación económicos y sociales.

Establecer un diagnóstico de la situación económica y social de la cuenca Pacífica.

Conocer las perspectivas de desarrollo armónico de la cuenca.

3. Países miembros

Australia	Bornei	Canadá
Corea	Chile	China
Estados Unidos	Filipinas	Hong Kong
Indonesia	Japón	Malasia
México	Nueva Zelanda	Naciones Insulares del Pacífico
Nueva Guinea	Papua	Perú
Rusia	Singapur	Tailandia
Taiwan		

4. Funcionamiento

La PECC es un organismo de estudio y concentración de políticas. Tiene una naturaleza tripartita, en la que se hallan representados los gobiernos, los empresarios y los sectores académicos.

La PECC desarrolla sus actividades a través de un comité permanente, un grupo coordinador y grupos de trabajo. Estos últimos están bajo la responsabilidad de un país determinado, así:

- Política comercial: Corea
- Inversiones: Tailandia
- Desarrollo de recursos humanos:
- Minerales y energía: Australia

- Política agrícola: Nueva Zelanda
- Estudios económicos y prospectiva: Japón
- Pesca: Canadá
- Transferencia de tecnología: Estados Unidos
- Telecomunicaciones, transportes y turismo:

El comité permanente se compone por los representantes de los países miembros, es el máximo nivel de decisión, vigila la evaluación de la entidad, prepara los encuentros y supervisa al Grupo Coordinar. Este se compone por los jefes de los grupos de trabajo.

Los encuentros internacionales se llevan acabo cada año, en alguno de los países miembros. En estas reuniones se discuten, por lo general, documentos y propuestas estudiadas en los comités.

Los gobiernos de los países miembros, o con deseos de pertenecer a la PECC, establecen conferencias o consejos nacionales, con objetivos compatibles con los buscados por el organismo internacional.

c) Cooperación Económica del Pacífico Asiático (APEC)

1. Fundación y sede

Inició encuentros en 1989. No tiene sede permanente.

2. Objetivos

Promover el crecimiento económico y comercial del Pacífico asiático.

Servir de instancia para resolver las disputas comerciales, fortalecer el GATT, actualmente OMC y preservar un sistema comercial internacional abierto.

3. Países miembros

Australia	Brunei	Canadá
Chile	China	Corea
Estados Unidos	Filipinas	Hong Kong
Indonesia	Japón	Malasia
México	Nueva Zelanda	Papua Nueva Guinea
Singapur	Tailandia	Taiwan

4. Funcionamiento

La APEC reúne en un encuentro anual a los primeros ministros de los países miembros. En estas reuniones se determinan la dirección y naturaleza de las actividades. En casos necesarios, se pueden programar encuentros ministeriales extras. El programa del encuentro lo elaboran representantes de los encuentros anteriores, los representantes del país sede y de las sedes previstas para los años siguientes. Se forman grupos de trabajo, los cuales identifican áreas de cooperación y opciones de política.

En la actualidad con estos organismos parece que se ha alcanzado un novedoso esquema de cooperación más o menos acabado, en cuyo marco se ha buscado delinear la forma de participación idónea para prolongar el auge económico y maximizar los beneficios para las naciones comprometidas en el proceso de desarrollo de la región.

2.3 IMPORTANCIA ECONÓMICA DE LA REGIÓN

“Una de las áreas y de las cuestiones cruciales del mundo se refieren al desplazamiento económico y político mundial hacia la Cuenca del Pacífico. Es muy probable que a comienzo del siglo XXI, la Cuenca del Pacífico sea incuestionablemente el centro del poder mundial.”

Marcos Kaplan

La emergencia de la Cuenca del Pacífico como escenario de las grandes transformaciones de la economía internacional y por ende del poder económico y político, es en nuestros días una realidad contundente, más no un hecho sorprendente atribuible a los deseos, por legítimos que estos fueran, de un grupo de Estado de un sólo país empeñado en mantenerse a la vanguardia del proceso de cambio³⁴. Al respecto, uno de los escritos que antecedió a cualquier indicio de prosperidad en la zona, y que puede constatar el comentario anterior, es de Karl Marx, quién había escrito que por las características que conformaban a la Cuenca del Pacífico, esta alcanzaría una importancia similar a la que entonces tenía el Atlántico y al que el Mediterráneo había tenido en la antigüedad clásica. Y efectivamente en la actualidad se observa que se han sobre puesto a la decisión de un Estado, las fuerzas político-económicas de varias naciones, constituyéndose como el motor del cambio en el proceso de desarrollo de la zona.

Desde hace algunos años uno de los elementos centrales que han formado parte de la realidad en el área del Pacífico -comprendida por países del sureste y noreste asiático, Oceanía y América del Norte-, es que en ésta se ha venido forjando uno de

³⁴ Jiménez Hernández, Dolores. “Estados Unidos de América y Japón ante el ingreso de México a la Cuenca del Pacífico”, en el libro, IMRED (Compilador). La apertura de México al Pacífico. México, 1990, p.11

los escenarios económicos más intensos del orbe y todo parece indicar que las notables tendencias de crecimiento en producción e intercambio observadas durante las últimas décadas se sostendrán por lo que resta del presente siglo, y se encontrarán vigentes al iniciarse el próximo.

Como veremos, uno de los elementos clave, es el desempeño económico, sobre todo de los países pertenecientes a la región Asia-Pacífico, el cual les ha permitido situarse en lugares preponderantes en la economía internacional.

Basta observar algunas cifras de la región para coincidir con autores que escriben sobre el tema, y quienes en su mayoría señalan que en el siglo XXI, esta se constituirá en el centro de poder económico mundial. Por ejemplo: en la actualidad habitan en ella más de la mitad de la población mundial; más del 90% de la población de los países de mayor desarrollo de la zona, son alfabetizados; el ingreso per cápita fluctúa entre los 500 y 23,000 dólares anuales; en esta zona se genera alrededor del 45% de la producción del mundo; el comercio exterior representa el 48% del internacional, y en este territorio se realiza poco más del 50% de éste; posee un porcentaje importante de las provisiones mundiales de petróleo (21%); se cuenta con las mayores reservas financieras del mundo y la tecnología más dinámica, y en el aspecto del transporte podemos señalar que se lleva a cabo en el área el 25% del tráfico aéreo internacional y se realiza aproximadamente el 75% del tráfico marítimo mundial.³⁵

Referente a las exportaciones que se han vendido dando dentro de la Cuenca del Pacífico, se ha mostrado una tendencia a incrementarse en una tasa promedio anual de 3.6% superando el crecimiento tanto de las exportaciones mundiales (2.5%) como de los países de la Unión Europea (3.2%). Dentro de esta región destaca la actuación de los Nic's (10.3%), China (9.8%) y Japón (6.3%), las exportaciones de los países de la ANSEA y Canadá crecieron a tasas moderadas del orden de un 3%, en tanto

³⁵ Clavijo Quiroga, Fernando. "Diversificación de las relaciones económicas de México: hacia la Cuenca del Pacífico", mimeo., agosto de 1993.

que Estados Unidos y Nueva Zelanda observaron crecimientos inferiores al medio punto porcentual.

Como ya se ha señalado, el gran número de países que conforman esta vasta región, hace que coexistan en ella diferencias políticas, sociales y culturales. Desde luego que en lo económico también existen estas disparidades, ya que están presentes economías desarrolladas, en desarrollo y subdesarrolladas, así como sistemas de mercado y de planificación centralizada.

La actual concepción de la Cuenca del Pacífico, no incluye a todos los países que geográficamente se encuentran en ésta, ya que se descartan a los que no han conseguido incrementar su producción lo suficiente como para alcanzar un desarrollo considerable, y que por lo tanto no han tenido presencia en los mercados internacionales; pero si toma en cuenta a un amplio grupo de naciones, que dentro de sus principales características están sus altas tasas de crecimiento y/o la gran expansión de su comercio con el exterior, así como también a los que han mostrando un interés por participar y apoyar una mayor cooperación económica en la zona. Sin duda, estos puntos señalados son los centrales y los que finalmente han tipificado la dinámica de ésta región.

Bajo esta óptica, podemos señalar que la Cuenca del Pacífico comenzó a mostrar un despegue económico a mediados del presente siglo, resultado en gran parte de los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial, que modificaron e incrementaron las relaciones de los países que comparten ese espacio, estructurando un nuevo mapa económico, político y militar de la región.

Al igual que en los procesos de integración económica, la presencia y apoyo en principio de Estados Unidos a Japón, y por otro lado la presencia y situación de la Unión Soviética determinaron en mucho la conformación de la Cuenca. Sin embargo, en la actualidad los países protagonistas son más y han generado un reacomodo de los poderes económicos y políticos regionales y subregionales. Por ejemplo, dentro de los poderes económicos regionales tenemos además de Estados

Unidos, a Japón y China³⁶, y de los subregionales están países como Corea del Sur, Indonesia y Tailandia.

En términos económicos los países del área han sido agrupados conceptualmente de la siguiente manera:

- 1) Estados Unidos, junto con Japón son los dos mercados más importantes y dinámicos del mundo con economías desarrolladas.
- 2) Los países asiáticos de reciente industrialización (NIC's o PRI), también conocidos como los cuatro tigres, comprende a los países de Corea del Sur, Hong Kong, Taiwan y Singapur. Naciones que han mostrando un importante crecimiento económico con una alta competitividad, basada fundamentalmente en la exportación de productos manufacturados cada vez más sofisticados.
- 3) China, por sus dimensiones, sus vastos recursos naturales y humanos, así como por sus reformas económicas aplicadas, es actualmente un fuerte exponente y un país que en el futuro cercano, con seguridad desempeñará un papel muy importante en la Cuenca del Pacífico.
- 4) El cuarto, es un grupo de países integrado por Tailandia, Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Burnei, que constituyen la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Estas naciones se caracterizan por ser esencialmente productoras y comercializadoras de materias primas, pero con una importante participación en el terreno de las exportaciones.
- 5) Australia y Nueva Zelanda que junto con Canadá son países industrializados con grandes recursos naturales.

³⁶Japón incrementa sus gastos militares, amplía las responsabilidades de sus fuerzas armadas, y juega un papel cada día más activo en las cuestiones económicas y políticas globales. Si China continúa con sus índices de crecimiento recientes se convertirá en la segunda economía más grande del mundo a principios del siglo XXI. Su crecimiento económico puede verse acompañado en un incremento en sus capacidades militares impresionante. China proporciona importantes recursos para la modernización de sus fuerzas armadas, y vende grandes cantidades de armamento a Medio Oriente. Según los observadores China podría aspirar a ser policía de la región en caso de que Estados Unidos, por alguna razón, retirara sus fuerzas militares estacionadas en el Pacífico asiático, adjudicándose así misma el papel de contrapeso frente a su rival regional de muchos años, Japón. Ver Barry Hillenbrand y Jaime A. Flor Cruz, "The tow giants stir and stretch". Time 27 de enero de 1992.

Dentro del tema que nos ocupa, son principalmente los países pertenecientes a los primeros tres grupos los que resultan de mayor importancia, por ello, a continuación presentaré las características que considero más importantes de su desarrollo económico y en algunos de ellos político, por su relevancia en la zona. Únicamente en los casos de China, Estados Unidos y Japón profundizaré más y me remontaré a finales de los años cuarenta, mientras que con los otros países o grupo de países que describa, partiré de años más recientes.

2.3.1 ESTADOS UNIDOS

Estados Unidos, concluida la Segunda Guerra Mundial, reafirma su hegemonía en todos los rubros, desplazando definitivamente a Gran Bretaña como la principal potencia occidental en el Pacífico. Ocupa así una posición de indiscutible liderazgo, que aprovecha para establecer una fuerte influencia en la mayoría de los países de la zona.

En un párrafo anterior, se mencionó la presencia de la Unión Soviética como determinante en el rumbo que tomaría la Cuenca del Pacífico, ya que al concluir la guerra, uno de los principales objetivos que tuvo Estados Unidos fue la de evitar la propagación de comunismo y cualquier intento expansionista, y desde luego que la Unión Soviética representaba en estos dos puntos, un peligro inminente, por lo que los norteamericanos emprendieron un despliegue sin precedentes de recursos económicos y militares en esta zona.

Estas acciones estuvieron respaldadas con la firma de acuerdos, así como por el Plan Marshall y la proclamación de la doctrina Truman (1947), que al final de cuentas manifestaba un apoyo total al "mundo libre", y que más tarde darían inicio

al periodo que se le denominaría "guerra fría"³⁷. Una de las principales características que mostraría la guerra fría, sería el apuntalamiento del capitalismo mediante la contención del comunismo, y además por una importante y prolongada carrera armamentista, representada en el caso del bloque capitalista por Estados Unidos y en el bloque socialista por la otrora Unión Soviética.

Este es uno de los puntos centrales de la explicación de la actitud hostil que mantuvo Estados Unidos hacia las naciones comunistas, y en la Cuenca del Pacífico no era únicamente la URSS, ya que había otros países como China, Corea del Norte y Vietnam del Norte que afectaban a los intereses norteamericanos. Incluso con estos dos últimos países se comprometió en las guerras internas en contra de los comunistas. Más tarde, si bien "renunciaría" a todo nuevo compromiso militar en Asia, no dejaría de mantener en el Pacífico un importante potencial en fuerzas marítimas, tropas y armas nucleares.³⁸

El impulso del capitalismo por parte de Estados Unidos no estaba basado exclusivamente en lo militar, ya que su intervención económica jugó un papel relevante. En el periodo de posguerra gozó de un importante superávit que le permitió, como parte de su estrategia, otorgar ayuda financiera a los países derrotados (Alemania y Japón). Estos países requerían dicha ayuda para reconstruir lo más pronto posible sus plantas productivas y activar sus economías. Desde luego que los préstamos otorgados por Estados Unidos estaban condicionados a ciertos renglones y con claros intereses, dentro de los que podemos señalar la intención por generar una dependencia y adopción del sistema económico norteamericano³⁹. Además, los préstamos estaban encaminados a incrementar la demanda de sus

³⁷ M. A. Cabrera, P. Calderón y M.P. Colchero. "Estados Unidos 1945-1985: Economía política y militarización de la economía". Ed. Iepala. Madrid, España 1985. p.p.18-32.

³⁸ Kaplan, Marcos. "La Cuenca del Pacífico y la reestructuración del poder mundial": en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John. *La inserción de México en la Cuenca del Pacífico*. Vol. I, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1990, p.230

³⁹ Millán Bojalil, Julio A. "La Cuenca del Pacífico y su importancia en la modernización de México", en Castorena Davis, Víctor (compilador). *México y la Cuenca del Pacífico*; Ed. Colegio Nacional de Economistas A.C., UABCS y Gobierno del Estado de B.C.S., México, 1989.

productos por parte del exterior, generando un mayor dinamismo comercial en su economía, incluso evitando así, la posibilidad de una crisis del esquema capitalista a nivel mundial.

Cuando Estados Unidos observó el aumento de su demanda interna y principalmente la externa, buscó la forma de que a nivel internacional se apoyara el intercambio multilateral, para que continuaran sus buenos resultados económicos, sin embargo, los préstamos que otorgaba se hicieron cada vez más difíciles de proporcionar, con lo que la demanda de productos norteamericanos por parte de Japón y en general de los países afectados por la guerra se redujo considerablemente. Tal situación condujo en los años cincuenta a un giro de la política norteamericana, que reactivó el apoyo a la industria militar, pretendiendo que ésta estimulara la demanda interna e hiciera que las empresas dependieran menos de las exportaciones. Para ese momento, era evidente que la preocupación por disminuir los aranceles generales del comercio mundial prácticamente había desaparecido, así como el interés por crear una nueva organización de comercio internacional.

La intervención a Corea (1950-1953) tuvo una relación directa con este cambio de política, ya que fue un buen instrumento para los objetivos buscados, incluso este acontecimiento se vio rápidamente reflejado en la cifra del Producto Nacional Bruto norteamericano ya que en 1956, sería 25 por ciento mayor que en 1950.

Entre 1950 y 1955, muchas industrias, como la del aluminio, aumentaron más del doble su producción, el crecimiento de la inversión durante 1955-1956 fue reflejo de la continua política monetaria y fiscal expansionista de Washington. La demanda de la capacidad productiva americana en estos años fue muy buena, tanto por parte de los sectores públicos y privados de Estados Unidos, como del extranjero. También se promovió un amplio despliegue industrial basado en el desarrollo de tecnologías de punta, y se buscó la reubicación de la inversión productiva en zonas donde se aprovechara el empleo de mano de obra y materia prima barata. Sin embargo, para

1957 existió una fuerte preocupación del gobierno americano por la persistente inflación y déficit presupuestario, por lo que ese año tomó medidas tales como la reducción de la oferta crediticia y fuertes recortes en sus gastos militares. Simultáneamente se aplicaron restricciones mediante política monetaria y fiscal. El resultado, una situación de recesión entre 1957 y 1958.⁴⁰

El avance del comunismo seguía latente en esa década, y nuevamente la intervención armada ahora en Vietnam fue un buen pretexto para el gobierno norteamericano, quien catalogaba al conflicto como un problema de expansión del comunismo, pero en realidad lo que se estaba librando en ese territorio era una guerra civil con sentimientos nacionalistas y anticolonialistas. Sin embargo, su participación en este conflicto no daría los resultados económicos que años atrás había generado el enfrentamiento bélico en Corea, por el contrario, agudizó más el problema de la balanza de pagos y se tuvieron que abandonar importantes programas internos orientados al fortalecimiento económico. Además de estos resultados, más tarde perdería dicha la guerra.

La desconfianza del capital estadounidense fue eminente, esta se manifestó en una creciente migración de los capitales, sobre todo de sus grandes corporaciones, quienes mostraron una notable preferencia por la reubicación de las industrias y comercio en Europa, y en especial, en la zona del Pacífico asiático. A finales de esta década y principios de los sesenta, la colocación de inversiones norteamericanas en el exterior fue tan importante que se le catalogó más como un poder inversionista que como un poder exportador de productos manufacturados⁴¹. Pero el periodo de crisis norteamericana se extendería prácticamente durante toda la década de los sesenta, y la composición de su déficit gubernamental continuaría modificándose con una tendencia poco alentadora.

⁴⁰ Kolko, Joyce. "Los EE.UU. y la crisis mundial del capitalismo" Ed. Avance. España. 1975. p.p. 21-24.

⁴¹ López Villafañe, Víctor. "La nueva era capitalista: Japón y Estados Unidos en la Cuenca del Pacífico, 1945-2000". Tesis doctoral, economía. UNAM, México 1993. p.152.

La expansión de anteriores compromisos políticos y militares demandaban fuertes erogaciones, cada vez más difíciles de conseguir, pero elementales para la realización de los objetivos mundiales estadounidenses.

Otro indicador que también para ese momento mostraba el problema económico por el que pasaban, era el alto índice de desempleo, generado en parte por la mecanización y automatización de la industria, así como por la entrada de un número importante de jóvenes al sector de la población activa.

La tendencia económica negativa continuó. Los Estados Unidos habían enfrentado duras pruebas de las que no había salido bien librado. En lo político, el magnicidio del presidente Kennedy y años más tarde la renuncia obligada de Richard Nixon, a raíz del escándalo Watergate. La crisis petrolera de los setenta a nivel mundial estrangularía aún más los problemas norteamericanos; el dólar, sufriría un duro golpe cuando Europa desafió los acuerdos de Breton Woods, sobre los que Estados Unidos había basado su poder financiero. Estados Unidos se vio obligado a devaluar el dólar en 1971 y 1973. En el sector de las empresas era notorio un cierto estancamiento en cuanto a los métodos de organización e innovación, mientras que en otros países se experimentaba con nuevos procesos de producción, que serían la base para más tarde consolidar un poderío industrial, con grandes ventajas en los costos y en la calidad de los artículos.

Prácticamente desde finales de los sesenta hasta a 1979, periodo conocido como la distensión, los Estados Unidos procuraron mejorar el equilibrio de poder entre el comunismo y la democracia, mediante el desarrollo de una red política y económica de interdependencia que pudiera amortiguar una confrontación militar; pero la convergencia interna no ocurrió y la distensión provocada por iniciativas económicas y políticas desaparecieron con la acentuación del conflicto de la guerra fría.

A principios de la década de los ochenta, la economía norteamericana experimentó una severa recesión (el producto cayó en 4.4 por ciento en 1982, en tanto que el desempleo ascendió a 11 por ciento). Se llegó a manifestar una

recuperación a partir de 1983, alcanzando un crecimiento positivo y una descenso del desempleo hasta llegar a 6% con una inflación menor al 4%. Sin embargo, esta recuperación fue a costa de un elevado y creciente déficit fiscal y de una balanza comercial negativa, que deprimió a los sectores industriales tradicionales como los del acero, textiles, maquinaria pesada, etcétera. Estas y otras dificultades, obligaron a Estados Unidos a diseñar una política proteccionista creciente. Absorbió capitales de todo el mundo, pero alzó barreras arancelarias para impedir la entrada de mercancías de otros países. Buscando con ello no agudizar su déficit comercial ante un competidor que ya empezaba a presionar inmisericordemente: Japón.

La presión política para revertir los problemas fue muy fuerte, el dólar se tuvo que depreciar en varias ocasiones y comenzó a presionar a los países con elevados superávits para que incrementaran sus importaciones (lo que suponía mayores estímulos económicos para mantener la demanda global).

El problema comercial norteamericano, continua, pero ha buscado distintos mecanismos para tratar de dar solución, ejemplo de esto es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, y las constantes negociaciones con países asiáticos y europeos.

Es cierto que en la actualidad Estados Unidos ha perdido una parte considerable de sus ventajas económicas; cierto que ya no tiene la misma posición privilegiada que logró a partir de la Segunda Guerra Mundial y que por lo tanto ha perdido su sitio hegemónico en el sistema global. No obstante sigue siendo -y tal vez continúe siéndolo por mucho tiempo- una gran potencia, la mayor, con posibilidades de participar de manera privilegiada en la competencia por el poder mundial en todos los terrenos.⁴²

Antes de finalizar este apartado es importante destacar el desplazamiento del dinamismo económico norteamericano a su costa oeste y en especial en Los Angeles, California, como resultado del dinamismo creciente de varios de los países

que integran la Cuenca del Pacífico. La ciudad de Los Angeles posiblemente en poco tiempo supere en el terreno económico y poblacional a Nueva York. Los puertos de Los Angeles y Long Beach están acercándose rápidamente a los niveles comerciales internacionales registrados por los principales puertos del Atlántico: Nueva York, Nueva Orleans y Houston.⁴²

2.3.2 JAPÓN

La participación de Japón en la segunda guerra mundial le ocasionó cuantiosas víctimas militares y civiles, así como la destrucción del 30% de sus centrales térmicas, el 58% de las refinerías, el 40% de las ciudades, el 30% de las fábricas, el 80% de su marina, etc., además de que generó internamente un extraordinario proceso inflacionario, vinculado con la incapacidad de control sobre los salarios-precios y por la contracción del mercado e insuficiencia de mercancías. Parte de la insuficiencia de mercancías fue resultado de la pérdida de las posesiones imperiales japonesas que afectaron su abastecimiento de importantes productos primarios como la hulla, arroz, caucho, hierro, bauxita, estaño, entre otros.

Es importante señalar que los países vencedores (Los Aliados) tuvieron por principio no tomar sobre sí la responsabilidad de la reconstrucción de la economía japonesa. Sin embargo, Japón permaneció bajo la ocupación del ejército norteamericano, que poco a poco iría cediendo espacio a un gobierno japonés, pero sin perder su dominio indirecto, que le permitió seguir impulsando reformas de gran importancia, a las que posteriormente referiré.

⁴² Kreber Palma, Víctor. "La Cuenca del Pacífico: Escenario de competencia por el poder en el sistema mundial: Estrategia de Japón." Ed. Centro Latinoamericano de Estudios Estratégicos. A.C. p.17

⁴³ Nueva York Movilizó en 1990, la cantidad de 55 millones de toneladas de comercio internacional; Nueva Orleans, 67 millones; y Houston, 64 millones. Los puertos gemelos de Los Angeles y Long Beach alcanzaron conjuntamente la cifra de 43 millones de toneladas. The World Almanac, an Book of Facts. N.Y., World Almanac, 1991, p.165.

El gobierno japonés, al finalizar el conflicto bélico, aplicó medidas tendientes a frenar los problemas más importantes que aquejaban a su economía, dentro de los que sobresalían: la inflación, el desequilibrio en la balanza comercial a causa de la detención casi completa de las exportaciones, la escasez de recursos monetarios por parte del gobierno como consecuencia de la suspensión de las recaudaciones fiscales sobre las ganancias industriales y comerciales, el problema del desempleo, etc. Para ello, uno de los programas de recuperación económica más sobresalientes fue el establecimiento de la Caja de Financiamiento para la Reconstrucción (CFR), que le dio a la industria del carbón la prioridad para que más tarde fungiera como impulsor general de la economía, y permitiera expandir el abastecimiento de fondos a través de este mecanismo. Desafortunadamente, la intervención en la política económica por parte de los norteamericanos no permitió que madurara el programa que para ese momento aún no mostraba resultados muy alentadores ya que persistía el proceso inflacionario.⁴³

Dentro de la evolución de la economía japonesa finalizada la segunda guerra mundial, hay quienes señalan que existió un periodo claramente marcado. Este periodo comprendió de 1946 a 1952, en el que Japón se desarrolló en función de la política norteamericana. A su vez, este periodo de seis años está subdividido en tres etapas: la primera, en la que Estados Unidos trata de destruir la economía antigua, procurando que el Estado nipón transitara hacia una mayor democracia, siendo el principal instrumento una nueva Constitución estructurada por ellos mismos⁴⁴. En la segunda etapa, de 1948 a 1950, se contribuye al renacimiento de la economía japonesa; y en la tercera, a partir de 1951, Estado Unidos principalmente por causa del conflicto coreano, devuelven a Japón su "independencia" política y económica.

⁴³ Takajusa, Nakamura. "Economía Japonesa: estructura y desarrollo". Ed. Colegio de México. México, 1990. p.p. 184-187.

⁴⁴ Ver Watanabe, Akio. "Gobierno y política en el Japón moderno", en revista *Ciopolítica; hacia una doctrina nacional*. No.49, año XIX/1993, p.p. 11-15

Desde 1945 (la primer etapa), el gobierno de Estados Unidos creó varios organismos destinados a estudios de los problemas económicos del Japón. Un año más tarde dio tres propuestas de reformas. En un principio, la aplicación de estas, ahondaron más la recesión económica que se vivía, sin embargo, con el paso del tiempo estas y otras políticas tendieron a resolver los principales problemas.

Las reformas más contundentes fueron en tres sectores:

- 1) La reforma económica. Se centró en la disolución de los poderosos conglomerados industriales y financieros japoneses (*zaihatsu*) mediante la Ley Antimonopolios. A estos se les culpaba en gran parte de las acciones imperialistas de esa nación. A pesar de que la decisión fue tomada desde 1946, tuvieron que pasar varios años más para que estas medidas afectaran realmente al poder de estos *cartels*.

Joseph Dodge, quien había sido director del banco de Detroit, y en 1945-1946 había planeado la reforma monetaria en Alemania, fue enviado a Japón con el cargo de ministro y con el propósito de que aplicara la política de recuperación. Dentro de su reforma, la política financiera fue muy importante para frenar la tendencia inflacionista y equilibrar el presupuesto y la inversión de los capitales privados en la reconstrucción industrial.

Fue en un lapso aproximado de tres años (1947-1950) que Japón logró una recuperación y el resurgimiento de su producción industrial, impulsada principalmente por las enormes tareas de reconstrucción y por la importancia que adquiriría Japón para Estados Unidos.

El apoyo norteamericano fue importante para la reconstrucción de la economía japonesa, pero también es necesario tener en cuenta que en Japón antecedieron otros factores que ayudaron a que esta economía saliera de la situación tan crítica que se encontraba después de la guerra. Uno de estos factores fue que en esta nación ya contaba con una experiencia histórica preocupada por la modernización, iniciada cien años atrás. El otro, fue que durante la participación

en la guerra mundial su industria pesada y química evolucionó favorablemente, no sólo produciendo en gran cantidad equipo militar, sino que en ellas también se formaron nuevos técnicos y trabajadores que prepararon el desarrollo posterior.

Es importante señalar que en esta primera etapa Japón fue convertido en un enorme mercado cautivo de las exportaciones norteamericanas, ya que Estados Unidos cubrió prácticamente las dos terceras partes de las importaciones japonesas, mientras que tomó, menos de la cuarta parte de sus exportaciones⁴⁵.

- 2) Reforma agraria. Los principales puntos propuestos fueron la necesidad de acabar con la explotación indirecta que afectaba al 46% de los terrenos cultivados y al 68% de la mano de obra rural. Se estipuló la venta al gobierno de las tierras de propietarios no residentes que sobrepasaran cierto número de hectáreas, según la zona, con el fin de revenderlas y hacer una mejor distribución de éstas.
- 3) Reforma laboral. Lo más importante fue el restablecimiento de organizaciones obreras, que habían sido prohibidas durante la guerra. Con la reforma, los sindicatos se multiplicaron rápidamente y se agruparon en dos grandes federaciones, dentro de la que destacó el "Sohyo".

El segundo subperiodo dio inicio el verano de 1947, y en gran medida estuvo marcado por el establecimiento de nuevos lineamientos norteamericanos para la economía japonesa. Este cambio respondió al aumento de la tensión entre los países capitalistas y socialistas (guerra fría). Para Estados Unidos la posición geográfica de Japón resultaba estratégica, por lo que fue aprovechada para evitar cualquier intento expansionista, y muy en particular, para la contención del comunismo soviético y chino en la zona.

Japón en esos momentos aún requería de importantes recursos económicos si es que deseaba acelerar y continuar con la reestructuración de su economía. Ante la

⁴⁵ Halliday, Jon y McCormack, Gavan. "El imperialismo japonés". Ed. Siglo XXI España, 1975. p.3

situación, Estados Unidos estuvo dispuesto a otorgar ayuda, desde luego, condicionada y con una clara tendencia a impulsar las empresas capitalistas en esa nación. Para ello, los norteamericanos permitieron la reapertura del comercio internacional al sector privado japonés, creando un fondo público destinado a préstamos, y cuyo propósito central fue la reconstrucción de la industria nipona y en particular de la textil.

Los lineamientos establecidos por la política de Dodge se mantuvieron todavía hasta principios de los cincuenta, pero los indicadores económicos mostraban el riesgo de una recesión total, y no únicamente en el interior de Japón ya que en el año de 1949 se desató una recesión mundial. Esta tendencia cambiaría radicalmente para el año siguiente, año en que inicia la guerra de Corea y que modificaría de manera positiva y sustancial la situación japonesa. Junto con el crecimiento del precio internacional de los productos, las exportaciones de Japón aumentaron precipitadamente; además crecieron la producción, el empleo y las ganancias de las empresas, y la economía japonesa entró en auge.

El ingreso de dólares a la economía japonesa procedentes de los gastos de las fuerzas armadas norteamericanas fue sustancial durante 1951 a 1953. Comenzó a disminuir el grado de dependencia de la importación gracias al cambio de la estructura industrial, ahora los productos tenían un mayor valor agregado, se había dado un avance sustancial en las industrias pesada y química, y junto con este avance se introdujo tecnología extranjera para continuar aumentando su capacidad.

Los textiles dejaron de ser los principales productos de exportación, el acero y el hierro aumentaron su participación hasta 1960, posteriormente declinaría, pero por su parte los productos que pasaron a ser la principal fuerza de exportación fueron las maquinas y los equipos de transporte como barcos, automóviles, etc.

Desde los cincuenta, el comercio mundial para Japón representaría un elemento clave e íntimamente relacionado con el interés mostrado por la promoción y coordinación de políticas de cooperación con sus principales socios económicos de

la zona. La firma del Tratado de Paz de San Francisco, en septiembre de 1951, sería importante ya que permitió a Japón incorporarse plenamente a la dinámica del comercio internacional. También en ese mismo año se firmaría el tratado de Seguridad Nipón-Norteamericano.

En mayo de 1952 Japón recuperaría su independencia, a pesar de que permanecerían bases de las fuerzas norteamericanas en su territorio. La defensa del país quedó en manos del ejército estadounidense y de esa manera, Japón economizó en el gasto militar. Fue entonces posible plantearse la meta de "una nación rica sin un ejército poderoso" trayendo como fruto un alto crecimiento de la economía.

Se iniciaba así una nueva etapa reconocida como de crecimiento acelerado y la cual duraría cerca de 20 años. Durante este periodo no fue constante el crecimiento ya que existieron bajas, pero esos pequeños periodos de crisis se opacaron ante los buenos resultados y, son menos perceptibles si se toman en cuenta quinquenios. Por ejemplo en el periodo 1955-1960, Japón registró una tasa promedio en su crecimiento económico del 8.5%, la cual fue superada en el siguiente periodo de 1960-1965, por una tasa del 10 por ciento. Cabe señalar que a principios de esa década la economía japonesa impulsó fuertemente el desarrollo de la petroquímica y el acero, lo que influiría notablemente en el crecimiento económico para el periodo 1966-1970 el cual fue aproximadamente de un 12.3 por ciento.

Los factores que permitieron el crecimiento acelerado fueron varios, pero en su mayoría muestran un estrecha vinculación con el exterior, por ejemplo: el desarrollo de sus industrias pesada y química se vio favorecido gracias a que Japón pudo adquirir a precios bajos y de manera estable las materias primas y energéticos, condiciones que se mantuvieron hasta principios de los setenta. El aumento de las exportaciones japonesas fue relevante y se vio apoyado gracias a las nuevas inversiones realizadas en equipo que permitieron que la competitividad a nivel mundial de sus productos fuera mayor. Algo más que no podemos dejar pasar por

alto, fue que el tipo de cambio del yen frente al dólar permanecía desde 1949, en 360 yenes.

Referente a las exportaciones japonesas y para resaltar su importancia, podemos señalar que entre 1967 y 1971, el total de éstas aumentó en 13,600 millones de dólares (de 10,400 a 24,000 mdd.). Entre los aumentos más notables estuvieron la exportación de automóviles, la de barcos, televisores, grabadoras, la del acero y hierro y la de textiles artificiales.

A principios de los setenta Japón consideraba que para el desarrollo de su economía aún faltaba mucho por hacer sobre todo en las industrias que requerían de tecnologías refinadas, ya que decían estar atrasados respecto a los países desarrollados y, por lo tanto, debían hacer un esfuerzo por colocarse a su nivel. Sin embargo, los países del exterior percibían que Japón en esos momentos ya representaba una “potencia económica” lo cual estaba perturbando el desarrollo de la economía internacional. Pero Japón continuó actuando despreocupadamente e hizo como que no se daba cuenta de la responsabilidad que implicaba ser una “potencia económica”.⁴⁶

Después de casi dos décadas de crecimiento interrumpido, al igual que muchos países, Japón sufre los efectos de la crisis mundial. La modificación de la política económica anunciada por el presidente estadounidense Richard Nixon en 1971, con la que pretendió frenar la inflación de su país, afectó directamente a la economía japonesa y en particular a sus exportaciones. La “crisis del petróleo” fue otro de los factores que impactó fuertemente a la economía del sol naciente, ya que en esos momentos dependía del petróleo crudo para las tres cuartas partes de su energía primaria y no contaba con mayores recursos energéticos. Estos problemas trajeron consigo un efecto inflacionario, contra el cual el gobierno japonés tuvo que adoptar una serie de medidas de ajuste entre las que podemos señalar su política de

⁴⁶ Takajusa, Nakamura. “Economía Japonesa: estructura y desarrollo”. Ed. Colegio de México. México, 1990. p. 259

austeridad y el abandono del tipo de cambio de 360 yenes que había permanecido durante 22 años.

Se incrementó nuevamente la dependencia frente a los países desarrollados y se dio un singular acercamiento con los del Tercer mundo. Con estos últimos, aseguró nuevas fuentes de abastecimiento de recursos naturales y la configuración de una nueva división del trabajo, caracterizada por la reubicación de la actividad industrial en países subdesarrollados cercanos a los mercados potenciales y con abundancia de materias primas y mano de obra barata, además de que internamente se dio un giro en cuanto al apoyo que se venía dando a la industria, aumentando la inversión en equipos ahorradores de energía, al tiempo que se adoptaron otras políticas de reducción de costos, en especial de la fuerza laboral. El gran capital por su parte redujo el tamaño de la fuerza laboral, incluso en las empresas que se habían recuperado rápidamente de la recesión, y bajó los costos de producción⁴⁷. Pasó a primer plano la industria electrónica. Estos y otros cambios le permitieron a Japón reforzar la tendencia a la búsqueda de un nuevo patrón industrializador, perfilándose desde finales de los setenta como la segunda potencia económica del mundo capitalista.

Desde 1980 uno de los puntales en la fase de reestructuración consistió en limitar las finanzas del gobierno y trasladar el peso de los impuestos a la clase trabajadora, además de reducir los activos del gobierno, privatizando sus empresas, en especial en telecomunicaciones, trenes y tabaco. Otra fue la reforma administrativa del Estado y el impulso tecnológico a las empresas japonesas, para consolidar las ventajas adquiridas durante la etapa de la crisis y del reajuste industrial.

En este periodo Japón profundiza la estrategia de desarrollo de los mercados de la cuenca del Pacífico, reajustando los modelos económicos, siendo un factor determinante para el posterior desarrollo de su comercio y las finanzas en toda la zona. La estrategia central de Japón fue la de realizar inversiones en manufacturas en

esos países que contaban con mano de obra barata en general. Ejemplo de esto fue que la inversión manufacturera de Japón en 1980 se concentró especialmente en el Pacífico asiático, que recibió 36.4% del total, así como en la industria textil, que recibió 56.2% del total en ese año. De esta manera, comenzó abandonar y trasladar a las industrias menos sofisticadas, como las del acero, aluminio, fibras sintéticas, papel, cemento, etc., a los países donde las condiciones económicas (costo de la fuerza de trabajo, infraestructura, regulación de inversiones extranjeras, etc.) fueran más favorables.

Esto no implicó que su política se despreocupara del mercado interno, ya que éste era considerado fundamental para sostener el ritmo de crecimiento de las industrias básicas, y como promotor del desarrollo de la producción de bienes de alta tecnología.

Esta postura de desarrollar al interior del país la industria más sofisticada, y dirigir su inversión a la industria convencional a otros países, incluso a Estados Unidos, ha sido uno de los puntos de fricción con esta última nación. También se volvió un reclamo constante por parte de Estados Unidos y Europa, el que Japón pusiera mayor atención sobre sus excedentes comerciales.

En la última década del siglo XX, la economía japonesa constantemente ha aplicado reformas en este rubro, que le han permitido mantenerse a la vanguardia en la economía mundial. Para concluir este subcapítulo vale la pena remarcar una de las reformas más importantes que han permitido que continúe este avance. Esta es: la reestructuración industrial y tecnológica, apoyadas sobre todo en la innovación y la informática, en el apoyo al desarrollo de la ciencia y la tecnología, procurando el desarrollo de las distintas regiones del país para romper con el centralismo que alguna vez existió.

¹⁷ López Villafañe, Víctor. "La nueva era del capitalismo: Japón y Estados Unidos en la Cuenca del Pacífico 1945-2000." Ed. Siglo XXI. México, 1994. p.57

2.3.3 PAISES DE INDUSTRIALIZACIÓN RECIENTE (NIC'S)

En las últimas dos décadas las economías del Este Asiático han sorprendido a la comunidad internacional por sus vertiginosos avances en la producción industrial, el combate al desempleo, la distribución relativamente equitativa del ingreso y la inserción dinámica en el mercado mundial. Sin embargo dentro de estos elementos, el más sobresaliente ha sido el crecimiento económico impulsado por la aplicación de novedosas políticas económicas.

Corea del Sur, Hong Kong, Singapur y Taiwan, conocidos como los países de industrialización reciente o también como “tigres asiáticos”, son naciones que a menudo se citan como ejemplo del éxito del modelo de industrialización orientado a la exportación en los países en desarrollo. La participación del sector manufacturero en este proceso ha sido pieza clave y se ha incrementado considerablemente mostrando con el paso del tiempo cambios importantes en su estructura. Por ejemplo pasaron de las actividades consideradas más accesibles para los países en desarrollo (como la textil y del vestido, alimentaria o productos de madera) a ramas tradicionalmente reservadas a los países de antigua industrialización (como la siderúrgica, la química básica, la automovilística, la eléctrica y electrónica, etc.)

Los tigres asiáticos son países que han multiplicado su participación en el comercio mundial de manufacturas en más de cinco veces al pasar de 1.5% en 1965 a 7.9% en 1990 (World Bank, 1993, p.38). Su participación dentro del comercio de las exportaciones de los países subdesarrollados aumento de manera impresionante del 13.2% al 61.5% durante el mismo período.

Estas cuatro economías muestran ciertas similitudes (en el marco institucional, la organización industrial y la formación social) que constituyen factores fundamentales para entender la naturaleza y el éxito de las estrategias de industrialización adoptadas y sobre todo entre las economías de Corea y Taiwan.

Es importante señalar que en el caso de Corea y Taiwan, parte del éxito de su industrialización también obedeció en buena medida a la puesta en marcha de una ambiciosa reforma en el campo y a la absorción del excedente agrario. Ello influyó en el deterioro de los términos de intercambio entre la agricultura y la industria debido al manejo de las políticas de precios, de inversión pública y fiscal, es decir, se subordinó al sector primario en pos de los intereses de la industrialización.⁴⁸

Retomando las similitudes, en el aspecto macroeconómico presentan dos características que contrastan con otras experiencias de desarrollo: *i*) las políticas cambiaria, monetaria y fiscal dieron al tipo de cambio real una dinámica compatible con las necesidades competitivas de sus economías, y *ii*) han logrado conservar tasas elevadas de ahorro e inversión durante un largo periodo.

Corea y Taiwan son naciones que se encuentran densamente pobladas y con gran escasez de recursos naturales. Su especialización en producir manufacturas se potenció, a su vez, por importantes bases industriales heredadas de un largo periodo de coloniaje japonés que finalizó con la segunda guerra mundial.

Desde el inicio de su estrategia exportadora, Corea y Taiwan tuvieron regímenes autoritarios y relativamente estables que empezaron a flexibilizarse hacia finales de los ochenta. Los gobiernos respectivos se vieron en la necesidad de consolidar el crecimiento industrial para asegurar la capacidad de defensa nacional frente a países vecinos conflictivos. Esta situación les deparó una relación preferencial con Japón y Estados Unidos, de los cuales han recibido una ayuda cuantiosa y de especial importancia durante su primer periodo de industrialización.

⁴⁸ Bustelo, Pablo. "La industrialización en América Latina y Asia Oriental: un análisis comparativo". En la revista *Comercio exterior*. Vol.42, num.12, Diciembre 1992. México. p.p. 1111-1119

Corea

La economía coreana ha experimentado cambios dramáticos durante las últimas tres décadas. Hasta los años sesenta fue una economía subdesarrollada mayoritariamente agrícola, y prácticamente cerrada al mundo. En el año de 1962 el gobierno inició un ambicioso plan de Desarrollo Económico de cinco años.

En un inicio, el gobierno promovió las industrias substitutivas de importaciones las cuales producían materiales básicos intermedios como cemento y fertilizantes. Después el gobierno promovió mediante tratamientos preferenciales a las industrias exportadoras con base en trabajo-intensivo como los textiles y la madera que presentaban competitividad internacional, debido al costo barato del trabajo y a la capacidad de absorber los recursos humanos sub y desempleados. Fue así que el gobierno coreano encaminó su política hacia el desarrollo de grandes conglomerados (los *chaebol*), con la intención de generar una fuerte concentración económica y abrir el acceso de empresas y marcas coreanas a los mercados internacionales.

Para ello el gobierno también se abocó a la movilización eficiente y a una asignación adecuada de recursos de inversión. Varios bancos especializados fueron establecidos para financiar el desarrollo de sectores estratégicos como las pequeñas y medianas empresas. Junto con esto se alentaron los flujos de capital externo.

Los resultados para finales de los sesenta fueron muy alentadores, registrando en promedio tasas de crecimiento anual cercanas al 8.5% por año. Desde luego que las exportaciones, motor del crecimiento, se expandieron en más de 40 por ciento anualmente.

La crisis mundial de los setenta condujo a la economía coreana a experimentar fuertes cambios en lo interno y externo. Un nuevo clima de proteccionismo se había propagado rápidamente por el mundo. Las industrias que hasta ese momento eran altamente competitivas a nivel internacional, fueron debilitándose gradualmente, como resultado del incremento salarial. Los cambios apuntaron hacia la reestructuración del aparato productivo coreano, y el gobierno comenzó a promover

a la industria pesada y la química, alentando a la nueva inversión a que se dirigiera a estos sectores para fortalecerlos. Por ejemplo algunas de las industrias a las que se apoyaron fueron: la naval, la del hierro y acero, automóviles, maquinaria y petroquímicas.

Con las acciones emprendidas, Corea fue capaz de mantener con fuerte paso el crecimiento durante los años setenta. Este crecimiento por año alcanzó un promedio de 9% y el PIB per capita pasó de 253 dólares americanos en 1970 a 1,647 en 1979. Sin embargo, la tasa de ahorro interno para finales de esa década resultaba insuficiente para llevar a cabo los ambiciosos planes de desarrollo económico. En consecuencia recurrió ese país a una creciente deuda externa que influyó en un proceso inflacionario, y en 1980 la economía coreana experimentó su primer crecimiento anual negativo con un déficit de cuenta corriente enorme. Sin embargo, más tarde el gobierno emprendió una serie de medidas de ajuste estructural, logrando una adecuada coordinación entre su política cambiaria y la comercial que le permitió compensar los desequilibrios que había sufrido el tipo de cambio real, modificando a su vez los niveles de incentivos a la exportación. También se comenzaron a coordinar de mejor manera las políticas cambiarias con los procesos de apertura comercial. La liberación de las importaciones se fue dando de manera gradual y generalmente acompañada de devaluaciones del tipo de cambio a fin de aliviar la carga sobre las industrias antes protegidas.

Gracias a estas y otras medidas aplicadas, la economía coreana mostró un crecimiento económico saludable durante la primera mitad de los ochenta, y las cifras macroeconómicas más significativas fueron: la tasa de inflación, que se logró someter a un sólo dígito, aunada a una estabilidad de precios, y a un alto crecimiento económico de un 6% anual.

Desde 1986 y durante tres años consecutivos, la economía registró logros importantes, gracias no sólo a la estabilidad de precios y a la política de ajuste estructural implementadas desde principios de los ochenta, sino también al favorable

entorno de la economía mundial, caracterizado por las llamadas "tres bajas": la baja de los precios del petróleo, la baja de las tasas de interés internacionales y la baja del valor del dólar estadounidense en términos del yen japonés. Este panorama permitió a la economía coreana que su tasa de crecimiento real del PIB se incrementara alrededor del 11.5% anual. La cuenta corriente de la balanza de pagos, que se mantenía con un déficit crónico, se deslizó a partir de 1986 hacia un superávit, y el ahorro interno se incrementó marcadamente. Estos y otros importantes resultados permitieron liberar de forma gradual el sector financiero, el comercio exterior y las transacciones de capital. Pero por el otro lado, el continuo y alto crecimiento económico gestó nuevamente el aumento de los precios (inflación).

A principios de los noventa, las tendencias favorables que se habían manifestado, se revirtieron nuevamente para la economía coreana, repercutiendo en su tasa de crecimiento económico, sin embargo, la participación del gobierno volvió a ser muy importante sobre todo en las acciones tendientes a reforzar el control sobre la oferta monetaria y el gasto público. Principalmente con el control de estos dos elementos fue posible declinar los desequilibrios que se habían generado.

A partir de 1993 el desarrollo de la economía coreana toma una nueva dinámica al darse un cambio en la administración del país. Se aplicaron varios planes, pero el más sobresaliente fue el "Plan de Cinco años para la nueva economía", que mostró como prioridad el que la economía tuviera un crecimiento potencial de largo plazo por medio del avance tecnológico industrial, proveyendo de infraestructura económica, y asegurando un nivel de acción adecuado para la apertura y competencia equitativa que fortificara la internacionalización de la economía.

En la actualidad la economía coreana aún muestra ciertas debilidades en cuanto al desarrollo de tecnología básica propia, así como dificultad para introducir altas tecnologías de los países avanzados, reflejado principalmente en los límites de capacidad para desarrollar productos con un alto valor añadido tales como los bienes de capital. Por el otro lado la competitividad de los productos intensivos en trabajo

está declinando en los mercados mundiales en vista del rápido ascenso que después iniciaron en estas industrias otros países como Tailandia y China.

Taiwan

A grandes rasgos la economía de Taiwan tiene la misma evolución que la de Corea. En especial la reforma agraria y la planificación del sector agrícola que han impulsado a la economía. La industrialización por sustitución de importaciones fue poco eficaz a causa de la debilidad del mercado interno y del lento incremento del consumo por habitante.

La participación del Gobierno ha tenido una destacada intervención en el desarrollo de la infraestructura y de la industria pesada, pero también ha estimulado la presencia de las pequeñas y medianas empresas en la fabricación, sobre todo, de bienes de consumo. Cabe señalar que la planta productiva privada, integrada principalmente por pequeñas empresas se ha desarrollado con una fuerte presencia de capitales de Estados Unidos y Japón, que constituyen sus principales mercados de exportación (38 y 20%, respectivamente).

Al igual que Corea, a finales de los setenta y principios de los ochenta Taiwan se enfrentó a la caída de sus exportaciones, con las consecuentes repercusiones en la industria. En la actualidad busca arribar a nuevos mercados mediante la integración regional, cuyo objetivo es propiciar el desarrollo y fortalecer las cadenas productivas del área, a fin de consolidar sus ventajas comparativas y hacer frente a las políticas proteccionistas de los países industrializados.

La clave de la estrategia comercial de Taiwan ha sido sin duda la apertura al exterior, unida al desarrollo de tecnología y al aprovechamiento de los recursos humanos mediante la maquila. Hasta ahora este país se mantiene a la vanguardia en esa industria, al tiempo que incursiona en nuevas actividades fabriles en las áreas de biotecnología y sustitución de materiales, elementos que le permiten insertarse de manera eficiente en las corrientes del comercio internacional.

Singapur

Un pequeño país con un territorio aproximado de 1000 km² y con apenas 2.8 millones de habitantes, es una nación que ha mostrado un dinamismo espectacular con una tasa de crecimiento durante el periodo 1981-1983, de 7.2 por ciento anual y de 1983 a 1989 del 6.5%. Su Producto Interno Bruto nominal en 1993 ascendió a 52 mil millones de dólares, lo cual le permitió contar con un elevado PIB per cápita, uno de los más altos de la región, 18.650 dólares anuales. Su tasa de desempleo es muy baja, y en 1992 se calculó en apenas dos por ciento. Sus exportaciones han mostrado, así mismo, un alto ritmo de crecimiento anual en el periodo mencionado, estimado en 11.4 por ciento. Singapur debe su éxito, entre otras cosas, a su estratégica ubicación geográfica. También gracias a una política educativa y a una participación muy activa del Gobierno se ha logrado asimilar la tecnología de punta, lo que sin duda le ha permitido superar la escasez de mano de obra nacional.

Esta pujante nación ha tratado de incrementar su peso regional, ampliando sus posibilidades de crecimiento y desarrollo con un proyecto de integración regional que tuvo su origen en 1989. El proyecto se trata de un "Triángulo de crecimiento", del cual formarían parte Singapur, Johor (un estado de Malasia) y la provincia de Riau de Indonesia en el que se apoyaría un centro trilateral de comercio, manufacturas y turismo. Tal proyecto se fundamenta en la idea de complementariedad. Los dos últimos territorios aportarían tierra abundante, mano de obra barata, agua y energía, mientras que Singapur ofrecería una amplia infraestructura de comunicaciones y transportes, además de su reconocida experiencia en la dirección y el desarrollo de nuevas tecnologías.

Singapur es un territorio saturado por empresas transnacionales. Al mismo tiempo, ha tenido que enfrentar graves limitaciones, como la falta de agua, mano de obra y tierra. La escasez de estos elementos condiciona de manera importante el crecimiento económico del país, así como su competitividad internacional. Sin

embargo el proceso de diversificación de la estructura económica hacia el sector servicios, particularmente los financieros, ha aminorado considerablemente el efecto negativo de la escasez de los elementos referidos.

Singapur es la economía más abierta de Asia. En 1975 contaba con 14 zonas libres que generaban 105, 000 empleos. Sin embargo, en los últimos años se ha volcado hacia el mercado interno, por medio de un amplio programa de construcción de infraestructura y vivienda, apoyado por las industrias nacionales de cemento, de acero y del sector mobiliario.

Hong Kong

Hong Kong a partir de su fundación en 1862, ha sido la fortaleza de la libre empresa capitalista, enclave de 400 millas cuadradas de poder económico, pendiente de la costa sur de China.

La riqueza que Hong Kong produjo en gran escala para los ingleses antes de la segunda guerra mundial es mínima en comparación con el crecimiento económico de la posguerra.

Hong Kong fue uno de los primeros en promover una estrategia de desarrollo fundada en la exportación de manufacturas, la cual se inició durante el proceso de descolonización, inmediatamente después de la segunda guerra mundial. En esa época se buscó romper la fuerte dependencia de las exportaciones de productos primarios y corregir la desarticulación de su economía, compuesta por dos sectores dependientes del exterior, uno de agricultura comercial y otro no agraria, y un sector de agricultura tradicional, muy rezagado.

Otro de los aspectos importantes y que fueron base original del desarrollo económico de Hong Kong fue que contaba con el único puerto de aguas profundas cubierto en la costa de China, entre Shanghai e Indochina. Tal ventaja aún se mantiene, sin embargo, lo que tendría un mayor peso para un desarrollo dinámico y

próspero en Hong Kong, especialmente en los años posteriores a la segunda guerra mundial, fue la libertad de que disfrutaron en sus operaciones los hombres de negocios y empresarios, además de cargas fiscales muy reducidas.

A finales de 1982, Hong Kong era uno de los "mayores supermercados financieros del mundo" (después de Nueva York y Londres) pero el segundo en el mercado de oro. Sus índices de crecimiento real han estado cercanos al 10% anual a lo largo de muchos años.

Gran parte de la actual comunidad de empresarios de Hong Kong es de origen chino y en particular de Shanghai, ya que este territorio se vio absorbido en 1949 por la avanzada comunista, por lo que emigraron una gran cantidad de ellos hacia Hong Kong, huyendo del nuevo orden socialista que se implantaba. Unos tres millones habrán sido refugiados políticos que se establecieron en la colonia imperial, y gradualmente fueron dejando a un lado a los británicos, apoderándose de la dirección y manejo de la economía de ese territorio.

Hong Kong actualmente tiene una importancia relevante para la economía del mundo libre que trasciende a su nivel actual como Ciudad-Estado progresista y progresiva de asombroso crecimiento y estabilidad. Hong Kong puede ser considerada como la pieza clave que ha conducido a China a alejarse de la ideología marxista-leninista para adoptar su propia forma modificada del capitalismo estatal (un país dos sistemas) con un sistema de mercado libre.⁴⁹

Es importante señalar que el primero de julio de 1997, el contrato de propiedad legal de ese territorio en manos del imperio británico, y que tuvo vigencia por 99 años, llegó a su fin por lo que regresó nuevamente a manos del gobierno chino. Por su parte, China ha prometido hacer de Hong Kong un territorio con Administración Especial Regional, para que permita que los intercambios financieros y comerciales no se vean afectados y continúen con los buenos resultados que hasta ahora se han dado. Sin embargo, existe una gran incertidumbre respecto al futuro de la economía

de Hong Kong, por este suceso y por ser un híbrido, producto de las exigencias chinas y reglas inglesas que posiblemente irán desapareciendo. Este hecho singulariza todavía más las estrategias de crecimiento.

El éxito de su estrategia exportadora no se ha basado en la intervención muy activa del Estado, como en los otros tres tigres asiáticos, sino en el aprovechamiento de sus circunstancias históricas y geográficas particulares.

2.3.4 CHINA

El estudio de China resulta muy interesante, por su cultura milenaria, su dimensión en territorio y población, su sistema social y económico. En la actualidad podemos observarla como una de las naciones que han experimentado transformaciones económicas de gran importancia, que contrastan con el régimen político que mantiene.

El territorio de China representa el 7% de la superficie del planeta; en éste reside el 20% de la población mundial; el Producto Interno Bruto ha registrado tasas de crecimiento considerables durante los últimos decenios; en el periodo de 1952 a 1980 de 6.2 por ciento y de 1980 a 1990 aumentó a 8.9 por ciento.

El éxito de sus reformas económicas se ha visto reflejada en la tasa de crecimiento del PIB, que incluso ha sido importante, a pesar de que ha tenido que enfrentar problemas internos tales como el suscitado en la plaza de Tiananmen y con la reciente muerte del dirigente Deng Xiaoping.

Después de la Segunda Guerra Mundial, China recuperó los territorios ocupados por japoneses, lo que le permitió continuar con la guerra civil que enfrentaban los nacionalistas y comunistas. Los comunistas estuvieron encabezados por Mao

¹⁰ Hartrich Edwin "La era de la ecopolítica. ¿Puede Estados Unidos convertirse en líder mundial.?" Ed. EDAMEX, México, 1986. p.p. 207-214

Zedong, dirigente del Partido Comunista, y fueron estos los que se levantaron con la victoria en 1949, logrando establecer la República Popular China.

Como en cualquier etapa de transición, para el partido comunista fue necesario ir creando las bases para la consolidación del régimen. En este caso, se requería del desarrollo sostenido de los elementos socialistas y en particular del establecimiento de la planeación centralizada.

A principios de los cincuenta, el Estado chino emprendió una campaña para acabar con todos los propietarios de empresas privadas y en particular de los hombres de negocios, con la intención de absorberlos y generar el cambio de propiedad capitalista a socialista. El método seguido no fue la nacionalización violenta de las industrias o empresas particulares, sino de manera contraria, este se dio por medio de una penetración gradual. La monopolización del comercio al mayoreo fue uno de los métodos con lo que hizo que las compañías dependieran cada vez más del Estado y de sus organizaciones. "Un ejemplo de los resultados alcanzados, fue que a finales de 1955 aproximadamente el 82% de la producción total de la industria privada estaba destinada a la producción de artículos manufacturados para el gobierno". También fueron ocupados otros métodos que limitaron las actividades de las empresas y las pusieron en situaciones críticas que hacían deliberadamente imposible su existencia en manos de particulares. El gobierno fue acaparando cada una de estas empresas sin otorgar compensación alguna.⁵⁰

Vale la pena recalcar que ante todo, la estrategia china de desarrollo se orientó hacia el interior del país. Mao afirmaba que para lograr lo anterior, era fundamental lograr la autosuficiencia.

Otras de las luchas a las que se enfrentó Mao fue la hiperinflación, que la tuvo que atacar básicamente mediante el establecimiento de cuatro categorías de precios: 1) los de procuración; aplicación de cuotas requeridas por el Estado, 2) precios por

arriba de la cuota; se establece del 30% al 50% más arriba que el de los precios de procuración, 3) precios negociados; se establecen convenios entre los productores y comerciantes del Estado; y por último precios de "libre mercado".

En cuanto a la apertura, esta se haría únicamente con las economías de planeación centralizada, y muestra de ello, fue el apoyo que aceptó en esos momentos de la Unión Soviética, que le fue de gran importancia.

Las políticas económicas estuvieron planteadas en quinquenios. El primero de éstos abarcó de 1952-1957, caracterizado por la imitación del sistema soviético dentro de la política denominada por Mao Zedong "caminar con dos pies", que promovía los proyectos de pequeña escala y el uso intensivo de la fuerza de trabajo, sin dejar a un lado el énfasis prioritario sobre la industria pesada.

A pesar del optimismo que se mostró en ese primer quinquenio, en su inicio fue bastante débil quedando muy por debajo de las metas fijadas, ya que al parecer hubieron varios factores que originaron fallas. Entre las causas externas, el principal factor que afectó el cumplimiento del Plan fue la tardanza en establecer un acuerdo sobre el nivel de ayuda soviética. Por el otro lado, dentro de los factores internos de mayor importancia se puede mencionar las inclemencias del tiempo, pero ante todo la dificultad principal parece haber sido la planeación ineficiente así como una muy marcada ambición en la cuestión de las empresas privadas.

El desarrollo rural, a pesar de que Mao en un principio concibió a los campesinos nacionales como vanguardia revolucionaria, para esos momentos se veían desfavorecidos. Como se menciona, la preocupación del gobierno estaba centrada en la industrialización, que había traído como consecuencia una migración de campo a ciudad aumentando la población urbana. Este fenómeno a su vez generó un mayor comercio en las ciudades, que se caracterizó por su informalidad. Por su parte, la burocracia estatal mostraba una creciente corrupción.

⁵⁴ T.J. Hughes y D.E. Luard. "La China popular y su economía". Ed. Fondo de Cultura Económica. México 1961 p.119

El papel del ejército retoma una gran importancia incrementando notablemente los efectivos militares. En ese momento, su objetivo central era apoyar el establecimiento del sistema, con lo que la práctica represiva por parte del Estado comenzaría a ser una de las características que se conservarían a lo largo de todo este tiempo.

Ya para 1957 el Partido Comunista Chino (PCCH) mostraba una cierta inquietud por las políticas de desarrollo que deseaban imponer los soviéticos, quienes pugnaban por una mayor centralización a costa del descuido de la iniciativa y economías locales, pero esta tendencia no podía seguir siendo aceptada. La situación mencionada en los párrafos anteriores, aunada al índice de producción agrícola que mostraba una disminución en el suministro básico de alimentos, ponían en grave peligro a la economía. Las relaciones con la Unión Soviética se fueron desvaneciendo y el PCCH buscó su propio modelo. Lógicamente este rompimiento con a URSS trajo con sí un cese de la ayuda que le era otorgada, y despertó el peligro de una intervención soviética a China. También fue este uno de los motivos por lo que el gasto en defensa nacional chino siguió creciendo considerablemente.

Para 1957 era notorio el fracaso del plan anterior, las metas previstas originalmente tuvieron serias dificultades para aproximarse siquiera a los niveles previstos de producción (recalco) sobre todo en la agricultura.

A pesar de lo anterior, Mao junto con los chinos emprendieron el Gran Salto hacia Adelante (segundo plan quinquenal {1958-1962}), en donde el intento por avanzar hacia el comunismo no cesó, pero se caracterizó por la aplicación de políticas distintas a las del pasado. Por ejemplo, la construcción de pequeñas fundidoras de acero y la búsqueda por elevar la tasa de acumulación de capital fueron una de las características de esa época. También existieron otra serie de políticas que se aplicaron y que resultaron de vital importancia para el sostenimiento del régimen. A continuación se mencionan algunas de ellas:

Ante la situación que se vivía en el sector agrícola, uno de los intereses centrales fue la de hacer productivo al campo mediante la utilización más intensiva de la tierra, y reduciendo la superficie sembrada, así como también mediante la utilización de mejores métodos de cultivo, uso de semillas mejoradas, el mejoramiento de suelo a través de fertilizantes, obras de riego, etc. El resultado en los primeros tres años del quinquenio fueron buenos, pero desafortunadamente para 1961 se vería interrumpido ya que se cayó en "una gran desorganización en el campo que condujo a la peor hambruna de China en del presente siglo, generando un gran descontento y movilizaciones por parte de los campesinos".⁵¹

Ante tal situación, y tomando en cuenta la proposición de las metas que se habían fijado, fue necesario llevar a cabo decisiones más drásticas, tales como la restauración del mercado libre, limitándolo únicamente en el ramo del mercado agrícola; una mayor libertad de elección dentro del mecanismo estatal de intercambio. Esta última tendencia de descentralizar, se mostró también dentro de otros sectores, sin importar que fueran contradictorias con las teorías del comunismo, ya que en ese momento se sobreponían los requerimientos económicos.

Con estas y otras modificaciones se logró dar mayor poder a las autoridades locales, mejorándose el aprovechamiento de los recursos. El gobierno centró sus esfuerzos en el manejo de un número reducido de empresas estratégicas y se ocupó de la planeación y coordinación global. Otra medida que resultó de gran estímulo en ese momento, fue la autorización que se les dio a las empresas locales para que pudieran retener los excedentes obtenidos por su producción. Este periodo podemos sintetizarlo como un llamamiento al crecimiento de una manera más descentralizada, y el momento en el que la relación China-Unión Soviética se comenzó a desintegrar.

Para ese entonces la figura de Deng Xiaopin miembro del poliburo, había tomado una creciente influencia. Xiaopin pugnaba por introducir crecientes mecanismos de mercado, principalmente en el sector agrícola para poder incrementar su producción.

⁵¹ "Socialismo y modernización en China". IPADE. México. D.F. marzo de 1993.

Desafortunadamente para su carrera política, por la ideología que promovía fue encarcelado y alejado de la política.

La tecnología que se había introducido a China procedente de la Unión Soviética, así como la estructura social para su manejo, ya habían comenzado a operar de manera eficiente en China. Sin lugar a dudas el camino izquierdista de Mao llegaría a su punto más alto en la denominada Revolución Cultural de 1966-1969.

La revolución cultural, esta consistió principalmente en llevar a grupos totalmente nuevos al poder, y en especial a nivel local, a través del mecanismo de las comunas del pueblo, de las pequeñas fábricas, educación informal que promovía el culto al pequeño libro rojo de Mao, del Ejército de Liberación Popular y los comités revolucionarios.⁵²

La participación del ejército en este cambio, nuevamente fue fundamental, y con ella la participación de Lin Piao (jefe del ejército), quien llegó a ser uno de los asesores más cercanos de Mao. Pero este poder que adquirió, llegó a representar un peligro en la pérdida del mandato de Mao, incluso se sabe que "Mao trató de ser asesinado por Piao, quien muriera poco después en un accidente aéreo, y reemplazado por Zhou Enlai".⁵³

A pesar de lo anterior, la lucha entre los pragmáticos conducidos ahora por Z. Enlai, y los maoístas continuó. Una de las causas que permitió que el primer grupo ganara terreno ante los maoístas, fue que estos últimos en su mayoría eran gente de edad avanzada.

Z. Enlai tuvo la oportunidad de liberar e introducir nuevamente a Deng Xiaopin a la política, pero Mao nunca le permitió que adquiriera poder. No fue sino hasta la muerte de Mao Zedong en septiembre de 1976 que en Pekín se anunció que el programa de desarrollo que había preparado el también fallecido Zhou Enlai, estaría a cargo del nuevo jefe de China Popular, Hua Kuofeng quien duraría muy poco

⁵² Borrego, John. "La reintegración de China", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John. "La inserción de México en la Cuenca del Pacífico". Vol. II. Ed. UNAM, México, 1990.

⁵³ "Socialismo y modernización en China". IPADE. México D.F. Marzo de 1993. p.6

tiempo ya que fue obligado a renunciar en 1980. De ésta manera llega Deng Xiaopin al poder.

Es importante apuntar que este fue un periodo en el que se avivó el debate en torno al camino que debía tomar el desarrollo económico chino, y el cual se vio fuertemente influenciado por los sucesos tales como su ingreso al GATT, la reinstalación de relaciones diplomáticas con Estados Unidos en 1972 y la misma muerte de Mao Tse-tung.

Sin embargo ya desde el año de 1978 China había dado un giro radical, alejándose de la política maoísta de desarrollo económico autosustentado, dirigiéndose a una política de "puertas abiertas", encaminada a alentar la participación extranjera en el desarrollo económico del país. Después del pleno de 1978, como resultado de movimiento campesino y de luchas subsecuentes, China entró en lo que podríamos denominar un "nuevo camino" sin precedentes, siguiendo una descolectivización y una drástica reducción del papel económico del partido y del Estado. El movimiento campesino abrió la puerta para constituir las cuatro modernizaciones por las que abogaba Deng Xiaoping, volviéndose parte de un giro estratégico de la economía china. Las cuatro modernizaciones se centran en: agricultura, la industria, la defensa, ciencia y tecnología.⁵⁴

Uno de los resultados más sobresalientes que precedieron a la aplicación de esta política fue la expansión del comercio exterior chino, cuyo valor ascendió de 38 600 millones de dólares en 1978 a 280 900 millones en 1995, de suerte que China se convirtió en una gran potencia comercial⁵⁵. Sin embargo, desde ese entonces se le dio importancia al problema que para China representaba el imponente crecimiento demográfico que se venía dando, principalmente en las zonas rurales. Cada vez más crítico dicho problema, fue considerado como uno de los mayores obstáculos para el

⁵⁴ Borrego, John. "La reintegración de China", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John. "La inserción de México en la Cuenca del Pacífico". Vol. II. Ed. UNAM, México. 1990, p.195

⁵⁵ González García, Juan. "China: comercio exterior y crecimiento económico en el camino del mercado". *Comercio exterior*, núm. 12. Vol.46. México, diciembre 1996.

crecimiento económico, por lo que el diseño de diversos programas para controlar la natalidad se volvió un elemento crucial. Así, y dentro de varias políticas aplicadas, sobresalió la del "hijo único". Pero a pesar de estos programas, el crecimiento anual promedio siguió siendo elevado y los pronósticos señalaban alcanzar una población mayor a la de 1.300 millones de habitantes al finalizar el presente siglo.

En la agricultura, los reformadores chinos comenzaron una verdadera transformación de su sistema, dirigiéndolo hacia una economía de mercado. Las primeras medidas tomadas fueron la liberalización de los mercados rurales casi en la mayoría de los productos, exceptuando cereales y algunos otros artículos claves. A pesar de que el gobierno siguió estableciendo una vigilancia rígida mediante los funcionarios locales, a las familias se les otorgó una mayor libertad pudiendo guardar o vender cualquier excedente arriba del requerimiento mínimo. Con el regreso de la agricultura familiar y el fin de la producción colectiva de las comunas (1981), creció el incentivo para la aplicación de nuevas tecnologías encaminadas a incrementar su producción.

La reforma a los precios, los cuales prácticamente permanecían sin cambios hasta ese momento, había originado una diferencia muy grande entre precios y costos de producción. Deng se vio obligado a introducir tales reformas (1979) para aligerar las diferencias y en cierta manera aprovecharla como instrumento que influenciara sobre el tipo de cosechas que debían sembrar los campesinos. Aunque realmente el mecanismo clave para éste último propósito, consistió en un contrato en el que se establecía la siembra de cierto producto en una determinada cantidad de tierra, o la entrega de una cierta cantidad de la correspondiente cosecha al Estado, a cambio de dinero y de los insumos esenciales. Con el paso del tiempo este tipo de contratos fueron adquiriendo un carácter más voluntario.

En la mitad de los 80's, China ya poseía un sistema agrario en donde la mayor parte de sus productos se vendían a precios de mercado, notándose un paso relevante de un sistema burocrático autoritario a otro de libre mercado, y era notorio que

China pasaba nuevamente a incursionar dentro del candelero de los intereses económicos del primer mundo.

Paralelamente a las estrategias ya mencionadas a nivel agrícola se habían venido generando centros especializados en la producción de pollo y carne de puerco que se conformaron por la asociación de empresas que se ocuparon de las diferentes etapas del proceso de producción (cría, engorda y transformación) con lo cual se incrementó la producción y su valor agregado.

En la industria, con el afán de elevar la producción en dicho sector, se otorgó mayor responsabilidad y decisión a los administradores de las fábricas. Esto no implicó una desvinculación plena con los objetivos políticos del Partido Comunista Chino. Efectivamente se estaba dando un proceso descentralización de actividades del gobierno federal, siendo este un factor que influyó en forma decisiva en el estímulo del desarrollo regional. Así, un número importante de decisiones comenzaron a tomarse a nivel local. Por ejemplo, los diferentes recursos fiscales que se captaban a nivel local fueron administrados por la provincia y éstas le transferían al gobierno federal una parte acordada.

La reconversión de las empresas estatales, que no había implicado una privatización, comenzó a mostrar buenos resultados, ya que el financiamiento de la inversión bruta fija de éstas a través de recursos presupuestales y crediticios del gobierno disminuyó de 40.8% en 1981 a 29.3% en 1988 debido a que aumentó la participación de los recursos generados por las propias empresas.

Actualmente la estructura industrial de China está caracterizada por los siguientes tipos de empresas: *estatales*, que han venido reduciéndose, pero que básicamente son de gran tamaño y que están concentradas en la producción de carbón, acero, cemento, petróleo. Existen otras empresas denominadas *colectivas*, que son propiedad de las comunidades y son empresas también grandes, que han venido creciendo en número. Las empresas *urbanas* y *rurales* son pequeñas y se estiman en 12.0 millones, de las cuales 1.5 millones corresponden al sector industrial y se en la

producción de materiales de construcción, productos metálicos, artesanías e industria textil. Estas operan en el mercado interno y realizan su comercialización a través de agentes especializados.⁵⁶

Otro de los factores que fueron de gran relevancia dentro de las cuatro modernizaciones, fueron las relaciones económicas con el exterior, las inversiones y el comercio con este. Esta política estaba englobada dentro del concepto de la "política de puertas abiertas". La importación de capital, tecnología, así como la producción para el mercado mundial, fueron consideradas medidas positivas para el estímulo del crecimiento económico.

Para atraer la inversión extranjera, la autoridad china experimentó sólo en una pequeña parte de la totalidad de su economía, una mayor apertura económica, designando cuatro áreas a lo largo de la costa sur de China (Zhuhai, Shenzhen, Shantou y Xiamen), denominadas zonas económicas especiales (ZEE), y las cuales fueron restringidas básicamente a la producción de bienes para el mercado externo. En éstas, se permitió a las autoridades correspondientes llevar a cabo contratos con inversionistas extranjeros y decidir el límite de la importación de tecnología⁵⁷. En general pueden ser catalogadas como áreas geográficas en donde se permitió la aplicación de diferentes reglamentos y condiciones económicas, y que tuvieron como objetivos centrales los siguientes puntos:

- a) Utilizar el capitalismo en las zonas económicas especiales en favor del desarrollo futuro del socialismo.
- b) Que funcionaran como bases experimentales para buscar las posibles maneras de reformar la economía china.
- c) Y que funcionaran como puentes para introducir capital, tecnología avanzada y equipo extranjero, y que a su vez permitiera el adiestramiento de personal capacitado en el dominio de la tecnología avanzada.

⁵⁶ Piso Joé, Silvia. "China un país de éxitos y retos". *El Mercado de Valores*, Núm. 3, Marzo de 1996.

⁵⁷ Borrego, John. "La reintegración de China", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John. "La inserción de México en la Cuenca del Pacífico", Vol. II, Ed. UNAM, México, 1990, p.198

Cabe aclarar que la propuesta de las ZEE no fue unánime, ya que existieron reformadores que veían a estas como claros enclaves capitalistas.

Independientemente de lo anterior, Deng esperaba que con las zonas económicas especiales e introduciendo un enfoque de "un país, dos sistemas" haría posible que la República Popular China absorbiera en un futuro, con el menor problema posible, a Hong Kong (1997) y Taiwan.

Finalmente este proyecto se llevó a cabo y tanto los extranjeros como los inversionistas internos presentaron diversas opiniones en favor de que se ampliaran estas zonas. En respuesta y viendo los resultados en Shenzhen, en mayo de 1984 el Comité Central y el Consejo de Estado aprobaron la apertura de otras catorce ciudades costeras. Sin embargo se establecieron diferenciaciones en las políticas aplicadas ya que se sólo cuatro de las catorce ciudades serían abiertas a los recursos que impulsarían el desarrollo de infraestructura (Sahngai, Tianjin, Dalian y Guangzhou).

Lo que fue un hecho contundente, fue que la capacidad China respecto a sus exportaciones se vio incrementada dramáticamente bajo esta nueva política. Para tener una referencia, podemos ver que de 1970 a 1978, las exportaciones crecieron de 2,300 millones de dólares a 9,800, y si tomamos el año de 1991 la cifra sube a 70,000 millones. Así, el periodo de 1970 a 1988 el aumento equivale a un 12% anual a lo largo de estos 18 años. Cabe destacar que tres cuartas partes de esas exportaciones Chinas son de productos manufacturados, destinados en una alta proporción a los mercados de Japón y Europa occidental.⁵⁸

En la actualidad podemos ver que el dinamismo de estas zonas son parte fundamental del crecimiento de China y que posiblemente se extenderá al interior de ésta los procesos que en un inicio fueron meramente experimentales. Algunas de estas que vislumbran esta tendencia, es que el 35% de las exportaciones se generan

⁵⁸ Perkins, Dwight. "Experiencias de reformas económicas en Asia", en la revista de economía política *Pensamiento Iberoamericano*, *Las reformas económicas contemporáneas*, Ed. Sociedad Estatal Quinto Centenario, España, 1993, p.122

en esas zonas y el 44% de la inversión se concentra en las mismas. El nivel de inversiones extranjeras ascendió en 1992 a 11 mil 200 millones de dólares.

Deng Xiaoping, con el afán de continuar con la modernización, también introdujo niveles de liberalización política y comenzó a fortalecer el sistema legal, pero estas acciones aunadas a las ya mencionadas, afectaron intereses que se fueron manifestando en contradicciones, y que hicieron retroceder en las políticas de liberalización. A pesar de ello, Deng se aproximó a la democracia de manera instrumental, como herramienta para ganar apoyo popular para sus políticas y acabar por completo con la ideología maoísta.

Finalmente no puede quedar sin mencionarse, la demostración que a dado China en éstas dos últimas décadas, referente al crecimiento de su producción y productividad industrial, la cual ha alcanzado un éxito económico reflejado en el crecimiento del su producto interno bruto, que en promedio ha sido de 8.5 por ciento anual, exceptuando los años de 1989-1990 que bajo a menos del 5% a consecuencia del conflicto en la Plaza de Tiananmen (1989). Este enfrentamiento demostró no sólo ser un problema estudiantil en contra del régimen, sino la manifestación de un sector de la población muy importante (básicamente clase media) que no está de acuerdo en continuar bajo esa forma de organización social, ni mucho menos a seguir aceptando la rigidez del sistema político, que contrasta fuertemente con la actual apertura económica que se vive.

Los expertos internacionales sostienen que pase lo que pase y suceda lo que suceda China está destinada a continuar su sorprendente crecimiento. Afirman que el desempeño económico de esta última década (10% y 11% en promedio), no es fruto de un simple ciclo positivo de la economía, sino que más bien obedece a una tendencia que permanecerá inalterable en los próximos años y que permitirá en el próximo siglo a sus habitantes tener un ingreso aproximado de 20,000 dólares anuales, mismo que se compara positivamente con el nivel de vida que ahora tienen

los estadounidenses y europeos. Por otro lado, niegan que la inflación que oscila entre el 20 y 25 por ciento anual, pueda dañar seriamente la actividad económica.

Actualmente los productos chinos han invadido el mercado mundial, demostrando con ello su potencialidad de exportación a precios muy competitivos.

Sin embargo, China también enfrenta desafíos muy importantes que de no salir avante en ellos su futuro resulta algo incierto. Entre los desafíos que podemos señalar dentro del campo político, está la necesidad de crear la estabilidad que hoy no existe. En el campo económico, es necesario que continúe con el proceso de integración hacia una economía de mercado controlando sus niveles de inflación, sin que esto genere tensiones económicas; aprovechar los procesos de apertura para generar mecanismos de asociación; revisar los efectos de la descentralización a la luz de las prioridades nacionales; tener presente que lo que en un momento contribuyó a su desarrollo regional, hoy día está generando serios problemas de desequilibrio regional. Así, por ejemplo, frente a una estructura portuaria que excede siete veces la demanda, en general existen enormes carencias de infraestructura de transporte a nivel nacional. También existe un monumental rezago en tecnología productiva de servicios. Es necesario que se destinen mayores recursos en investigación y desarrollo, los cuales seguramente se asociarán a las empresas globalizadas que se desarrollan en su espacio. La calidad de mano de obra también tendrá que elevarse, debido a que sus actuales niveles son muy bajos. Por ello es importante que China sienta las bases para un desarrollo equilibrado eficiente y flexible, ya que hasta este momento no ha alcanzado tal propósito. En este sentido está comprobado que la inversión en educación y cambios tecnológicos representan el soporte más importante para el desarrollo económico.

2.4 MEXICO EN LA CUENCA DEL PACIFICO

En el transcurso de las últimas décadas ha sido notorio que las economías nacionales, mucho más que sistemas autónomos, se han convertido en subsistemas interactuantes e interdependientes de una economía global. La internacionalización y globalización crecientes de los procesos de producción y comercialización, son una muestra de estos acontecimientos, que día con día exigen una amplia participación en los mercados internacionales en base a una adecuada estrategia de integración en los circuitos económicos. Esta tendencia parece ser el elemento clave o la condición para asegurar un crecimiento sostenido en el mediano y largo plazo en los niveles de bienestar social.

México, desde la década pasada (80's), impulsado principalmente por las políticas económicas dictadas por los organismos internacionales, tomó la decisión de buscar la forma de integrarse a la tendencia internacional que años atrás se venía dando. Dentro de este panorama, la Cuenca del Pacífico resultaba una de las mejores opciones para que nuestro país se integrara a dicha dinámica. Su situación geográfica y ante todo la aceptación de este modelo, constituyeron elementos centrales para dar inicio a la búsqueda de los mecanismos adecuados que nos aproximaran a la región.

Para poder entender como y porque se transitó a lo que actualmente vivimos, es importante tener presente el desarrollo económico de nuestro país, sobre todo a partir de mediados del presente siglo, ya que marcó una importante pauta del desarrollo de México. Por ello, plantearé de manera breve los procesos por los que hemos transitado.

En la década de los cuarenta se le da un importante impulso a la industria nacional.

Dentro de la estrategia conocida como sustitución de importaciones y crecimiento hacia adentro, el Estado protegió, contra la competencia de productos extranjeros, a la producción de bienes de consumo doméstico, los cuales estaban orientados al

abastecimiento del mercado interno. Al tiempo que se protegió la producción interna de bienes de consumo, se permitió la libre importación de bienes de capital, indispensables para la producción de los primeros. Se pretendió, que con el paso del tiempo la industria mexicana fuera reduciendo estas importaciones, dependiendo cada vez menos de la compra en exterior de este tipo de bienes, y que pudiera contar con una industria independiente capaz de mantener el ritmo de crecimiento. Durante esta década los recursos, población y capital tomaron un nuevo rumbo orientándose hacia la ciudad, la industria, el comercio y los servicios.

A partir del periodo de posguerra y ante una escasa oferta internacional de bienes manufacturados, a México se le presentó la oportunidad de poder apoyar su desarrollo industrial. Este suceso puso en claro la necesidad de desarrollar una industria propia de bienes de consumo duradero, y la cual fue posible impulsar gracias a la entrada de un flujo importante de divisas a nuestro país, resultado de la exportación de sus productos, en su mayoría primarios, a la economía norteamericana.

Los gobiernos que sucedieron a Cárdenas (1934-1940) diseñaron diversas políticas industriales y comerciales encaminadas a industrializar y modernizar al país, pero que desafortunadamente, más tarde también traerían como consecuencia no prevista una estructura industrial ineficaz y poco competitiva.

En el sexenio de Avila Camacho (1940-1946), el gobierno invirtió fuertes cantidades en la creación de una infraestructura rural, siendo la inversión pública el motor fundamental del crecimiento. En este periodo, gobierno y particulares complementaron sus esfuerzos productivos a través de la inversión. Se consolidó claramente el acuerdo mediante el cual el gobierno invertía en infraestructura y los particulares en empresas productivas. Los mecanismos de protección a la industria nacional se acentuaron, caracterizados por las barreras arancelarias y los permisos previos a la importación, a la vez de que se otorgaron subsidios de manera

indiscriminada. Esta política de proteccionismo fue justificada, señalando que resultaba necesaria para proteger y alentar a la industria naciente.

Los siguientes doce años contemplaron el llamado “desarrollo estabilizador”, en el que la economía se caracterizó por: tasas de crecimiento considerablemente altas, una inflación baja, tipo de cambio estable, déficit público bajo y una deuda externa casi nula. En este periodo la industria nacional basó sus crecimiento principalmente en el desarrollo de los mercados nacionales y en el proceso de urbanización. En conjunto, el aparato productivo nacional se tornó cada vez más dependiente de la protección y del apoyo gubernamental (subsidios). La productividad de la industria tendió a disminuir al igual que la de la agricultura, sobre todo a finales de los setenta.

Fue en esta década (setenta), que las políticas industriales y comerciales adquirieron una nueva orientación. El gobierno disminuyó su participación en el desarrollo de infraestructura y enfatizó la creación de empresas productivas, con lo que el sector paraestatal creció rápidamente, aunado a una expansión del gasto público. El efecto, un creciente déficit público y un aumento del circulante asociado con inflación.

Al asumir la presidencia José López Portillo (1976-1982), la economía ya se caracterizaba por tener dos problemas substanciales: elevada deuda externa (de 1970 a 1976 se había cuadruplicado al pasar de 4,200 mdd a 19,600), y el mantenimiento del tipo de cambio fijo que había provocado una alta sobrevaluación del peso. Fueron varias las medidas adoptadas para tratar de aliviar dichos procesos, pero sobresalieron la devaluación del peso (1976) y la firma de un acuerdo con el Fondo Monetario Internacional y el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, donde México se comprometió a la aplicación de un estricto programa de “reordenamiento

económico” encaminado a promover el ahorro interno, reducir la inflación y restablecer el equilibrio en la balanza de pagos.⁵⁹

En esos años la variación en los precios del petróleo causó severos desequilibrios en la economía mundial, sin embargo, para México fue afortunada el alza en el precio del hidrocarburo. Sus reservas probadas en 1975 se estimaban en 6,400 millones de barriles, pero para finales de 1977 éstas ascendían a 16,000 millones, por lo que pasó a ser uno de los principales productores mundiales del “oro negro”, constituyéndose en su principal producto de exportación.

Los recursos obtenidos con la exportación del petróleo fueron cuantiosos. La importancia que se le dio a este producto para impulsar el desarrollo económico del país, llegó a tal grado que se mencionó que nuestra economía se *petrolizó*, es decir, que el desempeño económico se encontraba íntimamente ligado a las fluctuaciones de este único producto, por ello en cuanto bajó su precio a nivel internacional, esto a principios de los ochenta, se mostraron claros signos de debilitamiento. Y a pesar de los importantes recursos que habían entrado, para el inicio de los ochenta no se había logrado corregir la tendencia de la deuda externa, la cual se había disparado en sólo un año (1981) de 49 mil a 75 mil millones de dólares.

Para 1982 las condiciones de crecimiento económico de México estaban materialmente limitadas; las dificultades que enfrentaban nuestras cuentas con el exterior así lo demostraban.

Antes de acabar su sexenio López Portillo, y a pesar de su promesa de que “defendería el peso como un perro”, el gobierno devaluó nuevamente la moneda mexicana.

La fuga de capitales y la dolarización de la economía se hicieron tan severas que en agosto de este mismo año el Gobierno implementó fuertes medidas tanto en su política interna como de la externa. Los objetivos centrales a corto plazo fueron la de

⁵⁹ Hierro, Jorge y Sanglús, Ellen. “El comportamiento del sector público en México 1970-1985”, en Larrain, Felipe y Selowsky, Marcelo (comp.) *El sector público y la crisis de América Latina*. El trimestre económico, #69. Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1990. p.199

estabilizar al peso tratando de establecer un tipo de cambio realista, abatir la inflación, aumentar el ahorro interno tanto público como privado, e impulsar la planta productiva⁶⁰. Para este último punto, la política de comercio exterior jugaría un papel relevante. El Gobierno en 1983 establece principios para cambiar de un modelo proteccionista y de crecimiento hacia adentro, a una política de liberación comercial, con el propósito central de incrementar y diversificar nuestras exportaciones e impulsar a la planta productiva nacional a una mayor competitividad.

Este nuevo rumbo, conllevaba a la racionalización del proteccionismo, al fomento de manera creciente las exportaciones, a impulsar las franjas fronterizas y zonas libres como los lugares más propicios para fortalecer el crecimiento de la economía, y un elemento de gran importancia, a la búsqueda de los mecanismos para el establecimiento de negociaciones comerciales con el exterior.

En el año de 1986 México da un cambio sustancial, iniciando de manera unilateral un proceso de apertura comercial sin precedente, mediante la reducción de aranceles y la suspensión de permisos previos. Además, nuestro país decide ingresar al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), lo que ratificaba con mayor fuerza la tendencia a ir eliminando los permisos de importación, así como la reducción arancelaria. El ingreso de México a este Organismo otorgaba oportunidades más amplias de acceder a los mercados internacionales avanzando hacia la internacionalización de la economía mexicana, todo ello dentro de un marco de mayor credibilidad y certidumbre.

Los avances en materia de reducción arancelaria fueron notorios, a tal grado de que en 1987 el nivel promedio máximo se había reducido a tan sólo el 9.78%, colocándonos como una de las economías más abiertas del mundo.⁶¹

⁶⁰ Casar, Jorge I. "La política económica del nuevo gobierno". México. p.36

⁶¹ Aspe, Pedro. "Estabilización macroeconómica y cambio estructural" en Carlos Bazdresch, Nisso Bucay, Soledad Loaeza y Nora Lustig (compiladores). "México auge, crisis y ajuste". El trimestre económico #73** Ed. FCE, México, 1992

No obstante la política de apertura comercial de México, las circunstancias internacionales adversas de 1985 y 1986 no permitieron en los años subsecuentes, ni la diversificación de sus relaciones comerciales con el exterior, ni el incremento de las importaciones, las cuales se mantuvieron deprimidas sin poder rebasar el nivel de 1982. Nuevamente, la situación económica para esos años fue tan crítica que el Gobierno se vio en la necesidad de aplicar un programa de ajuste y estabilización (1987) denominado Pacto de Solidaridad Económica^{*}. Como parte de este Pacto, el proceso de liberalización avanzó a un más, consolidándose como un elemento importante en el marco de la estabilización.

El petróleo en las exportaciones mexicanas poco a poco redujo su participación porcentual respecto a otros productos. Por ejemplo, en 1982 la exportación de este producto representó el 74% del valor total de éstas, mientras que las del sector manufacturero sólo eran del 16%, para 1992 fue de 30.2% y de 65.2% respectivamente. Se mostraba un sector exportador más sólido y cada vez más diversificado. Respecto a las maquiladoras, en el periodo de 1986 a 1992 fue uno de los sectores más abiertos al exterior, mostrando cifras de crecimiento muy significativas, por ejemplo, en el sector de las exportaciones aumentó en un 270.3%, equivalente a una tasa anual promedio de 20.6%.^{**}

Conforme avanzaba el ámbito de las corrientes globalizadoras, en México se continuaba reformando su apertura. Nuestro país emprendió durante el sexenio salinista (1988-1994) grandes transformaciones, principalmente económicas. Destacan los grandes esfuerzos por: un control de las finanzas públicas y una profunda reforma fiscal; la racionalización y reorientación del gasto público; la privatización de las empresas públicas; la apertura comercial; la desregulación de inversión extranjera, del sistema financiero y de los mercados en general; la

^{*} El Pacto incluía medidas para enfrentar la inercia inflacionaria, elemento importante del comportamiento económico negativo en esos años.

^{**} Es importante tener presente que el sector manufacturero se concentra en la producción de muy pocos productos, los cuales en su mayoría corresponden o están relacionados con la industria automotriz, la cual está conformada por empresas transnacionales

eliminación del sobreendeudamiento externo; la modernización y reorganización de la propiedad agrícola; y el estímulo a la participación del sector privado en obras de infraestructura básica.

Dentro de esta estrategia, la apertura y diversificación económica se convirtieron en parte medular de la nueva orientación del desarrollo económico de México.

No podemos dejar de mencionar la firma del Tratado de Libre Comercio entre Canadá, Estados Unidos y México en diciembre de 1992, que inició un nuevo capítulo en nuestras relaciones internacionales. Los riesgos parecían ser muchos pero también así los retos y oportunidades. Con esta firma, México adquirió una singular importancia para los países hegemónicos de la Cuenca del Pacífico, y en particular para la subregión de occidente. La zona fronteriza del norte de México y sobre todo aquella que colinda con California, E.U, prácticamente ha quedado consolidada como el ámbito preferido para la inversión directa japonesa, dada la creciente interacción comercial entre Estados Unidos y los países asiáticos.

El hecho de que nuestro país firmara el TLC no demeritó la importancia que para México representaba la Cuenca del Pacífico. Cabe señalar que durante su mandato, el Presidente Carlos Salinas reiteradamente señaló que: *“A nadie escapa la importancia de la región de la Cuenca 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”*.^{*}

Esta región tomó una nueva perspectiva para nuestro país dentro del proceso de la diversificación, desafortunadamente al cambio de sexenio, para el presidente Ernesto Zedillo, y contrario a lo señalado por él, el interés de continuar la tendencia del creciente acercamiento con la Cuenca del Pacífico ha sido desplazado por un mayor acercamiento con otros bloques económicos, como la Unión Europea.

* Australia, 22 de junio de 1990.

2.5 CONCLUSIÓN SOBRE LA IMPORTANCIA ECONÓMICA DE LA CUENCA

En la zona del Pacífico, la mancuerna Estados Unidos-Japón han fomentado una dinámica económica sin precedente, en la que el flujo de inversión extranjera ha jugado un papel central.

La creciente dinámica económica de la zona puede ser una de las explicaciones del por qué de las organizaciones empresariales del pacífico se dieron a la tarea de proponer desde 1968 la creación de un Consejo Económico para la Cuenca del Pacífico y la razón de que a partir de ahí hayan proliferado los intentos -bajo el liderazgo japonés- de cooperación y de fomento del libre comercio en la región.

El esquema regional del Pacífico asiático ha podido seguir progresando gracias a su pragmatismo.

Dadas las asimetrías económicas entre los países y la complejidad y diversidad de las sociedades involucradas, las metas han sido concretas y eficaces en la práctica.

La gran novedad del esquema de libre comercio impulsado por Japón en el Pacífico asiático es que, a diferencia del liberalismo clásico, cuya aplicación conlleva el deterioro de las economías periféricas, el modelo nipón implica un sistema de "producción compartida", que ha resultado menos asimétrico y desigual que el aplicado en Europa y Norteamérica.

Los teóricos lo han llamado "modelo de los gansos voladores", según el cual los países siguen una formación similar a la de los gansos en vuelo, en cuya punta siempre hay un líder, en este caso Japón. De ahí el importante crecimiento de las economías de Hong Kong, Taiwan, Corea, Singapur, Indonesia, Malasia y Tailandia, entre otros países miembros de la APEC y la ASEAN.

Sin embargo aún falta mucho por estudiar de estas economías ya que todavía en la actualidad este tema continúa siendo motivo de análisis por especialistas.

Una idea que podría resumir, en lo esencial, lo que ha sucedido en aquellos países señala que mucho del espectacular crecimiento en esa zona "se debe a una

extraordinaria acumulación de bienes materiales y una adecuada capacitación del capital humano. Pero se debe también a que los países de la región han logrado asignar los recursos, en mejor forma que lo común, a inversiones de alta productividad. Lo hicieron mediante una combinación de políticas entre las que siempre se contaron las (básicas) orientadas al mercado, pero acompañadas a veces de intervenciones estatales adaptadas a cada caso⁶². Otros de los principales rasgos que han caracterizando a estas economías pueden resumirse en los siguientes puntos: a) presentan un aumento más rápido del producto y la productividad de la agricultura; b) las tasas de crecimiento de sus exportaciones de manufacturas se han incrementado notablemente, de manera que éstas han pasado de 9 por ciento del total de las exportaciones mundiales de estos productos en 1965, a 21 por ciento en 1990, c) presentan tasas más altas de aumento de bienes materiales reflejo en parte de a inversión interna bruta, superiores en promedio al 20 por ciento del producto interno bruto en el lapso comprendido entre 1960-1990, teniendo como base tasas de ahorro interno significativamente altas; d) han contado con importantes programas de preparación del capital humano (educación e investigación), que siguen mostrando una tendencia positiva en cuanto a crecimiento y productividad.

Los resultados derivados de las políticas básicas se han reflejado en un desempeño macroeconómico muy estable que ha permitido en el rubro de la infraestructura importantes avances y un ejemplo de ello es el sector portuario..

⁶² Page. John. "El milagro de Asia Oriental: creación de una base para el crecimiento". en *Finanzas y Desarrollo*, marzo 1994, p.2

2.6 PUERTOS DE LA REGIÓN

Tokio, Jap	Yokohama, Jap.	Nagoya, Jap.	Osaka, Jap.
Nagasaki, Jap.	Chilung, Taiw.	Taiwan, Taiw	Chaos-Hing, Taiw.
Hong Kong, Chin.	Shangai, Chin.	Pusan, Cor. Sur	Haiphong, Viet.Nte
Hoshi Minh Ville, Viet.S	Bangkok, Tail	Manila, Filp	Queson City, Fil
Singapur, Mal.	Bela Wan, Indo	Jakarta, Indo	Surabava., Indo.
Palembang, Indo.	Brisbane, Aust.	Sidney, Aust.	Auckland, Nva. Zel.
Manada. Indo.	Chalmers, Nva Z	Lyttelton,Nva.Z	Vancouver, Can.
Wellington, Nva. Zel.	Seattle, USA	Okland, USA	Long Beach, USA.
Lázaro Cárdenas, Mex	Manzanillo, Mex	Panamá, Pan.	San Diego, USA

Nota: Debido a la dificultad para obtener información sobre varios de estos puertos que resultan de importancia para el tema, sólo se presenta de aquellos que fue posible obtenerla, y que afortunadamente en su mayoría están considerados dentro de los más importantes de la región e incluso a nivel mundial. En el caso de los de México (Manzanillo y Lázaro Cárdenas) se exponen en los capítulos siguientes.

El Puerto de Singapur

La Autoridad del Puerto de Singapur (PSA), por sus siglas en inglés, está transformando al puerto de Singapur en una terminal portuaria multinacional.

Las terminales están sufriendo una expansión a gran escala. De esta manera Singapur se está preparando para enfrentar su futuro portuario.

No hay duda que Singapur a nivel mundial es uno de los centros metropolitanos que liderean los arribos portuarios, principalmente en lo que se refiere a contenedores. De acuerdo con cifras de 1996, Singapur manejó 12.94 millones de contenedores en términos de TEU's, lo que representó un incremento superior al 9.3% respecto a 1995. Las tres terminales de contenedores de la PSA's: Tanjong Pagar, Keppel and Brani fueron responsables del 99% de dicho movimiento.

Las expectativas portuarias de largo plazo parecen ser halagüeñas para toda la región del sudeste asiático según el desempeño económico mostrado durante los noventa. Mientras que en 1994 los países asiáticos contabilizaron 13% o 17 millones TEU del comercio de contenedores a nivel mundial, se estima que su parte del mercado para el año 2000 se incremente un 20%, es decir, a 41 millones de TEU.

Singapur se prepara para esto, no sólo en la expansión y mejoramiento de las facilidades del manejo de contenedores a gran escala, sino también de manera estructural. Su prioridad central es: la eficiencia, teniendo en cuenta los principios del sector privado, las necesidades individuales de los clientes y la internacionalización de los negocios.

Aunado a lo anterior la Autoridad Portuaria de Singapur inició en 1996 los primeros pasos hacia la privatización portuaria. Otro de los cambios importantes fue la creación de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) el 2 de febrero del 96, las funciones reguladoras de la PSA fueron transferidas al nuevo consejo estatutario. La Autoridad Portuaria de Singapur continuó otorgando los servicios de pilotaje y remolque, y recolección de basura en el mar. La PSA reestructura sus servicios marítimos para dar más y mejores servicios a los clientes.

En lo que concierne a la capacidad de manejo, la PSA cuenta todavía con algunas reservas en sus tres terminales de contenedores en Tanjung Pagar, Keppel y Branif. Estas instalaciones fueron diseñadas para manejar un volumen total de 16.2 millones TEU. De cualquier modo si el crecimiento en el tráfico marítimo-portuario se eleva al nivel esperado del 20% anual, sus límites serán alcanzados dentro de un futuro previsible. Uno de los más importantes argumentos para la PSA "la velocidad" sería entonces puesta en peligro. Para evitar que la situación llegara a ese grado, se inició el trabajo de construcción de una nueva terminal en Pasir Panjang. En este lugar se crea un nuevo complejo con 26 atracaderos adicionales, que se planea realizar en dos fases y terminar para el año 2008. Incluso después de esto, existen otros planes para una futura expansión a 49 atracaderos.

Tras completar las primeras dos fases de construcción, cuyos costos están estimados en 7 billones de dólares de Singapur, Singapur tendrá una capacidad de manejo total de 34.5 millones TEU lo que representa más del doble de la presente capacidad.

La tendencia hoy día es hacia barcos cada vez más largos y grandes, lo cual es útil a algunos puertos donde el potencial de carga es grande. La infraestructura para el manejo deberá ser de primera clase, la red alimentadora desde y hacia otros puertos de la región deberá ser apropiadamente cerrada. La naturaleza de los barcos contenedores actualmente es de altibajos. Los barcos están siendo más grandes y naturalmente prefieren arribar a puertos que sirvan como puntos de recolección, donde ellos pueden recoger mucha carga e intercambiarla unos con otros. Esto favorece a Singapur, ya que puede manejar un volumen mucho mayor que sus competidores. Con excepción de Hong Kong, no existe puerto alguno en ningún lado, desde Colombo hasta kaohsiung, que se acerque a esa escala. Singapur seguirá siendo el centro de comercio de contenedores en el Sudeste Asiático también en el futuro.

El Puerto de Hong Kong.

Hong Kong está localizado estratégicamente, en relación a China y los países asiáticos vecinos. Este puerto se ubica en la desembocadura del delta del río Perla y en el centro del este de la Cuenca del Pacífico.

El puerto de Hong Kong es el empalme de dos diferentes formas de transporte marítimo, el de altura a través de los grandes barcos a lo largo del Océano Pacífico y el pequeño o de cabotaje a través del río Perla, además es el único puerto moderno, totalmente desarrollado entre Singapur y Shanghai.

Hong Kong siempre ha sido, un puerto libre que lo ha convertido en un punto focal de todas las actividades comerciales marítimas a lo largo de la región sur de

China. En 1996, Hong Kong manejó un total de 158 millones de toneladas a través de su puerto y 13.5 millones de TEUs, convirtiéndolo por quinto año consecutivo a nivel mundial uno de los puertos de contenedores más ocupados.

Hong Kong, forma parte de la Zona Económica Especial^{*} en China, y ha procurado una política comercial libre, abierta y multilateral. La posesión de barcos es una actividad importante en Hong Kong y un registro independiente de embarques está operando. Existían hasta 1996 alrededor de 8 millones de toneladas de embarque registradas en el Registro de Embarques de Hong Kong.

Las facilidades portuarias de Hong Kong incluyen 5,989 metros de muelles en las terminales de contenedores de Kwai Chung y Stonecutters las cuales pueden acomodar simultáneamente por arriba de los 19 barcos portacontenedores de la "tercera generación"; 9,040 metros de muelles públicos incluyendo áreas de trabajo; y 62 boyas de amarre para embarcaciones de gran calado. Existen también dos terminales de ferry publicas para pasajeros, capaces de transportar más de 21 millones de pasajeros por año partiendo de Mainland China, y Macao.

Alrededor de 42,000 embarcaciones de altamar entraron a Hong Kong en 1996. Esto es un promedio superior a 200 barcos por día; 1,200 embarcaciones de altura y de cabotaje entran o salen del puerto; y al rededor de 10,000 embarcaciones de trabajo y/o pasajeros a través de éste.

El resultado del desempeño de los barcos está entre las mejores de Asia, mientras que los costos portuarios están dentro de los más bajos del mundo. Los barcos contenedores son despachados rutinariamente de los atracaderos de las terminales en 10 horas o menos, mientras que los barcos cargueros convencionales de trabajo en las boyas permanecen en el puerto solamente 1.9 días en promedio.

Hasta 1996, Hong Kong no contaba con una autoridad portuaria y era, el Departamento de Marina del gobierno de la Región Especial Administrativa de Hong Kong, el responsable de la administración cotidiana del puerto.

^{*}opt. cit. pag. 113

El Puerto de Yokohama

El puerto de Yokohama tiene una larga historia de más de 130 años y es líder del comercio portuario de Japón.

Está localizado en el noreste del borde de la Bahía de Tokio. El lado norte, oeste y sur del puerto está rodeado por abundantes colinas, estando el lado este abierto al mar. Esa es una de las razones por las que el puerto de Yokohama se considera como "puerto natural". En adición a esta ventaja, el puerto de Yokohama cuenta con rompeolas tanto en su interior como en el antepuerto, para protegerlo de los efectos del los vientos y mareas y para mantener una adecuada profundidad del mar.

Su espacio es amplio ya que cuenta con aproximadamente 7,494.6 ha.

El año pasado en diciembre de (1997) el total de embarcaciones de altamar y las domésticas que arribaron al puerto de Yokohama ascendió a 4,512 con 22.45 millones de toneladas.

El puerto de Pusan

A mediados de los cincuenta, Corea estaba en la ruina económica y el despertar de la guerra coreana. En poco menos de treinta años ha reactivado notablemente su crecimiento económico que ha venido a conocerse le conoce como el "Milagro del Río Han", y está por ser considerado como un país de primer mundo. El desarrollo de esta nación continúa, y el siguiente gran movimiento, denominado "la era del océano" o "el siglo del océano", dominará el dinamismo del siglo XXI. Actualmente Corea se prepara para enfrentar el segundo "milagro", el "Milagro del Océano", como un trampolín para el otro gran salto en el desarrollo económico.

Para responder a los cambios del ámbito marítimo internacional, y para establecer e implementar comprensiva y eficientemente las políticas marítimas, el gobierno de la República de Corea estableció el "Ministry of Maritime Affairs and Fisheries" (MOMAF) en agosto de 1996.

Sus puertos que mueven más del 99% de todas sus importaciones y exportaciones, formando no sólo la base central de su distribución, sino también parte estratégica de la logística, industrias costeras, actividades pesqueras y comercio internacional.

Con la cercanía del próximo milenio, Corea y en especial del MOMAF debe afrontar la expansión y modernización de sus facilidades portuarias existentes.

Dentro de los puertos coreanos que mayor número de tonelaje manejan están el de Pusan, Inch'on y Kwangyang.

CAPACIDAD PORTUARIA

	1992		1993		1994		1995	
	TON.*	BARC.**	TON.*	BARC.**	TON.*	BARC.**	TON.*	BARC.**
Pusan	51,222	83	52,050	87	54,976	89	55,836	85
Inch'on	35,231	54	35,939	55	38,678	58	39,081	62
Kwangyang	49,799	45	51,369	46	51,369	47	51,369	47
P'ohang	38,735	40	38,310	41	38,311	41	38,864	43
Ulsan	14,324	69	17,495	69	18,119	70	18,119	75
Tonghae	14,228	11	14,148	11	14,148	11	14,148	12
Otros	54,111	149	59,627	158	60,597	164	68,783	182
Total	257,650	451	268,938	467	276,198	480	286,200	506

*Capacidad de movimiento de carga. (1000 ton)

**Capacidad para atracar (barcos)

Fuente: Ports of Korea. Ed. Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. 1996

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR PUERTO

(unidades en miles)

	1990		1991		1992		1993		1994		1995	
	TEU	TON.										
Pusan	2,424	43,123	2,588	43,066	2,751	43,471	3,190	47,764	3,872	58,703	4,560	67,742
Inch'on	112	1,492	119	1,656	118	1,576	113	1,620	227	2,530	296	2,631
Otros	8	8	1	8	8	47	20	241	34	366	62	932
Total	2,544	44,623	2,708	44,730	2,877	45,094	3,323	49,625	4,133	61,599	4,918	71,305

Fuente: Ports of Korea. Ed. Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. 1996

Localizado en la parte sudeste de la península de Corea, el puerto de Pusan es la puerta principal que enlaza al Océano Pacífico con el continente asiático. El puerto tiene 120 años de historia, y es un puerto natural por excelencia con rangos de marea muy bajos. El Puerto de Pusan se compone por el puerto norte y el puerto sur, Gamchun Harbor, y Tadaepo Harbor.

El Puerto de Pusan de manera conjunta con autoridades de otros puertos en el mundo ha formado relaciones con los "puertos hermanos" como con el de Southhampton, Rotterdam, New York y New Jersey, Seattle, Osaka, y Shanghai.

Pusan trata de intercambiar información y tecnología avanzada con estos puertos a través de cooperaciones mutuas.

El puerto maneja cerca del 43% de las exportaciones totales de Corea y el 95% del total de la carga en contenedores. Con la ventaja de su situación geográfica que conecta a Asia y América, el puerto de Pusan juega un papel fundamental como el centro para la transportación y distribución en el noreste de la región asiática. Esta perspectiva ha llevado al gobierno coreano a iniciar un ambicioso proyecto para

desarrollar un nuevo puerto (Pusan Gaduk New Port). Este tendrá una longitud total de muelle de 2,900 m incluyendo un área de 800,000 Pyung (2.6 million m²).

La culminación de este proyecto permitirá al puerto de Pusan funcionar como el centro del comercio internacional en la Región del Asia Pacífico para el siglo 21.

III. EL SISTEMA PORTUARIO DE MÉXICO EN EL PACÍFICO

3.1 LEGISLACIÓN PORTUARIA NACIONAL

Hasta 1976, la Secretaría de Marina tuvo a su cargo la administración de los puertos, así como la construcción de la infraestructura portuaria. A partir de 1977, con la publicación de la reforma portuaria en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal se incorporó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las actividades relacionadas con el fomento a la marina mercante, la provisión de infraestructura y la administración y operación portuaria⁶³. Con esto se pretendió vincular las actividades marítimas a la concepción globalizadora del transporte y en general el logro del mejoramiento de los puertos.

Referente a la legislación marítima portuaria, antes de ser decretada la Ley Portuaria de 1993, todo estaba regulado por la Ley de Comercio y Navegación Marítimos dictaminada por el entonces presidente Adolfo López Mateos, en febrero de 1963. Décadas más tarde, marzo de 1989, y sin perder vigencia la Ley de Comercio y Navegación Marítimos, el organismo denominado Puertos Mexicanos dictaminó una serie de estatutos concernientes a nuestros puertos.

En la administración del presidente Carlos Salinas, como parte de la estrategia para la recuperación del crecimiento con estabilidad macroeconómica y la consolidación de un cambio estructural, se implementó una serie importante de reformas económicas y políticas. Dentro de este marco, y como respuesta a las necesidades imperantes, el sector portuario requirió también de un reordenamiento general.

⁶³ Libro Sector Comunicaciones y Transportes 1976-1982. México 1982. pag. 73

En ese momento algunas de las propuestas existentes para la reestructuración portuaria eran las siguientes⁶⁴:

- a) El establecimiento de un marco jurídico con reglas claras que evitara prácticas monopólicas, y que por lo tanto promoviera la participación de inversionistas privados en la construcción y operación portuaria.
- b) La garantía de una operación portuaria eficiente y segura, a precios competitivos capaz de responder a las necesidades del país.
- c) La simplificación de la regulación portuaria y el mejoramiento de la coordinación entre las diferentes autoridades que interactúan en el puerto.
- d) La existencia de una administración descentralizada en cada puerto o grupo de puertos con una autonomía de gestión operativa y financiera.
- e) El fortalecimiento de la autoridad portuaria y marítima capaz de normar y promover el desarrollo eficiente del sistema portuario nacional.
- f) La participación más activa de los gobiernos estatales y municipales.

Para junio de 1993 se contaba ya con el proyecto de la Ley de Puertos, la cual fue enviada a la H. Cámara de Diputados, siendo aprobada un mes más tarde (19 de julio), y publicada en el Diario Oficial de la Federación.

Es importante señalar que con esta nueva ley se lograron eliminar regulaciones innecesarias y redundantes, así como el problema de la dispersión legal, ya que antes de esta ley en la materia, intervenían tres leyes y más de seis mil disposiciones entre reglamentos, decretos, estatutos, circulares y acuerdos.⁶⁵

Con la presente ley quedó estructurado un mejor marco jurídico capaz de instrumentar la readequación del sistema portuario nacional, pretendiendo que en un futuro el sector participara en forma más eficaz en el conjunto de la economía, y

⁶⁴ Puertos Mexicanos. Enfrentando el Reto de una Nueva Legislación, como aprovechar las nuevas oportunidades. Conferencia ofrecida por el Ing. Jaime Corredor Ordiales, Coordinador General de Autoridades Portuarias, en la conferencia: Privatización de los Puertos Mexicanos, Noviembre de 1993

⁶⁵ Ramírez Magaña, Eugenia y Rodríguez Mondragón, Eduardo. "La privatización de los puertos mexicanos, ante la apertura comercial de este frente al exterior". Tesis. de la FCPyS. México, 1995. p.124

muy en particular en el comercio internacional del país, impulsando nuestro desarrollo económico.

Uno de los objetivos centrales que esta ley mostró, fue la necesidad de instaurar un régimen más congruente con la liberación pactada con los entonces futuros socios comerciales del norte, por lo que una parte muy importante se enfocó al fomento para la participación de inversionistas privados, no sólo nacionales, sino también de extranjeros (estadounidense y canadiense), sobre todo en lo referente a instalaciones y servicios portuarios, como muelles, grúas, terminales y estibas.

Con los cambios legales fue inminente la redefinición del papel del gobierno en materia portuaria, ya que se otorgaba la posibilidad de una mayor participación del sector privado y social en gran parte de los renglones de dicha actividad, incluyendo la propia administración de los puertos, por lo que su función se iría enfocando exclusivamente a un papel normativo y de supervisión, sin merma de su responsabilidad como rector.

Como parte de las modificaciones y nuevos lineamientos de la ley de puertos de julio de 1993, se estableció que el organismo de Puertos Mexicanos desaparecería para 1994.

La Ley de Puertos vigente está compuesta por nueve capítulos con un total de 69 artículos, más ocho transitorios. Los temas tratados en estos nueve capítulos son: disposiciones generales; puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias; autoridad portuaria; concesiones y permisos; administración portuaria integral; operación portuaria; precios y tarifas; verificación; infracciones y sanciones.

La autoridad en materia portuaria, recae en el Ejecutivo Federal, pero la ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sin embargo, respecto a la habilitación de toda clase de puertos y de terminales de uso público, es facultad exclusiva del presidente. Esta acción debe hacerse mediante un decreto, en el cual se especifique su denominación, posición geográfica y clasificación por navegación según la ley.

Por su parte, la *Secretaría de Comunicaciones y Transportes*, según el artículo 16 de la ley de puertos, en su capítulo tercero, tiene la facultad de: formular y conducir las políticas y programas que tengan por objeto el desarrollo del sistema portuario nacional; promover para que los sectores social y privado participen, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias; autorizar para la navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto; otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación; determinar las áreas e instalaciones de uso público; construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público. Autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica; establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria; expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento; aplicar las sanciones establecidas en esta ley y reglamentos; intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes; integrar y publicar las estadísticas portuarias y el catastro de las obras e instalaciones portuarias; ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

Gran parte de todas estas actividades están subdelegadas a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y en específico de la Dirección General de Puertos. Todas estas dependencias tienen sus oficinas centrales en el Distrito Federal. Ante esto y debido a la necesidad de contar con una autoridad inmediata que atienda permanentemente los asuntos urgentes y cotidianos de un puerto, en cada uno de ellos existe una *Capitanía de Puerto*, la cual se encarga de ejercer la autoridad marítima, y a la que le corresponde:

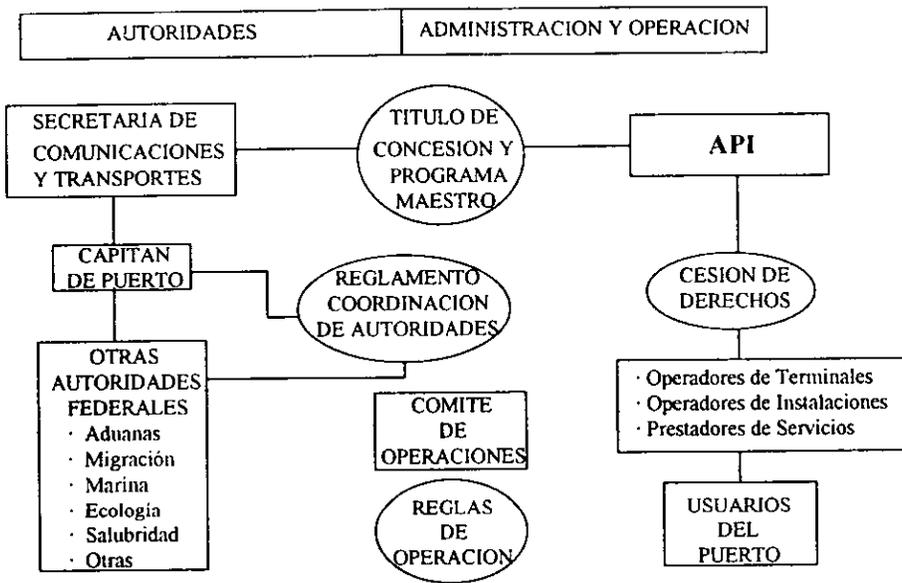
Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones; vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad; supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación; coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios; actuar como auxiliar del ministerio público.

Por otra parte la *Armada* y la policía federal, estatal y municipal auxiliarán en materia de seguridad y el orden de los recintos portuarios únicamente a solicitud de la capitania del mismo.

Las capitanías de puerto, así como las autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en los términos que establezca el reglamento que para tal efecto se expida.

Otra de las secretarías de estado que tiene importancia en este tema, es la de Desarrollo Social, en lo referente a la delimitación y determinación de los bienes del dominio público de la federación que constituyen los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas, según lo señala el artículo 7°.

En el siguiente página podemos observar la nueva organización institucional:



Fuente: Dirección de Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Comité de Operaciones debe establecerse en cada puerto y conocerá los asuntos relacionados con la coordinación entre autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicios y los usuarios. La API formula las reglas de operación, pero deben ser sometidas a la aprobación del Comité, quien además puede emitir recomendaciones respecto las reglas de operación y horarios del puerto; las asignaciones de posiciones de atraque; precios y tarifas; entre otras.

Adicionalmente, la ley prevé la creación de una Comisión Consultiva del Puerto, establecida a iniciativa del gobierno del estado donde éste se localice. Esta será conformada por representantes de los gobiernos estatal y municipal respectivos, las cámaras regionales de industria y comercio, los usuarios, los sindicatos y la propia administración del puerto. Esta podrá participar en tareas encaminadas a promover la utilización del puerto, y podrá emitir recomendaciones respecto a aquellos asuntos que afecten la actividad urbana de la población y el equilibrio ecológico del área.

Esta ley instrumentada en México dio sobre todo un profundo cambio estructural de la organización institucional de la actividad portuaria; en el que se redefinió el papel del gobierno, de los trabajadores y de los particulares. Estos cambios estuvieron dirigidos a buscar una mayor eficiencia y modernización del sistema portuario para brindar un mejor apoyo a la expansión del comercio y de la economía en su conjunto.

3.2 LAS ADMINISTRADORAS PORTUARIAS INTEGRALES

Con la Ley de Puertos decretada en 1993, y el inicio de la desaparición de Puertos Mexicanos en 1994 (Organismo desconcentrado que se creó a finales de marzo de 1989 para asumir la administración directa de los 22 principales puertos mexicanos), se sentaron las bases para que la Dirección de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes abriera paso a la administración portuaria privada mediante la consolidación del modelo de la Administración Portuaria Integral.

La creación de una figura innovadora que fuera más allá de la descentralización era muy necesaria, y por ello se decidió la creación de la Administración Portuaria Integral (API), estableciendo claramente su estructura y funcionalidad dentro de la Ley de Puertos. En su capítulo 38, se estipula que existirá la administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos. Asimismo, se otorga la posibilidad de ceder, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

Las Administraciones Portuarias Integrales están sujetas a un programa maestro de desarrollo portuario, que es parte integrante del título de concesión. Este programa es susceptible a modificaciones elaboradas por el administrador portuario y autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁶⁶

Se plantearon dos fases para el establecimiento de la Administración Portuaria Integral en varios de los puertos mexicanos. Durante la primera etapa las autoridades deben suscribir el capital de la API, al tiempo que esta adquiere autonomía para

⁶⁶ Ley de Puertos, artículo 41.

determinar las políticas y acciones pertinentes para la autosuficiencia financiera del puerto. La segunda fase, una vez consolidadas como empresas rentables, las acciones representativas del capital social se licitarían entre los particulares.⁶⁷

Uno de los objetivos que se buscaron con esto fue que la operación de terminales e instalaciones portuarias, y la prestación de servicios se fuese llevando a cabo, fundamentalmente, por empresas privadas y del sector social.

A la firma de la concesión, las APIs adquieren derechos y obligaciones, dentro de las que destacan las siguientes:

Antes de señalarlos, es importante remarcar que dentro de este proceso, la infraestructura portuaria, ya existente, los terrenos y áreas de agua que constituyen el recinto portuario, en ningún momento se desincorporaban del dominio público. Pero la API tiene el derecho de hacer uso, aprovechamiento y explotación de estos bienes localizados en los puertos.

- a) la planeación, programación y ejecución de las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos o terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.
- b) la construcción, mantenimiento y administración de la infraestructura portuaria de uso común.
- c) la construcción, operación, y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, por sí o a través de terceros, mediante contratos de cesión parcial de derechos. También la prestación de servicios portuarios y conexos puede ser prestada por sí, o a través de terceros mediante un contrato respectivo.
- d) la formulación de reglas de operación del puerto; la asignación de posiciones de atraque; y la operación de servicios de vigilancia.
- e) la percepción en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la

⁶⁷ Pérez Escobedo, Ma. Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización". *Comercio exterior*. Vol. 45, num.4. Abril 1995. p.p. 304 - 305

celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que se realicen.

f) otorgar información estadística cuando la solicite la autoridad portuaria.

Se estableció que las APIS pueden ser concesionadas hasta por cincuenta años, con la posibilidad de ampliarse hasta por un periodo similar. En cuanto a los muelles especializados en el manejo de contenedores, estos pueden ser concesionados por un periodo de veinte años, mientras que los muelles de uso múltiple por uno de quince años. A su vez, a cada API se le dio la facultad de efectuar la cesión parcial de derechos a terceros para la operación de terminales e instalaciones y la prestación de servicios.

Respecto a la participación de la inversión extranjera en los puertos, esta se encuentra regulada por la ley nacional de Inversión Extranjera Directa, la cual permite hasta 100% de participación en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios. En las APIS, la Ley de Puertos establece que el capital extranjero está limitado al 49%. También señala que los inversionistas extranjeros pueden suscribir hasta la totalidad del capital de sociedades mercantiles establecidas en México cuyo objetivo sea operar terminales e instalaciones, o proveer servicios en los puertos.

Hasta finales de 1997, de los 87 puertos registrados en el catastro portuario, destacaban los constituidos en Administración Portuaria Integral. Es así que se dispone de 21 API's de las cuales 16 están constituidas como sociedades mercantiles anónimas, con participación mayoritaria del Gobierno Federal (funcionando como empresas paraestatales); 4 API's funcionan con participación estatal mayoritaria y 1 totalmente privada.⁶⁸

⁶⁸ Cruz Cristo, Carlos y Jiménez López, Isaías. "Proyecto de plan estratégico del sistema portuario mexicano". Ponencia presentada en el II curso Iberoamericano de gestión portuaria. Valencia, junio 1997.

Administración Portuaria Integral (Mayoría Federal)	Puertos concesionados	Fecha de otorgamiento del título de concesión
Ensenada	Ensenada	30 junio 94
Guaymas	Guaymas	30 junio 94
Topolobampo	Topolobampo	26 julio 94
Mazatlán	Mazatlán	26 julio 94
Puerto Vallarta	Puerto Vallarta	26 julio 94
Manzanillo	Manzanillo	1 febrero 94
Lázaro Cárdenas	Lázaro Cárdenas	6 mayo 94
Salina Cruz	Salina Cruz	26 julio 94
Puerto Madero	Puerto Madero	1 febrero 94
Altamira	Altamira	30 junio 94
Tampico	Tampico	30 junio 94
Tuxpan	Tuxpan	26 julio 94
Veracruz	Veracruz	1 febrero 94
Coatzacoalcos	Coatzacoalcos	26 julio 94
Progreso	Progreso	17 mayo 96
Dos Bocas	Dos Bocas	P.O

P.O. En proceso de otorgamiento.

Administración Portuaria Integral (Mayoría Estatal)	Puertos concesionados	Fecha de otorgamiento del título de concesión
Baja California Sur	San Carlos, Pichilingue, La Paz, San Juan de la Costa, Puerto Escondido, Loreto, Santa Rosalía, Isla Sn. Marcos y Punta Sta. Maria.	P.O
Quintana Roo	Puerto Juárez, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Puertos de la Isla Cozumel y Chetumal.	30 junio 94
Campeche	Ciudad del Carmen, Cayo Arcas y Campeche.	18 marzo 96
Tabasco	Sánchez Magallanes, Frontera y Chilatepec	25 junio 96

Administración Portuaria Integral (Privada)	Puertos concesionados	Fecha de otorgamiento del título de concesión
Acapulco	Acapulco	20 junio 96

3.3 CARACTERÍSTICAS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS QUE COLINDAN CON EL OCEANO PACIFICO

El desarrollo portuario mexicano desde tiempo atrás ha sufrido un atraso considerable, permaneciendo a la zaga de los adelantos tecnológicos y del mejoramiento de los métodos operativos. En general podemos hablar de que en México se carece de una mentalidad -cultura- política marítima, que nos ha orillado a lo anterior.

Desde la época de la colonia el comercio y tráfico entre las colonias estaba prohibido, por lo que en el caso de México el desarrollo marítimo se caracterizó por la férrea centralización de la navegación entre Cadiz-Sevilla y Veracruz. Poco después el comercio entre España y Oriente a través del Pacífico daría a Acapulco una presencia destacada, y un impulso importante al flujo terrestre entre este puerto y el de Veracruz; pudiéndose mencionar que nuestro territorio se convirtió en el puente comercial entre España y el Oriente.

Durante la Colonia también se habilitaron otros puertos menores en lo que era la Nueva España, como los de Sisal, Campeche, Tlacotalpan, Soto la Marina, Matamoros, Mazatlán y San Blas, cuya presencia no trascendió en forma notable al México independiente.

En 1880 se fundaron las escuelas marítimas de Campeche y Mazatlán. Durante el porfiriato se trató de desarrollar la marina mercante con algunas empresas navieras. Se emprendió el importante acondicionamiento de los puertos de Veracruz, Tampico, el puente terrestre de Coatzacoalcos-Salina Cruz y Manzanillo. El impulso de los ferrocarriles permitió vincular estos puertos con el interior del país, aunque este modo de transporte se orientó en buena medida a fortalecer el comercio con Estados Unidos.

El movimiento revolucionario marcaría un largo periodo de espera en el aprovechamiento de los puertos y en el desarrollo marítimo. En esos años los puertos

nacionales "crecieron" y funcionaron en forma anárquica, sin ninguna planeación, casi sin equipos y sin sistemas eficientes de administración, que los llevaron a la inoperancia.

El uso intensivo de la mano de obra y la persistencia de un sistema laboral estratificado poco flexible, fueron otras de las características que perduraron por mucho tiempo e inhibieron la utilización de equipo técnico avanzado. Es posible que el manejo de productos en los puertos nacionales a mediados del presente siglo aún no requería de grandes espacios, bodegas, ni grúas, y por lo tanto la mayoría del manejo de las mercancías las realizaban los hombres sin otra herramienta que sus espaldas y sus brazos. Sin embargo, las cantidades y los productos fueron variando, demandando espacios más grandes, maniobras más rápidas, mejores equipos, así como el apoyo de otro tipo de transportes.

Desafortunadamente no se atendieron adecuadamente estas demandas y fueron aumentando las carencias. La ineficiencia en nuestros puertos llegó a tal extremo que durante un largo periodo el comercio internacional de nuestro país se realizó a través de terminales marítimas norteamericanas. Por ejemplo, el algodón que se producía en el valle de Matamoros durante el auge, se embarcaba al Japón por el puerto texano de Galveston y, en el caso de las importaciones para descargar una maquinaria con peso de 75 toneladas había que usar las grúas del puerto de San Diego y luego transportarla por ferrocarril hacia su destino en México.

Fue hasta los años setenta que bajo una reforma portuaria se pretendió impulsar la construcción de una mejor infraestructura, así como la creación de organismos y empresas que agilizaran la operación y elevaran la eficiencia de los puertos.

La tarea fue muy grande, ya que el desarrollo que se tenía de las terminales portuarias era insuficiente, obsoleto e inoperante. Además, de que existía un gran atraso en lo referente a la prestación de los servicios de transporte marítimo, asociado con la falta de infraestructura y de sistemas integrados de organización y operación.

Era un hecho que la infraestructura portuaria requería de una rehabilitación integral que permitiera ampliar sus capacidades y reducir los gastos de conservación. Se necesitaba emprender acciones específicas en las áreas de operación, dragado, de equipamiento para maniobras terrestres y marítimas. Ello permitiría la agilización del flujo de las mercancías entre los buques, las bodegas del puerto y los sistemas de transporte terrestre.

La ejecución de los programas para encauzar dicho desarrollo, se concentraron específicamente en ocho puertos, que por su intensidad de tráfico se les dio la máxima prioridad en el sistema de transporte nacional, estos fueron: Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos en el Golfo de México, y Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, en el Litoral del Pacífico.

En esos años empezaba a generalizarse en los puertos comerciales el uso de los contenedores por lo que se impulsó la idea de vincular a los puertos industriales con la transformación de las materias primas voluminosas que se recibirían en naves de gran porte.

A principios de los ochenta poco se había avanzado en cuanto a lo pretendido en la reforma portuaria de los setenta, por lo que persistía el atraso en los puertos (inadecuada organización, mantenimiento y dragado deficiente, equipos insuficientes, poca integración de los puertos con los demás modos de transporte, centros urbanos y regionales).

La intensificación de la apertura comercial de México a finales de los ochenta, obligaba a que la actividad portuaria experimentara realmente una transformación. Era necesario impulsar los sistemas de cabotaje y altura para la transportación de bienes a largas distancias que permitieran un mejor equilibrio en la utilización de distintos modos de transporte y la generación de empleos y de divisas a partir del fomento de polos de desarrollo regional en los litorales para la industria, el turismo y la pesca.

Durante el sexenio salinista parte importante de la estrategia de modernización, estuvo fincada en la revisión del papel del Estado en la economía y la ampliación de los espacios de actividad para el sector privado. En materia portuaria también se emprenderían acciones tendientes a desarrollar los puertos. Entre las acciones más sobresalientes, estuvieron: la promulgación del reglamento referente a las maniobras en zonas portuarias federales, a principios de junio de 1991, que alentó la creación de empresas de transporte multimodal y el uso de contenedores para agilizar las actividades de comercio internacional. El remplazo de las bases legales y operativas que tenían varias décadas sin modificaciones. Estas y otras modificaciones tuvieron una mayor viabilidad ante la entonces posible firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.⁶⁹

En este rubro, uno de los objetivos inmediatos fue que los puertos se desarrollaran de tal forma que no representaran un “cuello de botella” para el sector que se consolidaba como pieza clave en el desarrollo de nuestra economía, es decir, el comercio exterior.

México con sus más de 10 mil kilómetros de litorales en el Pacífico, el Atlántico y el Caribe, cuenta con grandes posibilidades de desarrollo portuario. Actualmente dentro de esta gran extensión de mar y tierra, existen 258 sitios que presentan alguna actividad portuaria; muchos de ellos son puertos y refugios pesqueros.

De estos 258 sitios, destacan 87 puertos (ver cuadro 5), que son los registrados en el catastro portuario, y los cuales otorgan generalmente de manera combinada, actividades comerciales, pesqueras, turísticas, petroleras y de carga especializada. Su distribución a lo largo de nuestros litorales es equilibrada, ya que 41 se encuentran en el Pacífico y 46 en costas atlánticas del Golfo de México y el Caribe. En conjunto, estos puertos suman unos 128 kilómetros de muelles, correspondiendo el

⁶⁹ La ventaja primordial del contenedor es que permite integrar los distintos medios y facilita mucho el transporte “puerta a puerta”, es decir, entre los puntos extremos del origen y del destino de la carga.

⁷⁰ Unidad de la Crónica Presidencial. Crónica del gobierno de Carlos Salinas de Gortari, 1988-1994. Síntesis e índice temático. Presidencia de la República. Fondo de Cultura Económica. México, 1994, p 161

45% a las costas del Pacífico y 55% al los del 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.⁷⁰

Desde la administración pasada se ha realizado un importante esfuerzo para la construcción y equipamiento portuario, lo que ha permitido que actualmente México cuente con terminales especializadas de contenedores, fluidos y graneles, en los principales puertos de ambos litorales.

Cuadro 5

	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera	Terminal especializada
<i>Pacífico</i>	15	25	21	9	8
<i>Baja California</i>					
Ensenada	*	*	*		
Isla Cedros		*			*
San Felipe		*			
El Sauzal	*	*			
Rosarito				*	
<i>Baja California Sur</i>					
Guerrero Negro					*
Matancitas		*			
San Carlos	*	*			
Cabo San Lucas	*		*		
San José del Cabo			*		
La Paz- Pichilingue-San Juan de la Costa	*	*	*	*	*
Sta. Rosalia-Sta. Maria- Isla Sn. Marcos	*	*	*		*
Puerto Escondido	*				
Loreto			*		
Mulegé			*		
<i>Sonora</i>					
Guaymas	*	*	*	*	*
Puerto Peñasco		*			
San Carlos			*		
Yavaros		*			
Golfo de Santa. Clara		*			

⁷⁰ Pérez Escobedo, María Antonieta. *Comercio exterior*, vol. 45, num.4. Abril 1995. p.p.303-304

	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera	Terminal especializada
<i>Sinaloa</i>					
Topolobampo	*	*	*	*	
Mazatlán	*	*	*	*	
Altata		*			
El Sábalo			*		
Teacapán		*			
<i>Nayarit</i>					
San Blas		*			
La Cruz de Huanacaxtl		*			
Nuevo Vallarta			*		
<i>Jalisco</i>					
Barra de Navidad		*	*		
Puerto Vallarta			*		
<i>Colima</i>					
Manzanillo	*	*	*	*	*
<i>Guanajuato</i>					
Acapulco	*	*	*	*	
Ixtapa			*		
Zihuatanejo			*		
Vicente Guerrero		*			
<i>Oaxaca</i>					
Salina Cruz	*	*		*	*
Puerto Angel		*			
Puerto Escondido			*		
Bahías de Huatulco			*		
<i>Chiapas</i>					
Puerto Madero	*	*			
Golfo	18	30	17	14	7
<i>Tamaulipas</i>					
Altamira	*				*
El Mezquital	*				
La Pesca		*			
Tampico	*	*	*	*	*
<i>Veracruz</i>					
Tuxpan	*	*	*	*	*
Nautla		*	*	*	
Tecolutla		*		*	
Tlacotalpan		*			
Veracruz	*	*	*	*	*
Alvarado		*			
Coatzacoalcos	*	*	*		

	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera	Terminal especializada
Pajaritos				*	*
Minatitlán-Nachital	*		*	*	
<i>Tabasco</i>					
Dos Bocas				*	
Sánchez Magallanes		*		*	
Frontera	*	*		*	
Chiltepec		*		*	
<i>Campeche</i>					
Ciudad del Carmen		*	*	*	
Lerma		*	*	*	
Cayo de Arcas				*	
Sabancuy		*			
Champotón		*			
<i>Yucatán</i>					
Progreso	*		*		
Yukalpetén	*	*	*		
Celestum		*			
Chuburna		*			
Sisal		*			
Telchac		*			
Dzilam de Bravo		*			
El Cuyo		*			
Las Coloradas					*
Río Lagartos		*			
San Felipe		*			
<i>Quintana Roo</i>					
Holbox		*			
Isla Mujeres		*	*		
Puerto Morelos	*	*			
Cancún			*		
Cozumel	*		*		
Punta Venado (Calica)			*		*
Puerto Aventura			*		
Punta Allen	*				
Xcalak	*				
Chetumal	*	*			
La Aguada	*				
Majahual	*				
Playa del Carmen			*		
Pto. Juárez-Punta Sam	*	*	*		
Total	33	55	38	23	15

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Actualmente los puertos más importantes en el Pacífico, son los siguientes: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Pichilingue, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz y Puerto Madero.

Una descripción más detallada de estos puertos, es la que presento a continuación:

3.3.1 ENSENADA, B.C.

El puerto de Ensenada se sitúa en el estado de Baja California, y fue construido con el propósito central de expedir la salida de la vasta producción agrícola que se tenían en el Valle Imperial, Mexicali, Baja California Norte, especialmente de algodón.

Este puerto se ubica en el litoral poniente de la península, que mira al Pacífico, a los 31°51'30'' de latitud norte y 116°38'00'' de longitud oeste. Está a unos 100 kilómetros de la frontera con los Estados Unidos. Esta localización geográfica lo convierte en un excelente puerto tanto de altura como de cabotaje.

Es una terminal amplia, que dispone de instalaciones para el manejo de carga comercial y productos pesqueros, así como también para la atención de pasajeros en cruceros turísticos.

Cuenta con obras portuarias importantes: 5,065 metros lineales en obras de protección, 3,290 m. en obras de atraque y 108,519 m² de áreas de almacenamiento.

Ensenada sirve a la región geoeconómica del noroeste, y se relaciona principalmente con el estado de Baja California y el norte de Sonora. Esta zona participa con aproximadamente 3.5% del PIB, y en ella se encuentra localizado alrededor del 17% de los parques industriales del país.

No podemos dejar de mencionar su cercanía con la frontera de Estados Unidos y la existencia de la autopista, la cual facilita el traslado de mercancías hacia o desde ese país (la distancia entre Ensenada y los puertos de San Diego y Los Angeles es de 142 Km. y 342 respectivamente).

Con el otro lado del Pacífico, también nos permite tener acceso a los países integrantes de la Cuenca del Pacífico, en especial, a las costas de Japón, China, Corea, Australia, Nueva Zelanda, entre otros.

3.3.2 GUAYMAS

Otro de los puertos más antiguos del país y que en fechas recientes evolucionó rápidamente es el de Guaymas, ubicado en la bahía del mismo nombre del estado de Sonora. Este lugar fue descubierto por el capitán español Francisco Lucenilla en 1650, y 120 años después fue fundada la ciudad y puerto que luego fue declarado de altura ante la importancia de la importación y exportación de mercancías.

Se localiza a 400 Km. de la frontera con Estados Unidos, frente al Mar de Cortés, a los 27°55'00'' de latitud norte y los 110°53'30'' de longitud oeste, por lo que se ubica en la costa norte del Pacífico, al centro del Golfo de California.

Guaymas está en una zona agrícola importante del país de donde se obtienen considerables volúmenes de trigo, garbanzo, tomate, cítricos, sandía y otras hortalizas. También ha sido tradicionalmente la puerta natural para el sector pecuario y para el comercio de minerales del rico estado de Sonora; así como el paso de suministros a Baja California. Es además, enlace natural de comercio entre los estados del noroeste de México con los países de la cuenca del Pacífico, y con los estados norteamericanos de Arizona y Nuevo México.

En décadas pasadas fue considerado como un modelo de un puerto en desarrollo⁷¹, gracias a su eficiencia para manejar el embarque de pacas de algodón. Actualmente ha logrado dentro del sistema portuario nacional, la mayor productividad en el manejo de graneles agrícolas, minerales y fluidos.

De acuerdo a los volúmenes operados para la exportación, en 1996 el puerto de Guaymas ocupó el quinto lugar en importancia a nivel nacional en cuanto al manejo

⁷¹ Ortiz, Federico. Los Puertos Mexicanos. Ed. Fondo de Cultura Económica, colecciones trimestrales del Fondo. México. 1976. p.34

de granel mineral. especialmente cemento y cobre; el segundo en fluidos, particularmente ácido sulfúrico.

La infraestructura portuaria con la que cuenta es:

Áreas de agua (metros lineales): Canal de acceso de 11.5,

Dársena de ciaboga 12

Obras de atraque (metros lineales): Altura 965, Cabotaje 193,

Pesca 1,534, Turismo 126,

Pemex 822, Armada 121,

Reparación y construcción 1,046,

Otros 11.

total: 4, 818.

Áreas de almacenamiento: Bodegas 13,335 (m²)

Patios 176,000 (m²)

Cobertizos 10,664 (m²)

total: 199,999.

Guaymas sirve a la región geoeconómica del noroeste del país, y se relaciona principalmente con los estados de Sonora, Baja California y Baja California Sur. Su zona de influencia participa con alrededor de 5% del PIB y en ella se localiza 20% de los parques industriales del país.⁷²

Por su ubicación, el puerto de Guaymas permite acceder a los países integrantes de la cuenca del Pacífico, en especial, a las costas occidentales de Estados Unidos y Canadá, así como Japón, China, Corea, Australia, Nueva Zelanda y Chile, entre otros.

Su productividad es buena en el manejo de graneles, sin embargo por su infraestructura, equipamiento y vastas reservas territoriales aún por desarrollar, el puerto cuenta todavía con un gran potencial.

⁷² Los puertos mexicanos: Inversión hacia el futuro. Ed. SCT, SHCP y Puertos Mexicanos. p.29

3.3.3 TOPOLOBAMPO

Este puerto vino funcionando durante un largo tiempo como de cabotaje, sin embargo, hasta hace poco tiempo el gobierno federal puso atención en éste y observó que podía convertirse en un magnífico puerto de altura.

Ubicado a 20 Km. de los Mochis, Sinaloa, le permite tener contacto con la zona industrial del norte del país, y por el otro lado resulta ser una vía muy práctica para los que deseen dirigir la producción hacia los países del Pacífico. Se localiza a los 25°36'00" de latitud norte y 109°04'00" de longitud oeste.

Su vocación principal es el servicio portuario industrial para productos agropecuarios, sin embargo la industria maquiladora de Sinaloa con la apertura que se le dio como puerto de altura, fue la primera beneficiada.⁷³

Este puerto cuenta con terminales privadas para el manejo de diferentes tipos de carga.

Su infraestructura portuaria es la siguiente:

Áreas de agua (metros lineales): Canal de acceso de 14,
2 Dársenas de ciaboga 10 y 14.

Obras de atraque (metros lineales): Altura 520, Cabotaje 63,
Pesca 704, Turismo 56,
Pemex 439, Reparación
y construcción 15.

total: 1, 797.

Áreas de almacenamiento: Bodegas 8,060 (m²)
Patios 147,800 (m²)
Cobertizos 2,240 (m²)

total: 158,100.

⁷³ El Universal. 27 de mayo de 1991. p.1y18 "Topolobampo en vías de ser el Taiwan mexicano."

3.3.4 PICHILINGUE - LA PAZ

Pichilingue se encuentra en una bahía perfectamente abrigada al extremo sur de la península de Baja California, a la entrada del Golfo de California. Su ubicación es a los 24°16'30'' de latitud norte y 110°09'18'' de longitud oeste.

En Pichilingue se asienta una terminal de transbordadores que inició operaciones en 1963 y un parque industrial pesquero desarrollado a partir de 1972. La construcción de estas instalaciones permitió unir el territorio peninsular con lo que fue la Isla de San Juan Nepomuceno, en cuyos territorios se encuentra el nuevo puerto comercial de Pichilingue, localizado a 18 kilómetros al norte de la ciudad de La Paz, capital del estado.

El nuevo puerto comercial de Pichilingue fue inaugurado en mayo de 1991, ahora con capacidad para el tráfico de altura y cabotaje. Este puerto cuenta con un dragado necesario para establecer 10 metros de profundidad operativa y equipo suficiente que le permite recibir barcos de carga general, de graneles agrícolas, portacontenedores y cruceros turísticos.

Su participación en el comercio internacional aún no es la que se esperaba pero se pretende que sea creciente ante el gran dinamismo de la cuenca del Pacífico. La zona y la terminal de altura de Pichilingue cuentan con todo lo necesario para ampliar y fortalecer las relaciones productivas y el intercambio comercial de México con los países de la cuenca del Pacífico.

La infraestructura con la que cuenta el puerto de Pichilingue es:

Obras de protección (metros lineales): Rompeolas 560, Espigones 260,
Protección marginal 3,072
total: 3,892.

Áreas de agua (profundidad en metros): Canal de acceso de 11.5,
Dársena de ciaboga 12.

Obras de atraque (metros lineales): Altura 200, Cabotaje 694,
Pesca 468, Turismo 2,284,

Pemex 123, Armada 50,
Otros 59.

total: 3, 878.

Areas de almacenamiento:

Bodegas 2,554 (m²)

Patios 21,370 (m²)

Cobertizos 2,040 (m²)

total: 25,964

El puerto mantiene un servicio de cabotaje, principalmente con Mazatlán y Topolobampo, además de tener un potencial en el mercado de cruceros de la costa oeste de los Estados Unidos.

3.3.5 MAZATLAN

En el litoral del rico estado de Sinaloa un gran potencial agrícola pesquero permite prosperar a otra terminal marítima de altura, el puerto de Mazatlán. Se trata de un puerto habilitado, formado al unir por medio de rompeolas las islas de Crestón, Chivos, La piedra, cerro de Vigía y Azada, una superficie marina de unos 30 Km². Tiene un canal de acceso de 1 200 m de longitud por 100 de anchura y una profundidad de 10 mts., que permite que accedan grandes embarcaciones.

Mazatlán es un puerto turístico, pesquero y comercial. Referente a este último punto, sirve a las regiones geoeconómicas del noroeste, norte y centro-occidente del país, y se relaciona con los estados de Nayarit, Durango, Jalisco, Sinaloa, Aguascalientes, Coahuila, San Luis Potosí y Zacatecas, vinculándose también, de manera importante, con la península de Baja California como proveedor de suministros. La zona participa con alrededor de 17% del PIB.

Como se aprecia, la zona de influencia de esta terminal es grande, ya que se extiende a parte importante del centro de la República y su frontera norte. Las vías de enlace son buenas a través de las carreteras y el ferrocarril del Pacífico.

En cuanto a su zona de influencia con el exterior, mantiene intercambios con la costa oeste de los Estados Unidos y países asiáticos. Su movimiento de cruceros proviene principalmente de los Estados Unidos.

Cabe señalar que por sus atractivos naturales, culturales e infraestructura, Mazatlán es un puerto importante para el arribo de cruceros.

Para la pesca, el puerto cuenta con un parque industrial pesquero y 1,788 mts. de muelles e instalaciones diversas para el desarrollo de esta actividad. Principalmente se maneja atún, camarón, sardina, barrilete, cazón, lisa, sierra, entre otras especies.

En años recientes se le puso una mayor atención al puerto para atender de mejor forma el potencial agrícola y pesquero del Estado (se ubica entre los principales productores nacionales de tomate, sandía, arroz y cártamo).

La infraestructura portuaria con la que cuenta:

Obras de protección (metros lineales): Rompeolas 1,488, Escolleras 1,455,
Espigones 160.
total: 3,103.

Áreas de agua (profundidad en metros): Canal de acceso de 11,
Dársena de ciaboga 10.

Obras de atraque (metros lineales): Altura 1,258, Cabotaje 120,
Pesca 2,011, Turismo 331,
Pemex 90, Armada 131,
Reparación y construcción 582,
Otros 177.
total: 4,700.

Áreas de almacenamiento: Bodegas 19,351 (m²)
Patios 67,564 (m²)
total: 86,915.

3.3.6 MANZANILLO

El puerto de Manzanillo se ubica en el estado de Colima, la costa oeste del país, a los 19°04'00" de latitud norte y los 104°19'00" de longitud oeste.

Manzanillo es un puerto estratégico y de gran potencial para el comercio con nuestros principales socios comerciales (Estados Unidos y Canadá), así como con los países que conforman la zona más dinámica a nivel mundial, tales como Japón, Corea, Singapur, Hong Kong, Australia y Nueva Zelanda. Por ello y gracias a su fácil acceso a las principales rutas marítimas del Pacífico, se ha convertido en una de las principales puertas para los productos tanto de México como de algunos países de la cuenca del Pacífico.

Es un puerto con alto desempeño, sustentado en su moderna infraestructura, y la especialización en el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales. Su mayor atención está centrada hacia las importaciones.

Respecto a su zona de influencia interna, sirve a la región geoeconómica centro-occidente de México, donde se concentran importantes desarrollos industriales y agrícolas, como son el estado de Jalisco, la zona del Bajío, el Estado de México y el Distrito Federal. Sus enlaces carreteros y ferroviarios lo comunican con estas ciudades y centros productivos del país. Mediante el servicio especializado de trenes unitarios, Manzanillo se une con los puertos de Altamira y Tampico, en el Golfo de México.

Los volúmenes de carga de altura operados en Manzanillo lo colocan como el tercer puerto mexicano del Pacífico y el quinto a nivel nacional. Su potencial es aún muy elevado, lo cual se refleja en los significativos crecimientos observados en los últimos años.

La infraestructura portuaria de Manzanillo se compone por:

Obras de protección (metros lineales): Rompeolas 700, Escolleras 500,
Protección marginal 650.
total: 1,850.

Áreas de agua (profundidad en metros): Canal de acceso de 14,
Dársena de ciaboga 14.
Obras de atraque (metros lineales): Altura 2,461, Cabotaje 216,
Pesca 676, Turismo 235,
Pemex 517, Armada 876,
Otros 18.

total: 4,999.

Áreas de almacenamiento: Bodegas 23,043 (m²)
Pacios 271,057 (m²)
Cobertizos 887 (m²)
total: 294,987.

Por otra parte, Manzanillo tiene un gran potencial para la industria de cruceros. La ciudad y sus alrededores son uno de los destinos turísticos con mayor movimiento.

3.3.7 LÁZARO CÁRDENAS

Con coordenadas de latitud norte 17°56'00'' y 102°11'00'' de longitud oeste, coincidiendo con el delta del río Balsas, frente al Océano Pacífico y en los límites de los estados de Michoacán y Guerrero, nació un moderno puerto mexicano, que con grandes adelantos técnicos y los equipos necesarios continua otorgando servicio a la planta siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas. El puerto inició funciones en el año de 1980 principalmente con movimientos de carga de maquinaria y equipos destinados a la siderúrgica.

Lázaro Cárdenas es un puerto industrial con gran reserva territorial donde además de las siderúrgicas se localizan, plantas petroquímicas y de fertilizantes, ello le ha permitido colocarse como el tercer puerto en importancia a nivel nacional, y el primero en la costa del Pacífico. Este puerto da servicio a las regiones

geoeconómicas centro-occidente y centro-sur, y se relaciona principalmente con el Distrito Federal y los estados de Guerrero, México, Michoacán y Morelos. La zona participa con alrededor de 43% del PIB. Lázaro Cárdenas está unido, vía carretera y ferrocarril, con la ciudad de Morelia y la capital del país, y de ahí, se enlaza con las redes de comunicación nacional.

La infraestructura y equipamiento de Lázaro Cárdenas le dan al puerto un gran potencial para su desarrollo en el futuro. Cuenta con un equipo para un eficiente manejo de petróleo y de productos químicos. Asimismo, dispone de instalaciones especializadas de alta capacidad para manejo de contenedores, incluso refrigerados, y de graneles agrícolas. Su área de almacenamiento es la mayor de los puertos del Pacífico.

Algunos de los datos de infraestructura son:

Obras de protección (metros lineales): Escolleras 600, Espigones 1,989,
Protección marginal 3,550.

total: 6,139.

Áreas de agua (profundidad en metros): Canal de acceso de 14,
Dársena de ciaboga 14.

Obras de atraque (metros lineales): Altura 2,680, Cabotaje 150,
Pemex 110, Armada 49,
Otros 130.

total: 3,119.

Áreas de almacenamiento: Bodegas 33,974 (m²)
Patios 286,400 (m²)

total: 320,374.

En 1993, el puerto participó con 14.1% en el volumen de carga de altura operado a nivel nacional, y con el 12.1% del tráfico de cabotaje.

Sus amplias reservas territoriales e infraestructura aún le permiten el desarrollo de industrias pesadas con vías a la exportación de productos hacia los países de la cuenca del Pacífico.

3.3.8 ACAPULCO

Acapulco es un puerto natural con gran trascendencia histórica, ya que durante prácticamente dos siglos ligó ininterrumpidamente a México con el Oriente.

Situado en una amplia bahía de aguas tranquilas y defendida por la sierra de Atoyac, el puerto de Acapulco se localiza a los 16°50'00" de latitud norte y los 99°53'00" de longitud oeste. Su área de influencia se ha reducido, antes otorgaba servicio a una amplia zona del pacífico-sur y centro sur de México. Ahora, su área de influencia prácticamente se limita al estado de Guerrero y Distrito Federal. Acapulco se comunica con la capital del país a través de una moderna autopista, y con el resto de las ciudades en el litoral del Pacífico, a través de la carretera costera.

Como veremos no cuenta con grandes obras de infraestructura, debido tal vez a que se consideraba como un buen puerto natural.

Áreas de agua (profundidad en metros): Canal de acceso de 25,
Dársena de ciaboga 23.

Obras de atraque (metros lineales): Altura 198, Cabotaje 150,
Pesca 173, Turismo 3,409,
Pemex 80, Armada 244,
Reparación y construcción 39,
Otros 30.

total: 4,323.

Áreas de almacenamiento: Bodegas 5,725 (m²)
Patios 8,300 (m²)

total: 14,025.

El puerto de Acapulco ha prosperado más como un centro turístico internacional que como una terminal marítima de altura; recibe, sin embargo, grandes embarcaciones, tanto de pasajeros, como de carga y automóviles.

3.3.9 SALINA CRUZ

Este puerto se localiza en las costas de Oaxaca influenciado por una importante zona conocida con el nombre del Istmo de Tehuantepec. La zona es potencialmente rica en recursos naturales y abarca una superficie mayor a los 50 mil Km² dentro de los estados de Veracruz y Oaxaca.

A mediados del siglo anterior, la American Hawaiian Steamship, Co., asociada con otras empresas extranjeras, construyeron el Ferrocarril Transistmico, entre los puertos de Coatzacoalcos, en el Golfo, y Salina Cruz, en el Pacífico, distantes sólo 300 Km. uno de otro, consolidándose como el principal punto de enlace entre al Atlántico y el Pacífico durante casi 25 años. Grandes embarcaciones procedentes de Europa llegaban a cargar la mercancía procedente del lejano Oriente a través del istmo, y viceversa.

Esta zona, aún a principios de siglo era muy codiciada para construir un canal interoceánico, que diera un mayor flujo al comercio entre Oriente y Occidente, pero decayó a partir de 1915, cuando se inauguró el canal de Panamá. Con la puesta en marcha de este Canal, la apuntada prosperidad del istmo de Tehuantepec se frenó y por muchos años permaneció estancada. Tal situación de abandono permaneció hasta los años setenta, cuando se decide nuevamente estimular su desarrollo integral bajo el proyecto llamado "alfa-omega", con el objetivo de promover las actividades económicas en la región. Esto se pretendió lograr mediante la explotación del petróleo y la exportación de azufre; posteriormente, con la instalación de varias plantas petroquímicas.

Se logró que mejorara la infraestructura en esta región, sin embargo, hoy el Istmo de Tehuantepec nuevamente requiere de fuertes inversiones para la modernización

de sus carreteras, vías férreas, conductos eléctricos, etc., lo que sin lugar a dudas serán un detonante para el desarrollo de la zona, que mucha falta le hace.

Existe el megaproyecto transistmico que contempla inversiones multimillonarias, pero aún falta la opinión de la región, estudios fidedignos que garanticen que no existirá un impacto ambiental negativo, y sobre todo, el decidir y saber como y porqué este proyecto se concesionaría a inversionistas privados, o si el gobierno sería el responsable de dichas inversiones.*

El puerto de Salina Cruz, ubicado en una región de intenso movimiento marítimo y de una gran riqueza pesquera, se sitúa a los 16°09'30" de latitud norte y los 95°11'30" de longitud oeste.

Como se señaló, este puerto posee una ubicación estratégica en la geografía del país, principalmente por la corta distancia que separa, en esa región del Istmo de Tehuantepec, al Océano Pacífico del Golfo de México. Tal ubicación aunada a la existencia de la refinería de Petróleos Mexicanos en la localidad, dan al puerto de Salina Cruz un importante potencial para desarrollos industriales y como terminal portuaria para efectuar el manejo de distintas cargas entre ambos litorales. Además, cuenta con el apoyo del puerto de Coatzacoalcos en el Golfo de México.

Actualmente Salina Cruz dispone de instalaciones y equipo para el manejo especializado de contenedores, así como de muelles y bodegas para diversos productos movilizados como carga general suelta. Asimismo cuenta con instalaciones para atender a la flota pesquera que tiene como asiento esta terminal. Al puerto se accede por carretera o ferrocarril.

La infraestructura con la que cuenta el puerto de Salina Cruz es la siguiente:

Obras de protección (metros lineales): Rompeolas 4,821, Espigones 500,

Protección marginal 385.

total: 5,706.

* Ver. Hernández, Jaime. "Impacto ambiental, freno al megaproyecto transistmico; voces en pro y en contra: esperan 14 mil mdp. en inversiones". El Financiero. México 14 de octubre de 1997. p.15

Áreas de agua (profundidad en metros): Canal de acceso de 12,
 Dársena de ciaboga 10.

Obras de atraque (metros lineales)* : Altura 550, Pesca 808,
 Pemex 551, Armada 200,
 Reparación 383
 Otros 6.

total: 2,498.

* No está contabilizada la longitud de las monohoyas.

Áreas de almacenamiento:

Bodegas 19,909 (m²)
 Patios 77,504 (m²)

total: 97,413.

La zona de influencia del puerto, es la región pacífico-sur y golfo, y se relaciona con los estados de Puebla, Veracruz, Chiapas, Guerrero y Oaxaca. La zona participa con alrededor de 5.9% del PIB. En cuanto a la zona de influencia externa el puerto tiene acceso a las costas occidentales de los Estados Unidos y Canadá, así como Centro y Sudamérica.

3.3.10 PUERTO MADERO

A sólo 30 kilómetros de la frontera con Guatemala, surge uno de los puertos mexicanos más recientes. Esta obra portuaria, fue emprendida durante el gobierno del presidente Echeverría, quien lo puso en servicio el 1 de junio de 1974.

Se localiza en el estado de Chiapas, al extremo sur de la República mexicana en litoral del Océano Pacífico, a los 14°43'0'' de latitud norte y 91°25'00'' de longitud oeste.

Considerada como la décimo segunda terminal marítima de altura del país, nació sin problemas, debidamente planeado y organizado para operar en beneficio de una

vasta y rica zona agrícola, donde se produce algodón, café, plátano y cacao, principalmente. Sirve a las regiones geoeconómicas pacífico-sur y golfo, y se relaciona con los estados de Chiapas y Tabasco. Se enlaza por carretera y ferrocarril con Salina Cruz, y de ahí, con el resto del país.

El puerto tiene movimiento de altura especialmente de productos agrícolas con destino a la costa oeste de los Estados Unidos.

La infraestructura de Puerto Madero en los siguientes rubros es:

Obras de protección (metros lineales): Escolleras 1,542, Espigones 1,550,
Protección marginal 4,704.
total: 7,796.

Áreas de agua (profundidad en metros): Canal de acceso de 10 a 12,
Dársena de ciaboga 10.

Obras de atraque (metros lineales): Altura 151, Pesca 470,
Armada 200, Otros 50.
total: 841.

Áreas de almacenamiento: Bodegas 2,520 (m²)
Cobertizos 630 (m²)
Patios 22,350 (m²)
total: 25,500.

IV. LAS RELACIONES COMERCIALES PORTUARIAS DE MEXICO CON PAÍSES DE LA CUENCA DEL PACIFICO

4.1 MÉXICO Y EL COMERCIO DE SUS PRODUCTOS CON PAÍSES DE LA CUENCA DEL PACÍFICO.

Se ha señalado que en la época de la expansión colonial española, el puerto de Acapulco fue de gran importancia para el contacto de la Nueva España, hoy México, con algunos países situados en el Pacífico, ya que fue uno de los primeros en recibir mercancías de China, Japón, Malaca, Camboya, Tailandia e India, embarcadas en su mayoría en el puerto de Manila.

En la actualidad, México cuenta con una importante infraestructura a lo largo de sus costas; somos un país con recursos naturales considerables -de algunos dependen en gran medida muchos países de la región-, y a su vez constituimos, por nuestra población, un mercado atractivo para la venta de productos manufacturados de las naciones altamente exportadoras, especialmente, las localizadas en el área del Pacífico.

Al igual que la gran diversidad y diferencia que existe entre los países que conforman la Cuenca del Pacífico, los intercambios de México con estas naciones también son muy desiguales, ya que dos países están considerados dentro de nuestros principales socios comerciales, y con el resto nuestro comercio es mínimo. Sin embargo, cabe señalar, que durante ésta última década se han realizado esfuerzos importantes para expandir y diversificar los intercambios comerciales, tecnológicos, financieros y sociales dentro de la zona.

Dentro de las relaciones comerciales de México con los países asiáticos que tienen costas en el Pacífico destaca principalmente la que mantiene con Japón. Este país cuenta con más de 125 millones de habitantes y con un ingreso per cápita de más

op cit pag.56

de 35,000 dólares anuales (el más alto a nivel mundial), y se ha consolidado como la segunda economía de mejor desempeño en el mundo.

Nuestro intercambio comercial con este país oriental ha sufrido importantes cambios en cuanto a las cantidades y tipos de productos. Por ejemplo, en la década de los setenta el saldo del comercio fue deficitario, posteriormente, a partir de 1981 se tornó superavitario, debido principalmente, al incremento de las exportaciones petroleras, y la reducción de las importaciones derivadas de la crisis de 1982. A principio de los años noventa se dio un repunte en la tendencia, ya que durante el periodo 1990-1993 el intercambio creció en 20%. En 1993 Japón representó el cuarto destino de las exportaciones mexicanas y el segundo proveedor de nuestro país. En 1994 el comercio bilateral de México-Japón alcanzó los 5,533 millones de dólares, de los cuales, 1,342 fueron exportaciones concentradas principalmente en el petróleo crudo, alimentos, materias primas, químicos, maquinaria y equipo, e importaciones por 4,191 millones de dólares, destacando la compra de maquinaria y equipo, partes y motores para automóviles y máquinas para procesamiento de datos.

En términos del comportamiento de la balanza comercial, esta se tornó claramente deficitaria aumentando en el lapso 90-93, 8.5 veces. Esta tendencia, claramente desfavorable para México se ha mantenido prácticamente en todo lo que va de la década de los noventa.

La apertura del comercio mexicano con los demás países que integran esta vasta región, a pesar de que se ha incrementado, no ha propiciado que Japón haya sido desplazado por otra nación en cuanto a las cantidades de los intercambios.

COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO CON PAÍSES
DE LA CUENCA DEL PACÍFICO

Países	EXPORTACIONES										IMPORTACIONES										SALDO				
	1982	1988	1987	1990	1992	1994	1996	1982	1988	1987	1990	1992	1994	1996	1982	1986	1987	1990	1992	1994	1996	1980	1992	1994	1996
Australia	13	15	39	35	49	53	58	19	75	30	36	105	166	128	-6	-60	9	-1	-56	-113	-70				
Canadá	584	393	886	226	1000	1470	1181	291	235	398	391	1052	1600	1744	293	158	488	-165	-52	-130	-563				
Corea	207	102	185	102	41	38	198	23	11	133	185	617	734	1177	184	91	32	-83	-576	-686	-979				
Chile	11	16	40	90	152	203	689	25	52	3	37	96	228	402	-14	-36	37	53	56	-25	287				
China	87	83	67	66	42	38	59	59	62	9	218		429	780	28	21	58	-152	-387	-722					
Estados Unidos	11129	13341	18654	18837	37468	51943	80663	8188	8954	14593	19846	44279	57007	67629	2941	4387	4071	-1009	-6811	-5064	13034				
Hong Kong	5	14	56	42	62	135	433	66	12	33	220	403	250	129	-61	2	23	-179	-341	-115	304				
Indonesia	3	2	9	8	44	35	16	18	10	11	20	106	247	250	-15	-8	-2	-12	-62	-212	-234				
Japón	1450	1709	1495	1502	793	988	1363	777	723	1402	1283	3041	3812	3901	673	966	93	219	-2248	-2854	-2538				
Malasia	3	1	7	3	6	5	23	5	5	7	17	167	318	535	-2	-4	0	-14	-161	-313	-512				
Nueva Zelanda	2	6	16	8	3	7	3	32	38	23	185	152	143	132	-30	-32	-7	-177	-149	-136	-129				
Singapur	1	5	15	33	104	67	235	13	21	21	45	104	213	383	-12	-16	-6	-12	0	-145	-148				
Tailandia	4	17	61	11	9	18	55	1	1	3	34	97	215	244		16	58	-23	-88	-197	-189				
Taiwan			116		43	23	42			81		543	865	891			35		-500	-842	-849				
Filipinas	81	4	6	2	4	7	1	4	1	1	5	29	71	19	77	3	5	-3	-25	-64	-18				
Total con mundo	21209	22105	26972	27167	46196	60882	95941	13687	13441	19650	30014	62129	79346	89434	7522	8664	7022	-2847	-15933	-18464	6507				

Fuente: Fondo Monetario Internacional. Direction Of Trade Statistics Year book 1997. p.318,319.

El tipo de productos que México exporta a la mayoría de estos países, coinciden con los que vende a Japón, destacando el petróleo. En la década de los setenta, algunos de los principales productos mexicanos exportados, fueron: algodón en rama, sal comestible e industrial, semilla de ajonjolí, café en grano, plomo refinado y sin refinar, camarón congelado, hierro colado, carne de caballo, chicle, fertilizantes, piezas y autopartes, ópalo tallados, máquinas de escribir y manganeso concentrado. Esta diversidad de productos exportados fue muy superior a la que se tuvo durante los ochenta, en los que la participación del petróleo mostró un crecimiento muy dinámico y casi único (en 1980 representaba el 50% a finales de 1987 alcanzó alrededor del 75%).

A partir de que México impulsó su apertura comercial con el exterior, y sobre todo desde los años noventa, la participación de las manufacturas en las exportaciones mexicanas han mostrado un gran dinamismo, las cuales le han permitido una mayor diversificación dentro de sus productos de exportación. Esta tendencia se ve reflejada en la nuestra Balanza Comercial que en el rubro de las exportaciones se compone por: productos manufacturados 88.2%, productos petroleros 9.8%, productos agropecuarios 1.6% y productos extractivos no petroleros 0.4%.

En cuanto a las importaciones que México ha realizado con la mayoría de estos países, no se han visto cambios substanciales, ni en cantidad ni en los productos. Durante estos últimos años, nuestras compras han correspondido principalmente a bienes intermedios y de capital, también se registran compras de algunos productos alimenticios como leche en polvo, carne, mantequilla, granos, aunque en un porcentaje menor.

A continuación, se presenta una lista detallada de los 10 principales productos de exportación e importación de México con países de la Cuenca del Pacífico durante 1996.

Principales productos comercializados con Australia

Exportados	Importados
Cables de fibras ópticas, materias colorantes de origen vegetal o animal, hojas y tiras a base de cobre-zinc, trituradores y mezcladoras para alimentos, medicamentos terapéuticos o profilácticos, cintas de hilo de caucho, fresas congeladas, muebles de madera, productos orgánicos sintéticos, partes superiores de calzado.	Caseína, lana peinada a granel, quesos duros y semiduros, carne de ovino en canal y medios canales, lana peinada en mechas, ilmenita (mineral de titanio), grasa butírica deshidratada, habas, semillas de zanahoria, carne de ovino en trozos sin deshuesar.

Principales productos comercializados con Corea

Exportados	Importados
Jaibas vivas, los demás pescados, puertas y sus marcos, condensadores de papel o plástico, café crudo o en grano, tomates enteros y en trozos, los demás tomates en conserva, cerveza, sal incluyendo la de mesa, mineral de cobre concentrado.	Bovinas para videotape, monitores con tubo de rayo catódico en colores, construcciones prefabricadas, los demás máquinas y aparatos con función propia, cassettes o cartuchos para embovinar cintas magnéticas, máquinas y aparatos para materias termoplásticas, máquinas de puesto fijo para trabajar metal, máquinas y aparatos para empaquetar, armazones para anteojos, tejidos sintéticos.

Principales productos comercializados con China

Exportados	Importados
Hojas de afeitar, pescados, productos laminados planos de acero de espesor inferior a 0.5 mm, cerveza, máquinas de coser, aparatos para acondicionamiento de aire, aceites de petróleo, máquinas y aparatos para confitería, bombas de aire, botellas, frascos y artículos similares.	Terapéuticos, coques y semicoques, parafina con contenido de aceite inferior al 0.75% en peso, aparatos receptores de radiotelefonía, aparatos portátiles de pilas, maíz, juguetes con motor, aparatos de procedimiento indirecto de fotocopiado, ventiladores de uso doméstico, óxido de magnesio.

Principales productos comercializados con Filipinas

Exportados	Importados
Dispositivos, semiconductores de fotosensibles, dispositivos de semiconductores, alcohol etílico, almidón de maíz, cemento sin pulverizar, azúcares, bolas y artículos similares para molinos, bentonita, tijeras y sus hojas, miel natural.	Circuitos modulares, aceites vegetales en bruto, circuitos integrados monolíticos, unidades de memoria, relojes de pulsera con caja de metal, circuitos integrados híbridos, carragenina, aparatos emisores de radiodifusión, transistores, partes y accesorios para máquinas automáticas para procesamiento de datos.

Principales productos comercializados con Hong Kong

Exportados	Importados
Barras de hierro o acero con muescas, tereftalato de dimetilo, productos laminados de acero planos de espesor inferior a 0.5 mm, partes para aparatos electromecánicos con motor, vajillas y demás artículos de uso doméstico, excepto porcelana; polietileno de densidad superior a 0.94% Kg., cerveza, pescados secos salados, cueros y pieles de bovino, polipropileno.	Moldes para caucho o plástico, aparatos de fotografía por procedimiento indirecto, relojes de pulsera, cassettes o cartuchos de cintas magnéticas o cintas para máquinas de escribir, relojes eléctricos de pulsera, camisas para hombre, aparatos reproductores de radiodifusión, partes para receptores de televisión y radiotelefonía, libros en español, libros para la enseñanza primaria.

Principales productos comercializados con Indonesia

Exportados	Importados
Cementos sin pulverizar, los demás cementos, algodón sin cardar ni peinar, dióxido de manganeso, máquinas y aparatos de banda o correa, preparaciones para el maquillaje de los labios, productos a base de cereales, papel y cartón.	Caucho natural, calzados deportivos para hombre y mujer, alcohol industrial, aparatos receptores de radiodifusión, aparatos receptores portátiles, madera contrachapada con una hoja externa, maderas tropicales, calzados que cubren hasta el tobillo.

Principales productos comercializados con Japón

Exportados	Importados
<p>Aceites crudos de petróleo, sal y cloruro de sodio puro, monóxido de plomo, café crudo sin descafeinar, productos laminados de hierro o acero (de espesor superior o igual a 3 mm), instrumentos aparatos y máquinas de medida, carbonato de estroncio, algodón sin cardar ni peinar, materias colorantes de origen animal o vegetal.</p>	<p>Máquinas y aparatos mecánicos con función propia, herramientas para embutir estampar o punzar, vehículos con motor de cilindro superior a 1500cm³, productos laminados de hierro o acero cromados sin trabajar, partes para motocicletas o motonetas, máquinas de moldear por inyección, máquinas y aparatos mecánicos para recolectores de manga o polvo, metales comunes o sus aleaciones, máquinas y aparatos para clasificadoras de tamiz, partes y accesorios para vehículos.</p>

Principales productos comercializados con Malasia

Exportados	Importados
<p>Máquinas de moldear por inyección, sardinas frescas, alcohol etílico, productos a base de cereales, trituradores y mezcladores para alimentos y extractores de jugos de fruta, cueros y pieles de bovinos o de equino, materias colorantes de origen vegetal o animal, vehículos de cilindros superior a 1500cm³, pero inferior o igual a 3000 cm³, medicamentos para uso terapéutico o profiláctico, medicamentos que contengan alcaloides.</p>	<p>Cintas de cassettes, monitores con tubo de rayo catódico en colores, circuitos integrados, aparatos receptores de radiodifusión, aparatos portátiles para pilas y corriente, máquinas automáticas para unidades de memoria, circuitos integrados monolíticos, máquinas automáticas para procesamiento de datos, circuitos modulares, hilos y cuerdas de caucho.</p>

Principales productos comercializados con Singapur

Exportados	Importados
<p>Atún de aleta amarilla, tereftalato de dimetilo, productos laminados o de hierro o acero de espesor inferior a 3mm, queroseno, dióxido de manganeso, atunes, crustáceos y moluscos, máquinas automáticas para tratamiento de datos, alimentos para animales, cajas de fundición para moldear por inyección.</p>	<p>Unidades de memoria, partes para unidades de medida, circuitos modulares, máquinas para registro de datos, máquinas automáticas para procesamiento de datos, derivados y sustitutos del imidazol, aparatos de redes de área local, moldes para caucho o plástico, máquinas y aparatos mecánicos, calculadoras.</p>

Principales productos comercializados con Tailandia

Exportados	Importados
Partes para máquinas y aparatos eléctricos, hilados texturizados de poliéster, productos laminados de acero inoxidable en frío, desperdicio y deshechos de pilas, fibras sintéticas de poliéster, pigmentos y preparaciones a base de compuestos de cromo, interruptores seccionados para conmutadores, cueros y pieles de bovino, productos laminados de acero inoxidable de espesor inferior a 4.75mm, productos de acabados de la industria textil.	Unidades de memoria, rayón fibra corta, telefax, ventiladores con motor, calzado deportivo, látex de caucho natural, transformadores eléctricos para procesamiento de datos, monitores con tubo de rayos catódicos en colores, neumáticos para bicicletas, aparatos eléctricos para telefonía o telegrafía.

Principales productos comercializados con Taiwan

Exportados	Importados
Productos laminados de acero inoxidable superior o igual a 0,5mm, pero inferior o igual a 1mm, cueros y pieles de bovino y equino, hojas de lámina en rollo de anchura inferior o igual 20cm, productos laminados de acero inoxidable en frío, crustáceos y moluscos, mármol y travertinos en bruto, placas, láminas, hojas y demás formas planas autoadhesivas de plástico, esteres de celulosa y sus derivados	Circuitos modulares, accesorios para máquinas de procesamiento de datos, componentes eléctricos, monitores con tubo de rayo catódico en colores, máquinas automáticas para el procesamiento de dato, alquibeceno lineal, partes y accesorios para vehículos para inválidos, telas con poluretano, unidades de memoria, partes y accesorios para unidades de entrada o salida.

Nota: Estos cuadros se obtuvieron de la fuente: **SECOFI Y BANXICO.**

4.2 LA PARTICIPACIÓN PORTUARIA - MARÍTIMA EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO.

Para el movimiento de los productos mencionados en el subcapítulo anterior y muchos más, dentro de los diversos modos de transporte existentes en México, el marítimo ha sido uno de los más funcionales e importantes. Según cifras que de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante en el año de 1996, señala que el movimiento de carga a través del transporte marítimo-portuario es el segundo en importancia, con una participación del 32.8% equivalente al movimiento de 208.5 millones de toneladas, y le antecede el carretero con una participación del 58% (370 millones de toneladas), y en un porcentaje mucho menor el transporte ferroviario y aéreo, que conjuntamente representan el 8.4%. Sin embargo si tomamos únicamente este movimiento relacionado exclusivamente con nuestro comercio exterior coincidimos con la tendencia a nivel internacional la cual en su mayoría se mueve por este medio. Un estudio reciente de las Naciones Unidas indica que aproximadamente el 90% del comercio internacional mundial se efectúa por este medio.

Dentro de varios de los motivos por lo que se da esta tendencia podemos mencionar los siguientes:

- a) resulta ser el medio técnico más voluminoso y reducidamente limitado en cuanto a las rutas por su propia vía de comunicación, pues prácticamente las vías marítimas pueden ser trazadas en cualquier dirección.
- b) ser el medio más rentable para el transporte en distancias relativamente grandes.
- c) su adaptabilidad a las necesidades específicas de las cargas de exportación e importación a trasladarse.

Lo anterior remarca que los puertos y el transporte marítimo cumplen un papel central para la distribución y comercialización de productos mexicanos como de muchos otros países.

El movimiento de cabotaje también apoya el grado de industrialización y desenvolvimiento económico. Sin embargo, en la mayoría de los países con puertos comerciales, el tráfico de altura ha sido el más relevante en cuanto al tonelaje de mercancías manejadas. México no es la excepción, ya que actualmente dentro del total de carga operada en nuestros puertos, el 70% corresponde a este tipo de tráfico.

Para tener más claro lo anterior, cabe señalar que los conceptos de tráfico de altura y cabotaje, hacen referencia al tipo de procedencia o destino de las mercancías en los puertos. El de cabotaje corresponde a las embarcaciones que traen o llevan productos exclusivamente de los puertos y litorales nacionales, y se vincula directamente con el tráfico y comercio interno. En cuanto al movimiento portuario de altura, se refiere a las embarcaciones que realizan travesías entre puertos nacionales e internacionales, lo que implica un movimiento de carga entre puertos de diferentes países. Este último es el de mayor interés para la investigación, sobre todo, el que se da entre los puertos mexicanos ubicados en las costas del Pacífico con los otros ubicados en países de la Cuenca.

MOVIMIENTO DE ALTURA Y CABOTAJE EN MÉXICO (1990-1996)
(miles de toneladas)

CONCEPTO/ AÑO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<i>ALTURA</i>	107,917	113,508	118,984	121,929	122,675	120,809	145,131
<i>CABOTAJE</i>	61,223	60,774	63,024	61,521	62,700	65,452	63,451
TOTAL	169,140	174,282	182,008	183,450	185,375	186,261	208,582

Fuente: Movimiento de Carga, Pasajeros y Buques 1996. Ed. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT.

La carga en tráfico de altura se clasifica según el tipo de operación comercial realizada con el exterior, que puede ser: importación o de exportación, equivalente

en el caso del cabotaje, a entradas o salidas. Esta a su vez se puede diferenciar según el producto y su manejo, existiendo la carga general, el granel agrícola, granel mineral, petróleo y derivados, y carga contenerizada. Todas estas clasificaciones permiten obtener estadísticas más puntuales y específicas de los tipos de productos manejados en los distintos puertos.

Durante los últimos años, el movimiento de carga contenerizada en México y el mundo ha tenido un crecimiento importante y ha generado el desarrollo de nuevas tecnologías para su manejo, manifestadas en las denominadas terminales especializadas.

*CARGA CONTENERIZADA RESPECTO AL TOTAL
DE LA CARGA GENERAL DE ALTURA.
(miles de toneladas)*

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996*
Total carga general de altura**	7,271	7,147	8,208	9,102	8,645	11,351	12,391
Carga contenerizada	2,738	2,981	3,241	4,528	5,279	5,352	6,038

*Cifras preliminares.

**Incluye perecederos

Fuente: Los Puertos Mexicanos en Cifras. 1990-1996 SCT.

*CARGA CONTENERIZADA EN TRÁFICO DE ALTURA
(número de TEU's)*

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Pacífico	61,488	78,556	71,880	107,873	125,524	121,042	218,637
Golfo-Caribe	158,478	166,181	198,060	219,189	263,498	265,486	465,665
TOTAL	219,966	244,737	269,940	327,062	389,002	386,528	684,302

Las cifras anteriores a 1996 fueron obtenidas de la Fuente: Los Puertos Mexicanos en Cifras. 1990-1996, SCT., las de 1996 de: Movimiento de carga, pajaros y buques 1996. S.C.T.

Las terminales especializadas cuentan con equipos adecuados para la carga y descarga de barcos portacontenedores, así como para el manejo y movimiento de contenedores en los patios. A nivel nacional contamos con 12 terminales de este tipo, pero son cuatro las de mayor importancia, tres se localizan en el Golfo y una en el Pacífico. Por orden de importancia están: el puerto de Veracruz, Manzanillo, Altamira y Tampico.

La distribución de las 12 terminales especializadas a lo largo de nuestros litorales es equilibrada, ya que 6 de ellas están en el Golfo y las otras 6 en el Pacífico, sin embargo las localizadas en el Golfo manejan más del doble del movimiento de carga contenerizada en México respecto a las del Pacífico (tan sólo en los puertos de Veracruz, Altamira y Tampico está concentrada alrededor del 65% de la carga en contenedores).

TOTAL DE TEU's OPERADAS POR PUERTO (1996)

<i>LITORAL</i>	<i>ALTIURA</i>		<i>CABOTAJE</i>		<i>TOTAL</i>
	<i>IMPORTACIÓN</i>	<i>EXPORTACIÓN</i>	<i>ENTRADAS</i>	<i>SALIDAS</i>	
PACIFICO	104,113	114,524	46	14	218,697
Ensenada, B.C.	187	991			1,178
Mazatlan, Sin.	7,254	6,995			14,249
Manzanillo, Col.	81,332	90,612	46	14	172,004
Lazaro Cárdenas, Mich.	6,532	6,793			13,325
Acapulco, Gro.	626	582			1,208
Salina Cruz, Oax.	8,182	8,551			16,733
GOLFO Y CARIBE	234,800	230,865			465,665
Altamira, Tamps.	55,105	56,697			111,802
Tampico, Tamps	35,383	35,440			70,802
Tuxpan, Ver.	154	232			386
Veracruz, Ver.	135,283	129,888			265,171
Progreso, Yuc.	6,946	7,017			13,963
Morelos, Q.Roo.	1,929	1,591			3,520
TOTAL	338,913	345,389	46	14	684,362

Fuente: Movimiento de carga, pasajeros y buques 1996. Ed. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT.

Del movimiento total de carga a través de los puertos mexicanos en 1996, el 63% correspondió a petróleo y derivados manejados por Pemex y 25% a minerales, tales como sal, yeso, y roca fosfórica. El 11.5% restante, equivalente a 23 millones de toneladas, graneles agrícolas y carga general, tanto suelta como contenerizada.⁷⁴

SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA
(miles de toneladas)

CONCEPTO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
ALTURA	107,917	113,508	118,984	121,929	122,675	120,809	145,131
CARGA GENERAL	7,271	7,147	8,208	8,547	8,645	11,396	12,391
GRANEL AGRÍCOLA	6,248	4,880	6,184	4,766	4,968	5,075	8,776
GRANEL MINERAL	17,463	15,999	17,397	18,558	18,558	25,380	32,144
FLUIDOS	76,935	85,482	87,195	90,504	90,504	78,958	91,820
CABOTAJE	61,223	60,774	63,024	61,521	62,700	65,452	63,451
CARGA GENERAL	3,317	3,022	3,317	3,688	3,781	3,059	2,878
GRANEL AGRÍCOLA	499	466	292	206	237	185	602
GRANEL MINERAL	16,086	15,482	17,692	17,328	17,692	18,216	20,871
FLUIDOS	41,321	41,804	41,723	40,299	40,990	43,992	39,100
TOTAL	169,140	174,282	182,008	183,450	185,375	186,261	208,582

Fuente: Movimiento de Carga, Pasajeros y Buques 1996. Ed. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT.

⁷⁴ El Sistema Portuario Mexicano (Copias de una ponencia)

4.3 EL TRÁFICO DE ALTURA EN LOS PUERTOS MEXICANOS DEL PACÍFICO

El tráfico marítimo en los puertos mexicanos en relación al comercio exterior ha mostrado que las exportaciones durante los últimos años han superado por mucho (en toneladas) a las importaciones. En el cuadro siguiente se aprecia dicha tendencia durante el periodo 1990-1996. En este último año se manejaron en tráfico de altura 145.1 millones de toneladas, 117.59 correspondieron a productos de exportación, y sólo 27.5 millones de toneladas fueron de importaciones. La participación de los puertos mexicanos situados en el Pacífico resultó ser muy inferior comparada con los del Golfo, ya que sólo se movilizaron 35.3 millones de toneladas.

*SERIE HISTÓRICA POR TRÁFICO DE ALTURA
EN AMBOS LITORALES
(miles de toneladas)*

CONCEPTO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
IMPORTACION	19,020	19,068	21,520	20,241	21,918	19,400	27,533
LITORAL DEL PACÍFICO	7,843	7,186	8,349	7,923	8,619	7,862	9,901
LITORAL DEL GOLFO	11,177	11,882	13,171	12,318	13,299	11,538	17,632
EXPORTACIÓN	88,897	94,440	97,464	101,688	100,757	101,409	117,598
LITORAL DEL PACÍFICO	19,631	18,819	18,246	18,645	21,619	22,662	25,410
LITORAL DEL GOLFO	69,266	75,621	79,218	83,043	79,138	78,747	92,188
TOTAL	107,917	113,508	118,984	121,929	122,675	120,809	145,131

Fuente: Movimiento de Carga, Pasajeros y Buques 1996. Ed. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT.

Es importante señalar que si consideramos exclusivamente los puertos mexicanos en el litoral Pacífico, el tráfico de altura no resulta ser el de mayor importancia en cuanto al movimiento de carga, ya que es superado por el de cabotaje. Esta es una tendencia contraria a lo que se da a nivel nacional con los puertos, resaltando la mayor importancia de los puertos del Golfo en el manejo de tráfico de altura.

*TIPO DE TRAFICO EN LOS PUERTOS MEXICANOS
DEL LITORAL DEL PACIFICO EN 1996
(toneladas)*

ALTURA	CABOTAJE	TOTAL	No. ARRIBOS
35,311,149	45,999,227	81,310,376	7,297

Fuente: Movimiento de carga, pajaros y buques 1996. S.C.T

Nuestro comercio exterior dentro del sistema portuario nacional tomando en cuenta los países de origen y destino, en su mayoría se da con países del continente americano tanto en importaciones como exportaciones. Con los otros continentes, en el caso de las exportaciones, le siguen en importancia en orden descendente Asia, Europa, Africa y Oceanía; y en importaciones: Africa, Europa, Asia y Oceanía.

En el cuadro siguiente se aprecia la participación de los principales países por continentes en cuanto al origen y destino de nuestros productos de comercio exterior manejados en nuestros puertos.

*COMERCIO EXTERIOR
EN LOS PUERTOS NACIONALES 1996*

EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
Continente	País	Toneladas	Continente	País	Toneladas
AMÉRICA		86,999,787	AMÉRICA		17,742,612
	Estados Unidos	77,648,390		Estados Unidos	12,254,135
	Antillas Holandesas	2,884,916		Brasil	2,210,543
	Cuba	1,723,275		Canadá	1,820,220
	Rep. Dominicana	1,583,958		Argentina	422,429
	Canadá	988,369		Venezuela	335,551
	Aruba	578,510		Trinidad y Tobago	268,823
	Brasil	558,369		Ecuador	260,134
Jamaica	534,000	Chile	170,777		
ASIA		13,625,065	ÁFRICA		2,149,765
	Japón	9,795,506		Marruecos	1,830,906
	Filipinas	914,922		Sudáfrica	243,349
	Corea del Sur	652,117		Benin	18,000
	China	574,284		Argelia	32,143
	Indonesia	457,098		Guinea	21,649
	Malasia	416,548		Costa de Marfil	3,727
	Taiwan	263,763			
	Singapur	228,113			
Turquía	200,416				
Hong Kong	122,298				
EUROPA		6,785,970	EUROPA		1,331,622
	España	5,106,332		Alemania	488,533
	Reino Unido	438,262		Italia	202,697
	Bélgica	356,975		Bélgica	198,734
	Portugal	273,338		Holanda	136,073
	Italia	168,798		España	124,455
	Rusia	168,707		Francia	74,838
	Holanda	163,302		Rusia	65,631
Alemania	110,256	Reino Unido	40,661		

AFRICA		179,313	ASIA		1,164,615
	Nigeria	56,320		China	651,648
	Tunez	22,500		Arabia Saudita	306,602
	Argelia	53,750		Japón	72,441
	Egipto	18,963		Indonesia	48,382
	Libia	14,745		Taiwan	30,950
	Costa de Marfil	13,035		Latvia	21,504
				Malasia	12,596
				Corea	7,873
				Israel	7,742
				Turquia	4,877
OCEANIA		42,2252	OCEANIA		223,503
	Australia	32,252		Australia	210,093
	Nueva Zelanda	10,000		Nueva Zelanda	13,410
	TOTAL	117,689,218		TOTAL	27,533,032

Nota: Están sólo los países más representativos de cada continente, por lo que el total no coincide con la suma de estos.
Fuente: Movimiento de Carga, Pasajeros y Buques 1996.
Ed. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT.

4.3.1 EL MOVIMIENTO DE CARGA: PRODUCTOS DE MAYOR RELEVANCIA, PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO

A continuación se presentan los tipos de carga en tráfico de altura operadas en el Pacífico, donde el granel mineral fue el producto de mayor movimiento (60%), seguido por el del petróleo y derivados (19%).⁷⁵

⁷⁵ Movimiento de carga, pasajeros, y buques 1996. SCT p.p.15-16

CARGA OPERADA EN TRÁFICO DE ALTURA EN EL LITORAL DEL PACIFICO MEXICANO
(miles de toneladas)

PUERTOS EN EL	GENERAL SUELTA			GENERAL CONTENORIZADA			GRANEL AGRICOLA			GRANEL MINERAL			PETROLEO Y DERIVADOS			OTROS FLUIDOS			TOTAL		
	IMP.	EXP.	SUM.	IMP.	EXP.	SUM.	IMP.	EXP.	SUM.	IMP.	EXP.	SUM.	IMP.	EXP.	SUM.	IMP.	EXP.	SUM.	IMP.	EXP.	SUM.
PACIFICO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rosario	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Isla Cedra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
La Paz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
San Marcos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Punta Sta Mariana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chaymas	54	71.3	71.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exp. Sampo	10.50	-	11.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nazatlan	15.074	21.128	36.202	12.761	121.140	133.901	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tlanamillo	129.088	207.977	337.063	655.90	1,023.1	1,679	834.798	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LazaroCardenas	7.821	2,283.1	2,291	16.76	889.76	1,065.29	345.739	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salinas Cruz	07	83.79	83.86	11.41	139.102	150.507	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suma Pacifico	180.186	2,714.3	2,894.5	702.36	1,381.3	2,083.7	1,582.4	170.39	1,752.8	5,611.1	15,614	21,225	1,695.4	4,937.7	6,633.1	129.39	592.89	722.29	9,960.8	25,410	35,311

Nota: No aparecen algunos puertos focalizados en el Pacifico, ya que su participación dentro de las cifras es muy reducida. En la "Suma Pacifico" si están considerados.
Fuente: Movimiento de Carga, Pasajeros y Buques 1996. Ed. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT.

El manejo de estadísticas actuales de movimiento de buques, carga y pasajeros, son distintas a las que se presentaron hasta 1992. Estas, (las de 1992) se dieron de manera más detallada e ilustrativa. Un ejemplo, en el caso de los productos principales de exportación e importación: Se presenta un cuadro donde se nombran los distintos productos más significativos de los tipo de carga manejadas en un puerto, tanto los exportados como los recibidos por importación, dando el total de toneladas de cada uno de ellos. Posteriormente en otro cuadro se presenta nuevamente el producto, pero ahora señalando la cantidad con que participaron los distintos países que importaron, y a los países que exportamos.

En las estadísticas posteriores a 1992, en cuanto a los productos manejados de mayor importancia, nunca se da una lista de estos, sólo se presentan los tipos de carga indicando el total de toneladas manejadas y lo correspondiente a importaciones y exportaciones (en el caso de altura), y en el caso del cabotaje las toneladas de entradas y salida. En la parte inferior de la tabla un total general. Cuando da los principales productos de exportación (destino) e importación (origen), los hace en base a los países que tienen mayor participación en tonelaje de cada uno de los puertos. En el caso de nuestras importaciones, menciona a países en orden descendente en base a las toneladas importadas, y de ellos señala sus principales productos; de igual manera en las exportaciones, se dan los países a los que más toneladas enviamos indicando los principales productos y su participación en toneladas enviadas a cada país.

Se toma al puerto de Manzanillo para ejemplificar lo mencionado en el párrafo anterior, presentando la diferencia de la exposición de los datos (en el caso de lo relacionado con el tráfico de altura) entre 1992 y las de 1996. Después, y en base únicamente al año del '96, en base a cuadros estadísticos se expone el comportamiento de los otros seis puertos más importantes en el Pacífico mexicano en este tipo de tráfico, para poder observar y analizar a través de ellos las relaciones con otros puertos de la Cuenca del Pacífico.

4.3.2 EL PUERTO DE MANZANILLO. (Año: 1992)

PRODUCTOS SIGNIFICANTES POR TIPOS DE CARGA					
PRODUCTOS	VOLUMEN TONS.	%	PRODUCTOS	VOLUMEN TONS.	%
<u>IMPORTACION</u>			<u>EXPORTACION</u>		
TOTAL	4 602 846	100.00	Total	420 921	100.00
<u>Carga general</u>	412 983	8.97	<u>Carga general</u>	224 269	53.28
Lamina de acero	83 246	1.81	Plomo afinado	28 750	6.83
Arroz	77 986	1.69	Contenedores vacíos	25 346	6.02
Azúcar	31 498	0.68	Dimetilterefalano	23 559	5.60
Lamina rolada en frío	26 449	0.57	Productos químicos	22 016	5.23
Madera	23 292	0.51	Carbonato de estroncio	10 928	2.60
Harina de pescado	22 623	0.49	Lámina de acero	9 918	2.36
Lámina cromada	14 078	0.31	Cerveza	9 121	2.17
Productos químicos	13 629	0.30	Fibras sintéticas	7 956	1.89
Contenedores vacíos	13 391	0.29	Estructuras metálicas	6 200	1.47
Partes para autos	7 276	0.16	Glucosa	5 420	1.29
Ferretería	6 033	0.13	Cloruro de vinilo	5 182	1.23
Productos industriales	5 686	0.12	Sulfato de sodio	5 070	1.20
Placas de acero	5 594	0.12	Zinc metálico	4 700	1.12
Máquinas	5 278	0.11	Tierra de infusorios	4 383	1.04
Partes para maquinaria	5 094	0.11	Hule sintético	4 056	0.96
Alambre de acero	3 254	0.07	Aceite lubricante	3 340	0.79
Hojalatería electrónica	3 156	0.07	Litargirio	3 094	0.74
Maquinaria industrial	3 052	0.07	Ferretería	2 936	0.70
Lámina galvanizada	3 027	0.07	Resinas sintéticas	2 915	0.69
Leche en polvo	2 587	0.06	Almidón	2 245	0.53
Tubo de acero	2 584	0.05	Onix	2 185	0.52
Cascara de limón	2 522	0.05	Productos industriales	2 108	0.50

PRODUCTOS	VOLUMEN TONS.	%	PRODUCTOS	VOLUMEN TONS.	%
<u>IMPORTACION</u>			<u>EXPORTACION</u>		
<u>Granel agricola</u>	1 158 900	25.18	<u>Granel mineral</u>	168 796	40.10
Sorgo	589 636	12.81	Hierro	90 750	21.56
Semilla de nabo	238 375	5.18	Cemento	57 147	13.58
Alimento para animales	137 487	3.42	Concentrado de zinc	20 899	4.96
Soya	142 859	3.11			
Maiz	30 543	0.66	<u>Otros Fluidos</u>	7 345	1.75
<u>Granel mineral</u>	158 351	3.44	Melaza	7 345	1.75
Azufre	73 197	1.59	<u>Perceberos</u>	20 511	4.87
Sulfato de amonio	60 948	1.32	Pollos congelados	9 774	2.32
Cloruro de potasio	21 000	0.46	Carne de puerco	3 063	0.73
Nitrato de potasio	3 206	0.07	Legumbres	3 001	0.71
<u>Petróleo y derivados</u>	2 841 091	61.73	Carne de caballo	1 033	0.25
Combustoleo	2 779 735	60.39	Jugos	666	0.16
Gasolina	61 356	1.34	Carné	637	0.15
<u>Perceberos</u>	31 521	0.68	Canarón Congelado	558	0.13
Fruta	20 833	0.45	Atún	384	0.09
Queso	3 805	0.08	Fresas congeladas	239	0.06
Productos lácteos	2 157	0.05	Pasta de pescado	226	0.05
Carné	1 564	0.03	Calabaza	220	0.05
Mantequilla	783	0.02	Naranja	89	0.02
Varios	2 379	0.05	Carnes frías	56	
			Frutas frescas	50	0.15
			Varios	515	

PRODUCTOS POR PAISES DE ORIGEN O DESTINO					
PRODUCTOS	PAIS	TONS.	PRODUCTOS	PAIS	TONS.
<u>CARGA GENERAL</u>					
<u>IMPORTACION</u>					
<u>Lamina de acero</u>	Japón	61 640	<u>CARGA GENERAL</u>	Estados Unidos	24 000
	Corea del Sur	18 104	<u>Contenedores vacios</u>	Chile	446
	Colombia	3 502		Japón	440
<u>Arroz</u>	Vietnam del Sur	38 725		Guatemala	256
	Tailandia	24 073		Costa Rica	99
	China Popular	15 187		Colombia	79
<u>Azúcar</u>	Guatemala	31 498		El Salvador	12
	Corea del Sur	24 733		Honduras	9
<u>Lámina rolada en frío</u>	Japón	1 715	<u>Dimetiltereftalato</u>	Nicaragua	5
	Indonesia	20 044		Corea del Sur	14 342
<u>Madera</u>	Chile	2 705		Japón	8 368
	Guatemala	357		China Nacionalista	740
	Ecuador	143		China Popular	108
	Estados Unidos	20	<u>Productos quimicos</u>	China Nacionalista	7 212
	Perú	18		China Popular	5 714
	China Popular	7		Corea del Sur	2 686
<u>Harina de pescado</u>	Chile	22 623		Costa Rica	1 491
<u>Lámina cromada</u>	Japón	14 078		Colombia	1 444
<u>Productos quimicos</u>	Chile	4 770		Japón	1 088
	Japón	2 587		Chile	990
	China Popular	1 733		Estados Unidos	385
				Perú	384
				Filipinas	279

Nueva Zelanda	1 534	Ecuador	189
China nacionalista	1 334	El Salvador	53
Corea del Sur	549	Nicaragua	33
Singapur	140	Honduras	22
Perú	43	Tailandia	20
Canadá	12	Australia	14
Costa Rica	8	Japón	10 158
Colombia	4	Corea del Sur	739
Estados Unidos	5 346	Costa Rica	31
Guatemala	5 111	China Popular	4 089
El Salvador	1 034	China Nacionalista	3 604
Colombia	621	Japón	790
Costa Rica	453	Costa Rica	562
Chile	406	Colombia	336
Perú	321	Perú	173
Japón	85	Ecuador	163
China	14	Chile	142
Japón	6 820	Guatemala	32
China Nacionalista	477	Nicaragua	14
Corea del Sur	41	El Salvador	13
Estados Unidos	29	Japón	4 672
China Popular	18	Estados Unidos	2 664
Corea del Sur	3 027	China Popular	547
		Singapur	366
		Canadá	218
		Malasia	200
		China Nacionalista	152
		Corea del Sur	115
		Chile	73
		Tailandia	69
		Costa Rica	18
<u>Contenedores vacíos</u>		<u>Carbonato de estroncio</u>	
		<u>Lámina de acero</u>	
<u>Partes para autos</u>		<u>Cerveza</u>	
<u>Lámina galvanizada</u>			

<u>Fibras sintéticas</u>		
	China Nacionalista	4 061
	Chile	1 521
	Colombia	830
	China Popular	544
	Perú	500
	Ecuador	249
	Tailandia	86
	Costa Rica	83
	Japón	75
	Corea del Sur	8
	Colombia	4 324
	Costa Rica	1 298
	El Salvador	346
	Chile	184
	Guatemala	33
	Perú	15
	Costa Rica	3 586
	Ecuador	1 606
	Colombia	139
	Perú	60
	Chile	29
	China Popular	2 341
	Japón	1 157
	Corea del Sur	771
	Chile	460
	China Nacionalista	380
	Ecuador	67
	Colombia	7
	Costa Rica	4 174
	Perú	759
	Corea del Sur	117
<u>Estructuras metálicas</u>		
<u>Glucosa</u>		
<u>Cloruro de vinilo</u>		
<u>Sulfato de sodio</u>		

PRODUCTOS POR PAISES DE ORIGEN O DESTINO

PRODUCTOS	PAIS	TONS.	PRODUCTOS	PAIS	TONS.
GRANEL AGRÍCOLA	<u>IMPORTACION</u>			<u>EXPORTACION</u>	
<u>Sorgo</u>	Estados Unidos	568 731	<u>Granel Mineral</u>	Trinidad y Tobago	90 750
	Argentina	20 905	<u>Hierro</u>	Corea del Sur	57 147
<u>Semilla de Nabo</u>	Polonia	87 649	<u>Cemento</u>	Japón	12 460
	Canadá	65 043	<u>Concentrado de Zinc</u>	Panamá	6 000
	Dinamarca	36 909		Corea del Sur	2 439
	Francia	18 880	OTROS FLUIDOS		
	España	17 805	<u>Melaza</u>	Estados Unidos	7 345
	Argentina	12 089			
<u>Alimento para animales</u>	Tailandia	107 174	PERECEDEROS		
	Canadá	45 633	<u>Carne de puerco</u>	Japón	3 042
	Brasil	4 680		China Nacionalista	20
<u>Soya</u>	Estados Unidos	121 559	<u>Atún</u>	Italia	384
	Brasil	21 300			
<u>Maíz</u>	Estados Unidos	30 543			

PRODUCTOS POR PAISES DE ORIGEN O DESTINO				
PRODUCTOS	PAIS	TONS.	PRODUCTOS	TONS.
<u>IMPORTACION</u>				
GRANEL MINERAL				
<u>Azufre</u>	Canadá	66 000		
	Estados Unidos	7 197		
<u>Sulfato de amonio</u>	Estados Unidos	60 948		
<u>Cloruro de Potasio</u>	Rusia	21 000		
<u>Nitrato de potasio</u>	Chile	3 206		
PETRÓLEO Y DERIVADOS				
<u>Combustóleo</u>	Estados Unidos	1 395 556		
	Perú	788 283		
	Ecuador	397 761		
	Venezuela	100 603		
	Bahamas	97 532		
<u>Gasolina</u>	Estados Unidos	61 356		

PAISES DE ORIGEN O DESTINO				
PAIS	VOLUMEN TONS.	%	PAIS	
<u>IMPORTACION</u>			<u>EXPORTACION</u>	
TOTAL	4 602 846	100.00	TOTAL	420 921
Estados Unidos	2 245 877	48.79	Japón	95 813
Perú	790 344	17.17	Trinidad y Tobago	90 750
Ecuador	398 551	8.66	Corea del Sur	88 634
Canadá	176 938	3.84	Estados Unidos	38 180
Tailandia	129 322	2.81	China Nacionalista	23 668
Japón	121 141	2.63	China Popular	17 622
Venezuela	100 603	2.19	Costa Rica	16 578
Bahamas	97 532	2.12	Colombia	13 899
Polonia	87 649	1.90	Chile	11 894
Chile	65 280	1.42	Panamá	6 004
Corea del Sur	55 513	1.21	Ecuador	5 778
Argentina	55 299	1.20	Perú	5 065
Vietnam del Sur	38 725	0.84	Nicaragua	1 533
Guatemala	36 976	0.81	El Salvador	1 295
Dinamarca	36 908	0.80	Honduras	1 221
China Popular	26 087	0.57	Filipinas	522
Brasil	25 980	0.56	Singapur	491
Rusia	22 929	0.50	Tailandia	470
Indonesia	20 043	0.44	Guatemala	449
España	19 990	0.43	Italia	384
Francia	18 880	0.41	Canadá	246
China Nacionalista	10 733	0.23	Malasia	204
				100.00

4.3.3 MANZANILLO: ESTADÍSTICAS DE 1996:

RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA
(Toneladas)

MANZANILLO, COL

TIPO DE CARGA	AI.TURA				CABOTAJE				TOTAL	
	BUQUES	TOTAL	IMP.	EXP.	BUQUES	TOTAL	ENT.	SAL.	BUQUES	CARGA
General suelta	145	337,063	129,086	207,977	2	8,999	-	8,999	147	346,062
General contenerizada	254	1,678,998	655,902	1,023,096	-	358	96	262	254	1,679,356
Granel agrícola	29	834,798	834,798	-	-	-	-	-	29	834,798
Granel mineral	93	2,949,187	527,672	2,421,515	38	1,686,219	2,130	1,684,089	131	4,635,406
Petróleo y derivados	5	215,914	215,914	-	111	2,122,871	2,122,871	-	116	2,338,785
Otros fluidos	27	160,169	44,420	115,749	-	-	-	-	27	160,169
Total	553	6,176,129	2,407,792	3,768,337	151	3,818,447	2,125,097	1,693,350	704	9,994,576

SERIE HISTORICA DEL MOVIMIENTO DE CARGA
(TONELADAS)

MANZANILLO, COL.

CONCEPTO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
ALTURA	3,152,627	2,156,510	5,023,767	4,421,483	4,684,910	3,406,444	6,176,129
IMPORTACION	2,300,298	1,758,108	4,602,846	4,084,715	4,217,868	1,742,854	2,407,792
EXPORTACION	852,338	398,402	420,921	336,768	467,042	1,663,590	3,768,337
CABOTAJE	3,819,399	4,423,732	3,107,963	2,279,316	2,521,973	2,960,821	3,818,447
ENTRADAS	3,122,249	3,378,564	1,486,465	774,141	819,004	1,074,756	2,125,097
SALIDAS	697,150	1,045,168	1,621,498	1,505,175	1,702,969	1,886,065	1,693,350
TOTAL	6,972,026	6,580,242	8,131,730	6,700,799	7,206,883	6,367,265	9,994,576

PRODUCTOS PRINCIPALES POR PAISES DE ORIGEN Y DESTINO

MANZANILLO, COL.

PAIS	PRODUCTO	TONELADAS	PAIS	PRODUCTO	TONELADAS
	IMPORTACION			EXPORTACION	
	TOTAL	1,606,422		TOTAL	842,174
Canadá	Azufre	794,834	Filipinas	Cemento	747,984
	Semilla de canola	305,096			747,984
Estados Unidos		489,738	Singapur	Varilla	85,902
	Maiz	471,733			85,902
	Melaza	255,645	Corea	Concentrado de plomo	8,288
	Sulfato de amonio	114,240			8,288
	Soya	67,874			
Ecuador		33,974			
	Combustóleo	215,914			
Chile		215,914			
	Fertilizante	55,983			
	Fruta	46,200			
Guatemala		9,783			
	Azucar	32,650			
Perú		32,650			
	Acete de pescado	21,454			
Nueva Zelanda		21,454			
	Lacteos	10,854			
Suiza		10,854			
	Concentrado de plomo	3,000			
		3,000			

4.4 LOS OTROS PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO (CIFRAS DE 1996).

L.A PAZ, B.C.S.
RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA
 (Toneladas)

TIPO DE CARGA	ALTURA				CABOTAJE				TOTAL	
	BUQUES	TOTAL	IMP.	EXP.	BUQUES	TOTAL	ENT.	SAL.	BUQUES	CARGA
General suelta	-	-	-	-	376	1,233,359	758,100	475,259	376	1,233,359
General contenerizada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granel agricola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granel mineral	-	-	-	-	75	150,369	150,369	-	75	150,369
Petróleo y derivados	23	160,165	160,165	-	72	452,651	452,651	-	95	612,816
Otros fluidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	23	160,165	160,165	-	523	1,836,379	1,361,120	475,259	546	1,996,544

PRODUCTOS PRINCIPALES POR PAISES DE ORIGEN Y DESTINO

**PUERTO
LA PAZ, B.C.S.
TONELADAS**

PAIS	PRODUCTO	TONELADAS	PAIS	PRODUCTO	TONELADAS
	IMPORTACION			EXPORTACION	
	TOTAL	160,165		TOTAL	0
Estados Unidos	Combustóleo	160,165			

ENSENADA B.C.
RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA
(Toneladas)

TIPO DE CARGA	ALTURA				CABOTAJE						TOTAL	
	BUQUES	TOTAL	IMP.	EXP.	BUQUES	TOTAL	ENT.	SAL.	BUQUES	CARGA		
General suelta	20	26,371	16,958	9,413	967	69,642	64,559	5,083	987	96,013		
General contenerizada	12	3,965	413	3,552	-	-	-	-	12	3,965		
Granel agrícola	1	17,971	17,971	-	-	-	-	-	1	17,971		
Granel mineral	1	2,006	2,006	-	208	599,504	599,504	-	209	601,510		
Petróleo y derivados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Otros fluidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Total	34	50,313	37,348	12,965	1,175	669,146	664,063	5,083	1,209	719,459		

PRODUCTOS PRINCIPALES POR PAISES DE ORIGEN Y DESTINO

PUERTO

ENSENADA B.C.

PAIS	PRODUCTO	TONELADAS	PAIS	PRODUCTO	TONELADAS
	IMPORTACION		EXPORTACION		
	TOTAL	37,300		TOTAL	12,665
Benin	Semillas oleaginosas	18,000	Japón	Atún	7,050
Japón	Lám. acero inoxidable	10,500	Singapur	Contenedor especial	3,550
Colombia	Remolacha azucarera	5,000	España	Atún	3,600
Chile	Abonos minerales	3,800	Puerto Rico	Atún	1,015
		3,800		Contenedor especial	1,000
					1,000

GUAYMAS, SON.
RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA
 (Toneladas)

TIPO DE CARGA	ALTURA				CABOTAJE				TOTAL	
	BUQUES	TOTAL	IMP.	EXP.	BUQUES	TOTAL	ENT.	SAL.	BUQUES	CARGA
General suelta	14	71,792	543	71,249	122	33,735	15,381	18,354	136	105,527
General contenerizada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granel agrícola	21	496,963	340,863	156,100	-	-	-	-	21	496,963
Granel mineral	79	1,914,816	85,846	1,828,970	11	55,904	-	55,904	90	1,970,720
Petróleo y derivados	13	258,171	258,171	-	198	2,329,643	2,260,744	68,899	211	2,587,814
Otros fluidos	37	465,525	-	465,525	1	34,025	-	34,025	38	499,550
Total	164	3,207,267	685,423	2,521,844	332	2,453,307	2,276,125	177,182	496	5,660,574

PRODUCTOS PRINCIPALES POR PAISES DE ORIGEN Y DESTINO

PUERTO
GUAYMAS, SON. TONELADAS

PAIS	PRODUCTO	TONELADAS	PAIS	PRODUCTO	TONELADAS
IMPORTACION					
Estados Unidos	TOTAL	647,383		TOTAL	2,498,834
	Combustible	445,478	Estados Unidos	Cemento	591,060
	Maiz	258,171		Acido sulfúrico	417,668
	Cebada	118,846	Indonesia	Cemento	173,392
	Fertilizante	31,405			444,520
	Sorgo	25,001			444,520
		12,055	China		410,259
Canadá	Girasol	91,395		Cemento	389,309
	Cebada	38,123		Concentrado de cobre	20,950
	Concentrado de cobre	28,815	Malasia		403,282
	Trigo	10,463		Cemento	403,282
	Chicharo	7,227	Cuba		158,672
		6,767		Acido sulfúrico	158,672
Uruguay	Girasol	51,271	Chile		118,776
		51,271		Acido sulfúrico	118,776
Argentina	Avena	25,412	Filipinas		100,762
	Sorgo	19,825		Cemento	100,762
		5,587	Bélgica		71,249
Australia	Avena	20,942		Cobre anódico	53,926
		20,942		Cobre blister	17,323
Rumania	Fertilizante	12,885			
		12,885			

TOPOLOBAMPO, SIN.
RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA
 (Toneladas)

TIPO DE CARGA	ALTURA				CABOTAJE						TOTAL	
	BUQUES	TOTAL	IMP.	EXP.	BUQUES	TOTAL	ENT.	SAL.	BUQUES	CARGA		
General suelta	2	11,501	10,500	1,001	-	-	-	-	2	11,501		
General contenerizada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Granel agricola	4	57,305	43,015	14,290	7	204,574	-	204,574	11	261,879		
Granel mineral	7	95,059	95,059	-	60	120,917	-	120,917	67	215,976		
Petróleo y derivados	1	3,809	-	3,809	166	2,477,171	2,477,171	-	167	2,480,980		
Otros fluidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Total	14	167,674	148,574	19,100	233	2,802,662	2,477,171	325,491	247	2,970,336		

LAZARO CARDENAS, MICH.
RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA
(Toneladas)

TIPO DE CARGA	ALTURA				CABOTAJE				TOTAL	
	BUQUES	TOTAL	IMP.	EXP.	BUQUES	TOTAL	ENT.	SAL.	BUQUES	CARGA
General suelta	82	2,291,008	7,921	2,283,087	-	1,646	-	1,646	82	2,292,654
General contenerizada	27	106,529	16,769	89,760	-	-	-	-	27	106,529
Granel agricola	12	345,739	345,739	-	3	57,686	57,686	-	15	403,425
Granel mineral	138	5,398,223	4,900,522	497,701	57	2,401,604	2,399,426	2,178	195	7,799,827
Petróleo y derivados	3	48,321	48,321	-	95	1,259,709	1,259,709	-	98	1,308,030
Otros fluidos	8	96,595	84,978	11,617	-	-	-	-	8	96,595
Total	270	8,286,415	5,404,250	2,882,165	155	3,720,645	3,716,821	3,824	425	12,007,060

PRODUCTOS PRINCIPALES POR PAISES DE ORIGEN Y DESTINO

PUERTO
LAZARO CARDENAS, MICH.

PAIS	PRODUCTO	TONELADAS	PAIS	PRODUCTO	TONELADAS
	IMPORTACION				
	TOTAL	5,326,002		TOTAL	2,040,038
Brasil	Pellet	1,491,776	Estados Unidos	Hierro sin alea	1,273,559
	Arrabio	1,423,787		Lám. acero inoxidable	1,050,288
	Ferro Manganeso	53,467		Barras de acero	124,126
	Silicomanganeso	8,141		Escorias granuladas	39,822
	Ferrosilicon	5,879		Amoniaco anhídrido	38,480
		502		Coque	14,726
Estados Unidos	Carbón	983,841			6,117
	Maiz	443,084	Rep. Corea	Hierro sin alea	286,880
	Chatarra	306,439		Comp. función amina	202,039
	Azufre	142,857		Abonos minerales	30,051
	Amoniaco Anhídrido	71,538		Lám. Acero inoxidable	22,127
	Estructuras	18,703		Máq. aptos. Mecánicos	13,277
		1,220			19,386
Marruecos	Roca Fosfórica	927,345	Singapur	Barras de hierro	133,699
	Acido Fosfórico	882,539			133,699
		44,806	Japón	Minerales de zinc	53,877
Canadá	Carbón	727,009		Granallas y polvo	32,877
	Azufre	322,869	Chile	Abonos minerales	21,000
	Ferro Esponja	290,222		Almidones y féculas	49,533
	Trigo	41,729			40,356
		39,300			1,934

SALINA CRUZ, OAX.
RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA
(Toneladas)

TIPO DE CARGA	ALTURA				CABOTAJE						TOTAL	
	BUQUES	TOTAL	IMP.	EXP.	BUQUES	TOTAL	ENT.	SAL.	BUQUES	CARGA		
General suelta	9	83,860	70	83,790	-	-	-	-	9	83,860		
General contenerizada	70	150,507	11,405	139,102	-	-	-	-	70	150,507		
Granel agrícola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Granel mineral	2	31,808	-	31,808	-	-	-	-	2	31,808		
Petróleo y derivados	41	4,933,904	-	4,933,904	415	11,598,020	-	11,598,020	456	16,531,924		
Otros fluidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Total	122	5,200,079	11,575	5,188,604	415	11,598,020	-	11,598,020	537	16,798,099		

Corea			6.631
	Polipropileno		6.631
Tailandia			3.598
	Cerveza		3.598
Bélgica			2.150
	Plátano		2.150

Nota: Todos los cuadros presentados desde la página 187 hasta aquí, se obtuvieron de la fuente: "Movimiento de Carga y buques 1992", para los de ese año, y del "Movimiento de carga, buques y pasajeros 1996", ambos publicados por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de la S.C."

4.5 COMENTARIOS SOBRE LAS ESTADÍSTICAS PRESENTADAS.

Dentro de los tipos de carga operadas en los puertos mexicanos del Pacífico, excepto en granel mineral, los movimientos en el Golfo son superiores. Esto puede ser resultado de una menor infraestructura portuaria que incide en la preferencia por utilizar otros puertos de otros países o incluso los localizados en el Golfo mexicano.

De los cuadros referentes a 1996 presentados en las páginas anteriores, nos permite tener una panorámica más amplia del comportamiento de los puertos mexicanos en el Pacífico, dentro de muchas de las cosas que pueden ser analizadas, destacamos lo siguiente:

El puerto de Lázaro Cárdenas es el que mayor manejo de carga de altura tiene, representado principalmente por el granel mineral y carga general suelta. Le siguen Manzanillo, Salina Cruz, Guaymas y Ensenada. Los otros dos (La Paz y Topolobampo) tienen una participación baja, con un manejo menor a 170 mil toneladas anuales.

Respecto a los países con los que estos puertos tienen intercambios de mercancía, Estados Unidos es el principal, tanto en las exportaciones como en importaciones, sin embargo en las importaciones después de Estados Unidos existe una mayor diversidad de los países. En las exportaciones, los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico (Japón, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Singapur, etc.) son los más importantes en cuanto al destino de nuestras exportaciones vía puertos del Pacífico mexicano.

Entre varias cosas, la influencia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, ha llevado a que el puerto de Manzanillo haya incremento notablemente su actividad.

El 50 por ciento de las mercancías que se introducen al país, Manzanillo recibe el 70% de la carga de origen asiático y el 30 restante entra por el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, lo que convierte al primero en el más importante punto de captación de carga procedente de Asia.

Desafortunadamente el 50 por ciento restante de las importaciones mexicanas procedentes de Asia prefiere entrar por el puerto localizado en Long Beach (costa sur de California), el cual cuenta con una mejor y mayor infraestructura para la carga y descarga de contenedores y su posterior envío hacia las distintas ciudades de México.

El puerto de Manzanillo tiene una gran potencialidad pero en la actualidad sigue siendo una terminal subaprovechada en el manejo de carga de importación.

Durante 1995 y 1996 la terminal registró mejorías en cuanto a su manejo de carga general y contenerizados, lo que mejoró su posición internacional. Sin embargo, esto no se ha reflejado en la captación de las importaciones de carga, ya que el puerto no ha alcanzado las cifras que logró en 1993 y 1994, cuando movilizó más de 5 millones de toneladas promedio, y en los años de la crisis tan sólo manejó aproximadamente 2 millones de toneladas promedio.

A pesar de ello, las operaciones del puerto de Manzanillo se incrementaron 7.5 por ciento en promedio a lo largo del segundo semestre de 1996, logrando una recuperación de sus servicios.

Tal resarcimiento no fue suficiente, ya que en el segundo semestre de ese año los niveles en flujo de exportaciones e importaciones no lograron rebasar lo manejado por esta terminal en el último semestre de 1995.

Finalmente podemos señalar que continúan los esfuerzos por mejorar los servicios de esta terminal (en base a inversión privada). En los últimos dos años 70 por ciento

de la carga de importación recibida por Manzanillo proviene de Japón, sobre todo de los puertos de Kohiung, Kobe y Yokohama. También ha empezado a recibir carga de exportación hacia Chile y Centroamérica, de empresas navieras como American President Line, Nafta Shipping Co. y Transportación Marítima Mexicana, que han prestado nuevos servicios a los puertos centroamericanos ubicados en el litoral del Pacífico.

REFLEXIONES FINALES

La tendencia dominante de la economía mundial desde los años cincuenta estuvo marcada por la globalización. Dentro de la evolución de dicha tendencia, destacan tres procesos:

- a) La llamada tercera revolución tecnológica e industrial, impulsada por los avances en materia de informática, electrónica, biotecnología y automatización de los sistemas productivos.
- b) La diversificación del comercio internacional, ha propiciado un notable incremento en la actividad industrial, dominada por esquemas globales de producción que “rompieron” fronteras y nacionalismos, dando origen al concepto de “fábrica mundial”, y a la consolidación de las empresas transnacionales.
- c) La conformación de bloques económicos, en un principio concentraron el comercio internacional entre el noroeste de Europa y la costa este de Estados Unidos; posteriormente crearon nuevos centros económicos, destacando el del lejano Oriente.

Los tres bloques de mayor importancia en la actualidad son la Unión Europea, América del Norte (TLC) y el Asiático. Estos, son el pilar del capitalismo mundial ya que dentro de ellos se genera gran parte de la producción, comercio, inversiones y tecnología que se produce en todo el planeta.

En este contexto, la competencia entre las naciones e incluso entre los mismos bloques se ha acrecentado, a la vez ha desarrollado en la economía mundial, nuevos conceptos como: *economías de escala, justo a tiempo e inventario cero*, que implican la reducción de gastos de producción, distribución y comercialización.

mediante el mejoramiento de los controles. Esto ha dado como resultado en varios países una considerable disminución de los volúmenes de capital no productivo.

La actividad marítima-portuaria, por sus características de manejo de grandes volúmenes de mercancías a bajo costo, “embona” de manera perfecta en este dinamismo y se convierte en una pieza clave dentro de los distintos medios y modos de transporte. Es tal su importancia, que gran parte de los países considerados como potencias comerciales invierten cuantiosos recursos para su mantenimiento y desarrollo, redituándoles en una eficiente distribución de su comercio gracias a transbordos más rápidos, directos y eficientes de embarques y desembarques.

Además de las características propias de la actividad marítima-portuaria, ésta también se ha ido acoplado al desarrollo de la economía internacional. Las rutas antes tradicionales (de puerto a puerto) han venido modificándose, resultado de la concentración, promoción de economías a escala y aumento de los intercambios de mercancías dentro y fuera de los centros como el Sudeste asiático, América del Norte y Europa. La tendencia portuaria a nivel internacional que se ha venido desarrollando es la conformación de redes y plataformas logísticas organizadas en torno a *puertos concentradores* (puertos Hub).

Esto ha permitido aumentar el porte de las embarcaciones y su especialización*, bajando considerablemente los costos, ya que la creciente utilización de buques portacontenedores Post-Panamax, logra que se reduzca en cada uno de ellos un 43% por consumo de Teu. Consecuentemente, se ha percibido una tendencia en la disminución de puertos de escala (concentración de medios de distribución), obligando a reforzar la intermodalidad de los distintos modos de transporte que involucran el manejo de carga.

* Estimaciones de la UNCTAD señalan que para el año 2020, 20% de la flota mundial de barcos portacontenedores esté integrada por buques Post-Panamax y el 60% por embarcaciones del tipo Panamax, alcanzando una capacidad estática de 4.1 millones de Teus. Respecto al manejo de Teus, indica que para el año 2000 se operarán a nivel mundial, 112 millones de toneladas, es decir, 12% arriba de lo operado en 1996 y tres veces mayor de lo registrado en 1980, lo que representará el 46% del valor del comercio mundial.

Cualquier puerto que se quiera consolidar como *Hub* debe contar con grandes ventajas competitivas, y desde luego, con un eficiente transporte marítimo o en su defecto, ferroviario. Además, debe contar con un amplio conocimiento del mercado y rutas o cadenas de transporte, para poder determinar los mejores puertos de enlace. Por lo tanto, México requiere mejorar notablemente sus sistema portuario si es que desea incorporarse y formar parte de dicho proceso.

Desde el sexenio del presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) se dieron cambios importantes para emprender una reforma económica, enfocada a reactivar la economía en su conjunto. Para esta reactivación, el papel del comercio exterior fue considerado fundamental; de ahí, la búsqueda por ampliar nuestros mercados y socios comerciales.

Dentro de los cambios, las modificaciones legales fueron elementales. Estas buscaron una creciente desregulación en la economía para hacer atractiva la participación del capital privado en el mejoramiento de infraestructura, y en la participación de otras actividades antes exclusivas del Estado. Se buscaron establecer normas claras y sencillas que sentaran las bases para el "adelgazamiento del estado", la descentralización y una mayor competencia.

Las modificaciones legales en materia portuaria no se hicieron esperar. La apertura comercial y la diversificación de nuestro comercio exterior obligaba a los puertos y servicios inherentes a una mayor participación. Esto ha sido confirmado con el pasar de los años, ya que después de seis años se observa una consolidación de manera importante en la carga de importación y exportación vía naval por parte de agentes navieros, incrementándose en el caso de las exportaciones en un 126% mientras que la de importación lo hicieron en un 64%.⁷⁶

La nueva ley portuaria que entró en vigor en 1993, generó un ámbito de mayor competencia y libre concurrencia, lo que ha sido un impulso para que los puertos puedan ser aprovechados más intensa y racionalmente, y cumplan así con su

⁷⁶Javier Calderón. *El Financiero*, p.23A

importante tarea de apoyar y agilizar los intercambios comerciales con el resto del mundo.

En materia portuaria, la administración del presidente Ernesto Zedillo no ha presentado grandes cambios. Se continúa con la tendencia marcada desde el sexenio pasado. Dentro del Plan Nacional de Desarrollo (1994-2000), se señala la importancia de continuar el fomento a la infraestructura del transporte; dentro de los Criterios Generales de Política Económica de 1997, se establece la necesidad de continuar con la desincorporación de las Administraciones Portuarias Integrales (API) y la promoción de la participación privada en la construcción y operación de terminales especializadas, tanto en la prestación de servicios portuarios como en el desarrollo de servicios multimodales de transporte, así como el impulso para la creación de las API's estatales en la administración de los puertos pesqueros y los de influencia regional. También, el continuar promoviendo una mayor eficiencia y competitividad entre los operadores de terminales y prestadores de servicios; con el interés de impulsar el desarrollo de los puertos mexicanos de forma integral.⁷⁷

En México como en la mayor parte del mundo, existen algunos puertos que muestran mayores movimientos de carga, buques y/o pasaje y que por lo tanto son más viables a ser autosuficientes, al igual que sucede en otras terminales (aéreas, ferroviarias o de camiones) o vías de comunicación. Sin embargo, los que tienen una menor participación, ya sea por su situación geográfica o por el mismo dinamismo de la zona, no dejan de ser importantes para regiones específicas de un país, por ello, a estos puertos se les debe apoyar para que cuenten con el equipo y servicios que el mismo mercado vaya demandando.

La privatización o estatización de los puertos, es un tema que en ocasiones se le da gran importancia, no debiendo ser así, ya que su funcionalidad, no radica en si son privados o estatales. Lo importante es evitar prácticas corruptas y preferencialismos injustos, para garantizar que las inversiones (sustentadas por

estudios integrales) sean las prioritarias y viables en el presente y a largo plazo. El llevar a cabo esto, convertiría a varios de nuestros puertos en verdaderos bastiones de prosperidad y puertas atractivas al comercio mundial.

Tomando en cuenta la localización geográfica y buenas condiciones naturales de los puertos mexicanos, podemos afirmar que tienen un gran potencial que debe ser explotado, sin embargo, esto es imposible si no se cuenta con instalaciones adecuadas, equipos en buen estado, así como con un personal bien capacitado.

Finalmente, México tendrá que acoplarse a la tendencia portuaria internacional. Como un primer paso para lograr acercarse a los principales puertos como los de Hong Kong, Estados Unidos, Japón o Singapur, deberá contar con puertos alimentadores (*feeders*). Esto es, recibir y distribuir la carga de los puertos concentradores. Es importante que los puertos mexicanos, sobre todo los del Pacífico, no queden excluidos de la tendencia de los puertos *Hub* que, al parecer marcarán el futuro de la actividad portuaria internacional durante un largo periodo. Para seguir la expansión portuaria y conseguir llegar a tener puertos concentradores, se prevé la necesidad de:

1. Expandir su hinterland para conseguir más carga y alcanzar las masas críticas que justifiquen las escalas de los barcos.
2. En caso de recepción de buques de 4ª generación, sería necesario contar con grandes instalaciones para el manejo rápido de mercancías, y se requeriría de fuertes inversiones en infraestructura.
3. Eliminar cuellos de botella, por lo sería necesario concertar las posibles plataformas logísticas, que convirtieran a nuestro territorio en una red intermodal de centros de transporte y distribución.
4. La coordinación puntual entre autoridades, para agilizar los trámites y dar rapidez al tráfico de mercancías y dar prioridad a flujo eficiente y seguro de las mismas.

Presidencia de la República. "Criterios Generales de Política Económica para 1997." *Comercio exterior*, vol.46, núm.12, México, diciembre de 1996, p.1022

GLOSARIO DE TERMINOS

ALBUFERA

Laguna formada por el mar en playas bajas, limitada por un cordón litoral que suele tener una o más bocas.

BAHIA

Porción de mar comprendida entre dos cabos o puntas a mucha distancia uno del otro en proporción al saco o seno de agua formado entre ellos y que por lo tanto, será muy desabrigada para casi todos los vientos.

BOGAR

Efectuar los movimientos precisos para remar avante.

CIAR

Bogar al revés, halando del remo en sentido de popa a proa

CIABOGA

En una embarcación a remos, es hacer dar una vuelta bogando en una banda y simultáneamente ciando en la otra. / Poner la proa en dirección opuesta a la que llevaba antes de comenzar la maniobra. En los vapores se hace con el timón y dándole a la máquina avante y atrás o bien ayudándose con ancla que estará fondeada. Esta maniobra se hace generalmente en los ríos y puertos.

DARSENA

Parte interior y abrigada de un puerto equipada con muelles de atraque.

DRAGADO

Profundidad que tiene o se le da a la dársena.

ESTUARIO

Amplia superficie en la desembocadura de los grandes ríos hasta donde las orillas comienzan a estrecharse.

ESCLUSA

Recinto con compuertas que se construye en un canal para que los barcos puedan pasar de un tramo a otro de distinto nivel llenando o vaciando de agua el espacio comprendido entre dos compuertas.

ESTIBA

Colocación en las bodegas, pañoles y ganbuzas de las provisiones y la carga del buque en forma que no pierdan estabilidad aunque los bandazos lleguen a ser muy violentos. Además, respecto a la carga, cuando el buque deba hacer varias escalas habrá de tenerse en cuenta que pueda sacarse lo correspondiente a cada puerto sin necesidad de remover la restante.

GOLETA

Velero de dos o tres palos con velas cangrejas (en forma trapezoide), aunque algunas llevan en el trinquete y mayor verga, pera juanetes y gavias, denominándose, por lo tanto "goleta de gavias".

HELICE

Conjunto de aletas helicoidales que giran alrededor de un eje, y, al girar, empujan el fluido ambiente y producen en él una fuerza de reacción que se utiliza para hacer marchar las naves.

MARINA

Conjunto de pueblos próximos al mar con sus comarcas a lo largo de la costa. / Personal especializado, buques y material que posee una nación para defender el derecho a sus libres comunicaciones.

PORTALÓN

Hueco que se puede abrir y cerrar en la obra muerta o barandal del costado del buque para embarque y desembarque de personal.

RADA

Fondeadero a corta distancia de la costa en que los buques hallan abrigo contra algunos tiempos.

SONDA

Aparato que sirve para medir la profundidad y naturaleza del fondo del mar. / La que señalan las cartas marinas en brazas.

TIMÓN

Artefacto que forma un conjunto aplanado que se coloca verticalmente en el codaste de los buques. Sirve para dar al buque la dirección que se quiera, siempre que este camine bien o esté aproado a una corriente.

TRINQUETE

Palo que, en las embarcaciones que tienen más de uno, se arbola más cerca de la proa.

BIBLIOGRAFIA

A

- Amich, Julian. Diccionario Marítimo. Ed. Juventud, España, 1971.
- Aspe, Pedro. "Estabilización macroeconómica y cambio estructural" en Carlos Bazdresch, Nisso Bucay, Soledad Loaeza y Nora Lustig (compiladores). México auge, crisis y ajuste". *El trimestre económico* #73** Ed. FCE, México, 1992.
- Aspectos jurídicos de la gestión portuaria. UNCTAD, Ginebra, febrero 1993.

B

- Borrego, John. "La reintegración de China". en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John. La inserción de México en la Cuenca del Pacífico, vol. II. Ed. UNAM. México, 1990.
- Bustelo Gómez, Pablo. Economía política de los nuevos países industriales asiáticos. Ed. Siglo XXI, España, 1990.
- Bustelo Gómez, Pablo. La industrialización en América Latina y Asia Oriental: un análisis comparativo. En la revista *Comercio exterior*, vol.42, núm.12, Diciembre 1992. México.

C

- Cabrera, Calderón y Colchero. Estados Unidos 1945-1985; Economía política y militarización de la economía. Ed. Iepala, Madrid, España 1985.
- Calderón, Lino Javier. "Desaprovechado, el puerto de Manzanillo para el manejo de carga de importación". *El Financiero*, 27 de enero y 14 de octubre de 1997.
- Casar, Jorge I. La política económica del nuevo gobierno. México, 1984.
- Ciudad, Ricardo. Diccionario náutico, Ed. Ciencias de la Dirección, 1992.

- Clavijo Quiroga, Fernando. Diversificación de las relaciones económicas de México: hacia la Cuenca del Pacífico. mimeo., agosto de 1993.
- Convenios Internacionales Aplicables a los Puertos Mexicanos. *Suplemento del Boletín Portuario Nacional*, Ed. SCT, México, 1988.
- Cruz Cristo, Carlos y Jiménez López, Isaías. "Proyecto de plan estratégico del sistema portuario mexicano". Ponencia presentada en el II Curso Iberoamericano de gestión portuaria. Valencia, junio 1997.
- Cuadra, Héctor. "La Cuenca del Pacífico en los albores del siglo XXI." *Comercio exterior*, vol. 43, núm. 12, México, diciembre 1993.

D

- Druker, Peter. "La cambiada economía mundial". *Investigación Económica*, núm. 180. Ed. Facultad de Economía, UNAM, 1987.

E

- Engel, Leonard. El Mar. Ed. Time Life, Colección de la Naturaleza, 2ª edición, México, 1991.

F

- From, Gary. La inversión en el transporte y el desarrollo económico. Ed. Troquel.
- Follow Me. Diccionario Inglés-Español. Ed. BBC/Larousse, México, 1985.

G

- González García, Juan. "China: comercio exterior y crecimiento económico en el camino del mercado". *Comercio exterior*. Núm. 12. Vol.46. México, diciembre 1996.
- González Jiménez, Celina. Puertos. Tesis, Facultad de Ingeniería, UNAM, México, 1985.

- Garcés Contreras, Guillermo. "La participación de México en la Cuenca del Pacífico", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John, La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. Vol. I. Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1990.

H

- Hartrich, Edwin. La era de la ecopolítica. ¿Puede Estados Unidos convertirse en líder mundial? Ed. EDAMEX, México, 1986.
- Halliday, John y McCormack, Gavan. El imperialismo japonés. Ed. Siglo XXI. España, 1975.
- Hernández, Jaime. "Impacto ambiental, freno al megaproyecto transísmico: voces en pro y en contra; esperan 14 mil mdp. en inversiones". *El Financiero*, México 14 de octubre de 1997.
- Hernández de Labra, Fernando. Puertos. Ed. UNAM, México, 1983.
- Hernández Yzal, Santiago. Economía Marítima. Ed. Cad. Barcelona 1968.
- Hierro, Jorge y Sanglés, Ellen. "El comportamiento del sector público en México 1970-1985", en Larrain, Felipe y Selowsky, Marcelo (comp.) El sector público y la crisis de América Latina. *El trimestre económico*, #69. Ed. Fondo de Cultura Económica. México, 1990.
- Hillenbrand, Barry y Flor Cruz, Jaime. "The tow giants stir and stretch". *Time* 27 de enero de 1992.
- Hughes, T.J. y Luard, D.E. La China popular y su economía. Ed. Fondo de Cultura Económica. México 1961.

J

- Jiménez Hernández, Dolores. "Estados Unidos de América y Japón ante el ingreso de México a la Cuenca del Pacífico", en el libro, IMRED (Compilador). La apertura de México al Pacífico. México, 1990.

K

- Kaplan, Marcos. "La Cuenca del Pacífico y la reestructuración del poder mundial": en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John, La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. Vol. I, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1990.
- Knauth, Lothar. "La constitución histórica de la Cuenca del Pacífico", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John, La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. Vol. I, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1990.
- Kolko, Joyce. Los EE.UU. y la crisis mundial del capitalismo. Ed. Avance. España, 1975.
- Kreber Palma, Víctor. La Cuenca del Pacífico: Escenario de competencia por el poder en el sistema mundial: Estrategia de Japón. Ed. Centro Latinoamericano de Estudios Estratégicos, A.C.

L

- De León, Judyth, "La Cuenca del Pacífico". Ed. NAFIN. *Mercado de Valores*, #6, junio 1994 y #18, diciembre 1993.
- Lewis, Edward y O'Brien, Robert. Barcos. Ed. Time Life. Colección Científica México, 1978.
- Ley de Puertos 1993.
- López Villafañe, Víctor. La nueva era capitalista: Japón y Estados Unidos en la Cuenca del Pacífico, 1945-2000. Tesis doctoral, Facultad de Economía. UNAM, México 1993.

M

- Mairén García, Ricardo. Los puertos nacionales y métodos de transportación marítima de carga. Tesis. Facultad de Ingeniería, UNAM, México 1984.

- Martínez Legorreta, Omar. "Las Organizaciones Multilaterales en la Cuenca del Pacífico". en Cornejo Bustamante, Romer. (Comp.). Asia Pacífico 1994. México, CEEA, COLMEX, 1994.
- Millán Bojalil, Julio A. La Cuenca del Pacífico", Ed. Fondo de Cultura Económica y Nacional Financiera. México, 1992.
- Monrroy Godoy, Fernando. La marina mercante mexicana y el comercio exterior. Tesis, Facultad de Economía, UNAM, México, 1995.
- Morales Novelo, Jorge y Rodríguez, Lilia. "Globalización y Comercio". en Sánchez Daza, Alfredo y González García, Juan (coordinadores). Reestructuración de la economía mexicana; integración a la economía mundial y la Cuenca del Pacífico. Ed. UAM, UdeC y RNICP. México, 1995.

O

- Olmedo Carranza, Bernardo. "APEC, Futuro megaproyecto de libre comercio". El Financiero. 6 de diciembre 1994.
- Ortiz, Federico. Los Puertos Mexicanos. Ed. Fondo de Cultura Económica, colecciones trimestrales del Fondo. México, 1976.
- Ortiz Wadymar, Arturo. El neoproteccionismo norteamericano ante el Tratado de Libre Comercio", en La integración Comercial de México a Estados Unidos y Canadá. Ed. Siglo XXI, México, 1991.

P

- Page, John. "El milagro de Asia Oriental: creación de una base para el crecimiento", en Finanzas y Desarrollo, marzo 1994.
- Pérez Escobedo, Ma. Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto d la modernización". Comercio exterior. Vol. 45. núm.4. Abril 1995.

- Perkins, Dwight. "Experiencias de reformas económicas en Asia", en la revista de economía política *Pensamiento Iberoamericano*, Las reformas económicas contemporáneas. Ed. Sociedad Estatal Quinto Centenario. España. 1993.
- Piso Joó, Silvia. "China un país de éxitos y retos". *El Mercado de Valores*, núm. 3, Marzo de 1996.
- Porter, Michael. La ventaja comparativa de las naciones. Ed. Javier Vergara, Buenos Aires, 1991.
- Ports of Korea. Ed. Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. 1996.
- Puertos Mexicanos, Enfrentando el Reto de una Nueva Legislación, como aprovechar las nuevas oportunidades. Conferencia ofrecida por el Ing. Jaime Corredor Ordiales, Coordinador General de Autoridades Portuarias, en la conferencia: Privatización de los Puertos Mexicanos, Noviembre de 1993.
- Los puertos mexicanos; Inversión hacia el futuro. Ed. SCT, SHCP y Puertos Mexicanos.

R

- Ramírez Magaña, Eugenia y Rodríguez Mondragón, Eduardo. La privatización de los puertos mexicanos, ante la apertura comercial de este frente al exterior. Tesis. de la FCPyS. México, 1995.
- Rock de Sacristán, Catarina y Cardero García, Ma. Elena. "América Latina en el nuevo entorno internacional", *Comercio exterior*, México, agosto 1995.
- Roza Bernal, Carlos. La integración Europea ; del Acta Unica al Tratado de Maastricht. Ed. UAM. México, 1993.

S

- Sector Comunicaciones y Transportes 1976-1982. México 1982.
- Socialismo y modernización en China. IPADE. México, marzo de 1993.

T

- Takajusa, Nakamura. Economía Japonesa: estructura y desarrollo. Ed. Colegio de México. México, 1990.
- Tirado, Manlio. "Pacífico y Atlántico". Excelsior, 24 de noviembre de 1993.
- "Topolobampo en vías de ser el Taiwan mexicano." Universal. 27 de mayo de 1991.
- El Transporte Marítimo en 1993. UNCTAD, ONU, Nueva York y Ginebra, 1994.
- Transporte Multimodal. UNCTAD/ PNUD, Ginebra, 1984.
- Turner Barragán, Ernesto. "Racionalidad del éxito del sector comercial privado asiático frente a la globalización", en Reestructuración de la economía mexicana; integración a la economía mundial y la Cuenca del Pacífico. Ed. UAM, UdeC y RNICP. México, 1995.

V

- Valdés Lakowsky, Vera. "Entre proyecto e improvisación: la plata mexicana en el Pacífico", en Alvarez Bejar, Alejandro y Borrego, John, La inserción de México en la Cuenca del Pacífico. Vol. 1, Ed. Facultad de Economía, UNAM, México, 1990.

W

- Watanabe, Akio. "Gobierno y política en el Japón moderno". en revista Geopolítica; hacia una doctrina nacional. No.49, año XIX/1993.
- World Almanac, 1991.