

T
605

 XOCHIMILCO SERVICIOS DE INFORMACION
ARQUEOLOGICA

96696



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD XOCHIMILCO
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DOCTORADO EN CIENCIAS SOCIALES.
ÁREA DE RELACIONES INTERNACIONALES

**Cuatro puertos de México, en un mundo globalizado: ¿entre el
crecimiento y la exclusión (1982-2004)?**

T E S I S

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO ACADEMICO DE:

**DOCTOR EN CIENCIAS SOCIALES
CON MENCION EN RELACIONES INTERNACIONALES**

P R E S E N T A
JUAN NARCISO OJEDA CÁRDENAS

DIRECTOR DE TESIS
DR. CARLOS MARTNER P.

Ciudad de México, diciembre del 2006

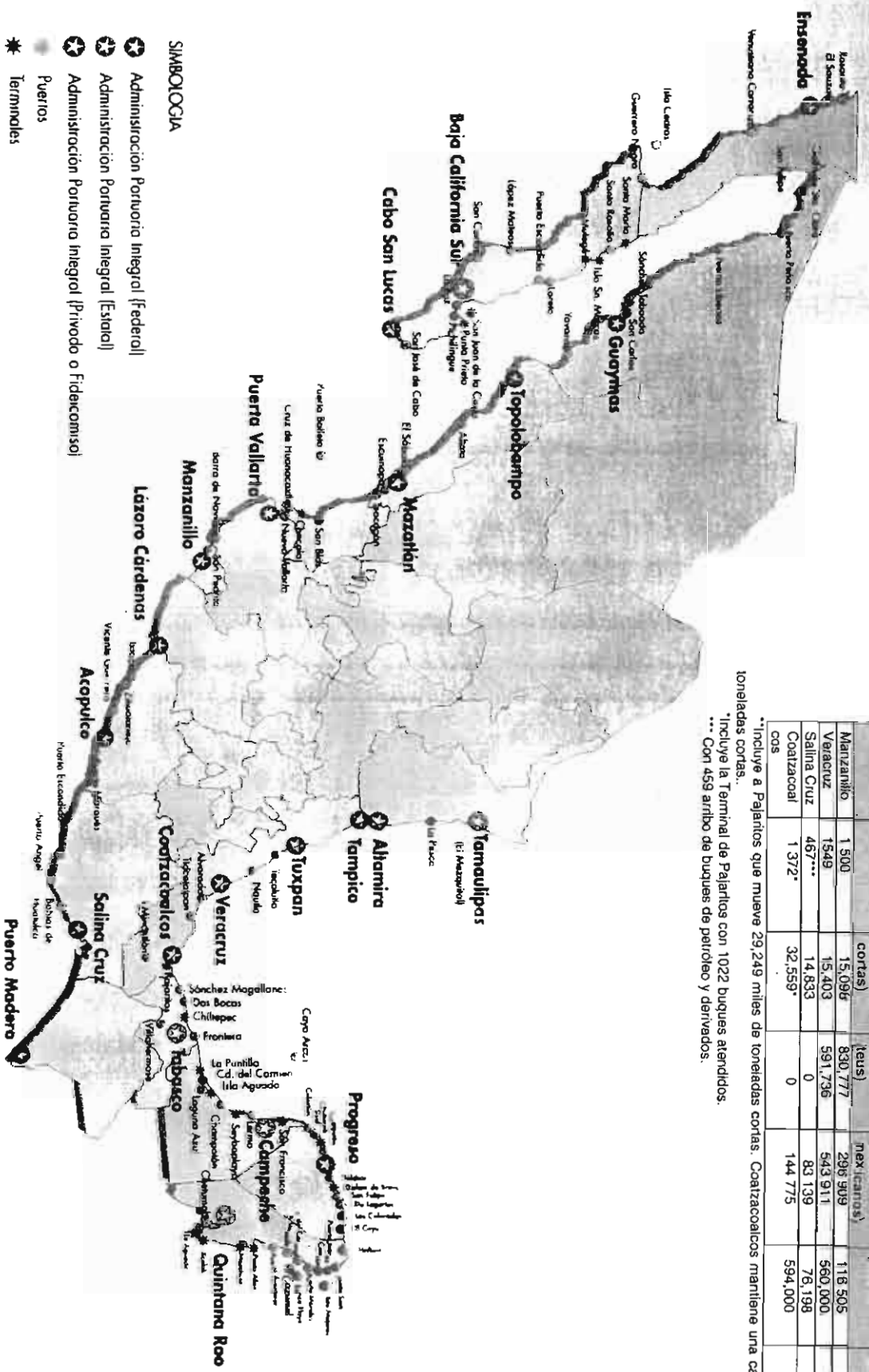
PRINCIPALES PUERTOS DE LA REPÚBLICA MEXICANA

Características de los puertos seleccionados						
Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (miles toneladas cortas)	Carga contenerizada (2004) (miles toneladas cortas)	Ingresos (2004) (miles de pesos mexicanos)	Población de ciudad- puerto	Ingreso per cápita estatal (pesos de 1995)
Manzanillo	1 500	15,096	830,777	298 909	118 505	17, 970
Veracruz	1 549	15,403	591,736	543 911	560,000	11, 911
Salina Cruz	467***	14,833	0	83 139	76,198	8, 404
Coatzacoal	1 372*	32,559*	0	144 775	594,000	11,911

** Incluye a Palajiños que mueve 29,249 miles de toneladas cortas. Coatzacoalcos mantiene una carga de 3,310 toneladas cortas.

* Incluye la Terminal de Palajiños con 1022 buques atendidos.

*** Con 459 arribo de buques de petróleo y derivados.



SIMBOLOGIA

- ★ Administración Portuaria Integral (Federal)
- ★ Administración Portuaria Integral (Estatal)
- ★ Administración Portuaria Integral (Privado o Fideicomiso)
- ★ Puertos
- ★ Terminales

Nota: Las APIS Estatales de Baja California Sur, Tamaulipas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo, comprenden varios puertos que se consignan en el cuadro 1.5

"Decía Gabriela Mistral en uno de sus poemas
que en la naturaleza todo sirve.
Sirve el agua, sirve la nube y sirve el sol".
¿A quiénes sirven? Sirven a todos, pero especialmente al hombre".

"Era hermoso verlos como pequeños dioses pobres,
Semidesnudos, malnutridos, era hermoso
Verlos luchar y palpitar con otros hombres
más allá del océano
Con otros hombres de otros puertos miserables,
y oírlos
quise decirles:
"Hermanos"
pero no tuve sino ternura que se me hacía canto
y que iba con su canto desde mi boca hasta
el mar"

Pablo Neruda

"He andado muchos caminos,
He abierto muchas veredas,
He navegado en cien mares,
Y atracado en cien riberas".

Antonio Machado

Para mis padres

Carmen Rosa (+) y Juan Rómulo, como un modesto reconocimiento

Para mi esposa

Nery, por su permanente solidaridad y cariño durante nuestros 26 años.

Para mis queridos hijos: Dania, Milagritos

y Juan Diego, como una muestra de trabajo y de esfuerzo académico.

ÍNDICE GENERAL:

Indice de Mapas	
Indice de Figuras y Gráficos	
Indice de Cuadros y Tablas	
Indice de Recuadros	
Agradecimientos	VII
Presentación	IX
Introducción	6
Cap. I. Planteamiento del problema y metodología de investigación	23
1.1. El problema de investigación	23
1.2. Las hipótesis generales y específicas	37
1.3. Los criterios utilizados	50
1.4. Los pasos para llegar a un buen puerto	55
1.5. Resumen	55
Cap. II. Los puertos y el transporte en el mundo globalizado: nuevas y viejas miradas que enriquecen el debate	58
2.1. Introducción	58
2.2. El estado de la cuestión o en búsqueda de nuevos paradigmas	63
2.3. La privatización (o reestructuración) y concesión portuaria	69
2.4. Los conceptos de ganador y perdedor aplicado al territorio y a una nueva geografía portuaria	78
2.5. Exclusión e inclusión, crecimiento y atraso en los puertos y ciudades portuarias del mundo globalizado	91
2.6. Los puertos y las relaciones internacionales: ¿por dónde va el debate?	103
2.7. Resumen	113
Cap. III. El transporte y los puertos en la historia de México	115
3.1. Introducción	115
3.2. Los transportes y los puertos en la economía mexicana en el Siglo XX	118
3.3. Los casos de los puertos de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y Coatzacoalcos: ¿historia de exclusión y progreso?	130
3.4. Resumen	151

Cap. IV. La Globalización y la apertura comercial en el sector portuario y marítimo de México (1982-2004)	157
4.1. Tendencias mundiales en el campo del transporte marítimo y puertos	158
4.1.1. Panorama General	158
4.1.2. Comportamiento de la economía mundial, situación del comercio mundial y actividad marítima internacional	161
4.2. Los puertos latinoamericanos: casos y experiencias	183
4.3. El análisis del movimiento portuario mexicano: tendencias y dinámicas en el período de estudio	195
4.3.1. Tendencia general de la carga total que se mueve por los puertos de México	195
4.3.2. El análisis del manejo de carga contenerizada	202
4.3.3. Hacia una nueva jerarquía portuaria basada en el indicador de carga contenerizada	207
4.3.4. La concentración económica y financiera de las empresas portuarias (APIS), basada en los indicadores económicos de ingresos y gastos	214
4.3.5. La estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto	218
4.3.6. Conclusión	220
4.4. Los cuatro puertos de México en un mundo globalizado: ¿entre la exclusión y el crecimiento?	222
4.5. Resumen	230
V. Resumen y Conclusiones: el camino seguido y por seguir	232
Bibliografía General	248
Anexos:	292

Anexo No 1	Estado del Arte en el campo marítimo y portuario
Anexo No 2	La historia de la economía y los transportes de América Latina en el siglo XIX y XX
Anexo No 3	Los Fondos estructurales europeos y una propuesta general de desarrollo para la ciudad y puerto de Salina Cruz en Oaxaca
Anexo No 4	Avances sobre el Plan Puebla-Panamá
Anexo No 5	Presentación en Morelia el 20 de octubre de 2005 sobre la Nueva Geografía Portuaria en el México en el actual
Anexo No 6	Presentación en el CAEN en julio del 2004, sobre las empresas mexicanas en el mundo global

Anexo No 7	Cuadros de enfoques y de teorías de ganadores y perdedores
Anexo No 8	Definiciones de globalización y mundialización
Anexo No 9	Enfoques de la apertura comercial
Anexo No 10	¿Los puertos de América Latina impactan en los más pobres?
Anexo No 11	Marco estadístico y gráfico

Agradecimientos:

Esta tesis e investigación no se hubiera concretado sin instituciones y actores que facilitaron mi trabajo. En primero orden, agradezco a la Universidad Nacional de Ingeniería de Lima, Perú. También al Instituto Mexicano de Transporte (IMT) de Querétaro, centro de excelencia en el campo del transporte. El mismo IMT financió mis estudios doctorales en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, en la especialidad de Relaciones Internacionales. Sean mis reconocimientos para el Dr. Octavio Rascón Director General del IMT y para el Ing. Roberto Aguerrebere Coordinador de la misma institución.

La Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco (UAM-X), fue un espacio de aprendizaje a lo largo de tres años de estudio y especialización. Por ello en el campo de los agradecimientos debo reconocer el apoyo permanente y de tutoría del Dr. Carlos Mártner del I. M. T. También de los profesores de la UAM: Germán de la Reza, Federico Manchón, Federico Novello, Aída Lerman, José Orozco, Carmen De la Peza, Sonia Comboni; y de Alfredo Erquizio, de la Universidad de Sonora. Agradezco también los comentarios y sugerencias realizadas por la Dra. Niria Goñi, del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), del Estado de México.

En el área de relaciones Internacionales quedo cumplidamente comprometido con mis amigos y doctores: Efrén Marín, Francisco Saavedra, Audrey Rivera y Olga Rivera, quiénes a lo largo de estos seis años siempre apoyaron mi empeño riguroso por hacer la tesis y estudiar el Doctorado. Deseo reconocer también el apoyo de la Maestra Guadalupe Barajas , en el Distrito Federal.

En el campo de la asistencia técnica e informática he recibido el apoyo diligente y entusiasta de la Lic. Gina Herrera y de la Srta. Violeta Salvatierra. También recibí un apoyo especial de carácter informático de la Lic. Mary Reyes Ortiz

Debo resaltar asimismo, mi reconocimiento al Glendale Community Collegue (GCC) de Arizona, por su apoyo informático y de infraestructura para, por dos largos años, continuar la culminación de mi investigación. También deseo resaltar las facilidades que tuve en el Centro de Negocios para Graduados de Thundebird, para consultar su magnífica biblioteca y su muy actualizado Centro de documentación.

En el campo familiar he sido alentado a realizar mi investigación por mis hermanos: Julia, Carlos, Carmen, Mario, Arturo y Oswaldo. Juan Rómulo, mi padre, ha sido un personaje expectante que siempre se preocupó en que termine esta tesis. Carmen Rosa, mi madre también, desde la otra vida, apoya discretamente, la conclusión de esta investigación.

Quisiera mencionar que esta investigación ha sido posible realizarla, gracias al apoyo incondicional de mi esposa Nery Necochea y de mis hijos Dania, Milagritos y Juan Diego. Ellos valoran mis estudios y han apoyado siempre mis inquietudes de investigación y de superación profesional.

Recientemente debo agradecer los comentarios y observaciones realizadas a mi trabajo por parte de algunos especialistas del tema en México, entre ellos resaltó los aportes de Germán Alarco, Víctor Paredes, Francisco Pastrana y de Leonardo Lazo .

Por último, deseo hacer un reconocimiento póstumo a dos personas que influyeron en mi carrera profesional de Economía y en mis estudios de Doctorado: en el primero caso al Dr. Javier Calle Loarte, profesor de la Universidad Nacional de Ingeniería de Lima y del Instituto Nacional de Planificación (INP), un metodólogo peruano, que ya no está con nosotros; y en segundo orden, al Ing. Alfonso Rico (Q. E. P. D.), el cual como Director General del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), me envió becado a México para estudiar mis estudios de Doctorado. El me dijo: "vaya a México y estudie su Doctorado". A los dos les quedo siempre agradecido.

Ciudad de México, 13 de diciembre de 2006.

Presentación:

Cuando en agosto de 1994 conocí el puerto de Salina Cruz en Oaxaca, quedé impresionado al comprobar la presencia de un puerto de la Costa del Pacífico en una región en pobreza, similar a las zonas andinas con carencias propias de los países pobres y periféricos. Me pregunté cómo este puerto con potencialidades podía ayudar a esa región ubicada en el Istmo de Tehuantepec, zona clave en la historia de México y significativa por estar ligada a las guerras revolucionarias de 1910, ser territorio atractivo para construir un corredor, de Coatzacoalcos a Salina Cruz, denominado "corredor transístmico", y vinculado al Canal de Panamá, paso estratégico entre los dos océanos: el Pacífico y el Atlántico.

Esta inquietud fundamental de contenido económico y social me motivó a realizar esta tesis y a trabajar por espacio de seis años en entender "los secretos de los puertos de México", descubrir la importancia del transporte marítimo internacional, comparar las asimetrías y heterogeneidades entre los puertos grandes y pequeños en el mundo globalizado y encontrar las explicaciones económicas y de carácter geográfico que están detrás de las políticas que afectan a los puertos de México, como centros económicos de negocios claves en la actual apertura comercial. El análisis no olvida mi preocupación por el desarrollo regional que implica no considerar a los puertos como enclaves, sino como los detonadores del desarrollo, de las zonas en donde se instalan¹.

Bajo esta preocupación, el problema de la tesis busca demostrar que existen en México "puertos potencialmente ganadores" y "puertos potencialmente perdedores", utilizando para ello indicadores del campo marítimo como carga contenerizada, crecimiento y progreso, los criterios de carga general y estimando los impactos en los ingresos de las empresas denominadas Administraciones Portuarias Integrales (APIS).

La rigurosidad del trabajo ha exigido mejorar los análisis utilizando categorías más apropiadas como las de "exclusión", "crecimiento" e "integración" para estudiar cuatro puertos de México en el mundo globalizado durante el período de 1982 - 2004. En esta etapa de política económica se aplica una agresiva apertura comercial que lleva también a privatizar y reestructurar los puertos de México en 1994, siguiendo las políticas propuestas de los organismos internacionales, como la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), entre los principales.

De acuerdo a una metodología de casos se seleccionan dos puertos principales: Veracruz y Manzanillo, y dos pequeños: Salina Cruz y Coatzacoalcos. La investigación prueba las asimetrías, heterogeneidades, velocidades y demuestra que los primeros "ganan" con la apertura comercial y los segundos "pierden".

¿Qué factores explican esta situación, qué políticas se han aplicado, qué características tiene el componente internacional y qué rol cumplen los distintos

¹ La definición que se considera en esta tesis es la que propone Sergio Boiser (diciembre de 1992:15) cuando dice: "el concepto de desarrollo debe ser ciertamente entendido como multidimensional y dinámico. se refiere a cambios (cuya dirección y velocidad constituyen puntos controversiales) en los planos: económico, político, social, ambiental, tecnológico y territorial y por lo tanto se asocia a procesos y cuestiones tales como el crecimiento de la producción, el progreso técnico, la distribución del poder, la distribución del ingreso, la distribución de las oportunidades individuales y colectivas, la preservación de los recursos y del medio ambiente en general y, la organización territorial de la sociedad".

actores nacionales e internacionales, que confluyen en los puertos? Son puntos y temas que desarrolla la investigación.

El desarrollo del trabajo nos lleva a construir tipologías y a comparar a los puertos seleccionados.

A partir de esos diagnósticos pueden derivarse políticas que ayuden a los puertos en declive, tratando de elevar sus indicadores de carga e ingresos y posibiliten que las ciudades, donde se instalan estos puertos, se acompañen de los mismos, como palancas para su desarrollo. Aquí hay una dicotomía teórica interesante, a la luz de los trabajos recientes: ¿qué debe desarrollarse primero, el puerto o la ciudad en donde se instala?

La mayoría de los autores consultados no explicitan esta diferencia y estudian a los puertos como centros de negocios independientes de esa relación. Autores como Tofol Tobal (agosto de 2000) afirman que la ciudad impulsa al puerto y no viceversa. Este punto se revisa con algún detalle más adelante.

De todas formas, es plausible considerar que los puertos apoyen el desarrollo regional de la ciudad de ubicación, logrando no solo que los actores involucrados mejoren su nivel de empleo o de ingresos; sino que también indirectamente estos puertos faciliten la exportación e importación de mercancías que realizarían los mercados internos, favoreciendo la derrama económica que beneficia los más pobres de las ciudades portuarias en estudio.

En este contexto se encuentran un primer problema relacionado al Tratado de Libre Comercio, entre Estados Unidos, Canadá y México (TLCAN o NAFTA en inglés), que ha mejorado el nivel de ingreso y beneficios de las zonas del Norte y centro del país, en tanto que el Sur aparece excluido. Se registra que el desarrollo regional en México, es concentrado, polarizado favoreciendo a los grupos de población que tienen más altos ingresos. De esto se derivarían explicaciones que deben demostrarse para los casos de interés, como los de las ciudades del Istmo de Tehuantepec (ciudad de Salina Cruz y del puerto de Coatzacoalcos). ¿La pobreza sería una característica típica que acompaña el modelo de estabilización aplicado en México?

Así los puertos del sur se están comportando como enclaves y pese a la importancia petrolera en esta zona, no se observa que los ingresos de PEMEX beneficien directamente a las regiones donde se extrae y refina el petróleo. Por lo tanto el trabajo intenta demostrar el atraso, declive, desconexión y estancamiento de carácter geográfico y regional de los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos, justificando el adjetivo utilizado de: "puertos perdedores".

Por el contrario, en los años recientes, se resalta un acontecimiento adicional de carácter internacional que ayuda a entender lo que pasa con el puerto de Manzanillo, es la dinámica comercial con China que compra insumos y materias primas de México utilizando el puerto de Manzanillo. Por eso, desde el año 2002 éste se convirtió en el puerto número uno en manejo en carga contenerizada, superando los niveles que siempre tuvo el histórico puerto de Veracruz. Además en noviembre del 2006, la API de Manzanillo informó que el puerto ha logrado movilizar un millón de teus, cifra que constituye un récord, al ser el primer puerto del país que alcanza ese nivel. Se espera que al cierre de 2006 se registre una cifra máxima de 1 280, 000 teus manejados por el puerto.

Por otro lado, la tesis realiza un esfuerzo conceptual ampliando la mirada lo que lleva a utilizar distintos enfoques del mismo problema. También mide y cuantifica la dimensión de los puertos en su carácter de manejo de carga comercial y discute brevemente las alternativas buscando un modelo portuario que posibilite superar el concepto de solo competencia e incorporando la idea de la equidad que llevaría al desarrollo regional.

En efecto, una concepción de planeación integral pone en duda el concepto de competencia que ha alentado la Ley de Puertos en México y que lleva a que el objetivo de ganancia prime sobre la noción de desarrollo. Este comportamiento empresarial, frente a una concepción de equilibrio regional en el estado-nación, castiga el desarrollo regional, que fue bandera de los gobiernos anteriores, logrando resultados positivos en la década de los setenta y primeros años de los ochenta del Siglo XX.

En concreto, el trabajo sigue, a manera de ruta de navegación, los siguientes pasos para llegar a buen puerto:

En el capítulo I se desarrolla el planteamiento del problema y metodología de investigación de la tesis, presentando con cierto detalle, las hipótesis del trabajo. Se señalan también los indicadores a utilizar y se propone, en general, los pasos seguidos en la investigación que deberían "llevar a un buen puerto". Se hace explícitas las características que tiene un puerto en la actual fase del mundo globalizado, aclarando que esta última se da desde los setenta o los ochenta del siglo XX para acá, que como sabemos se conforma por una sociedad en red, que usa el "justo a tiempo", que moviliza su carga a través de los contenedores y que se caracteriza principalmente por un modelo de economía abierta. Esta tercer fase de la globalización, siguiendo las consideraciones de Robbie Robertson (2005:18), tipifican a un puerto insertado en las redes globales y dependientes de las rutas navieras que en la actualidad se concentran en las rutas Este-Oeste².

Debe indicarse en el contexto de la tesis que el paradigma de la globalización aplicada desde 1970 o 1980 del siglo XX busca encontrar la forma como este fenómeno de carácter económico, político y social, afecta a los puertos pobres de países periféricos. El trabajo estudia el denominado Consenso de Washington, que se instrumenta en nuestros países con la apertura comercial, la disminución de aranceles, con privatizaciones portuarias y con la aplicación de un modelo de economía abierta, que impacta a las costas de los puertos y a los territorios de nuestros países, que son dependientes en general en su comercio con los países centro.

² Dice Robbie Robertson (2005:18): "Su centro de interés son los últimos quinientos años en los cuales los seres humanos experimentaron tres oleadas distintivas de desarrollo de la interconectividad". "La primera, a partir del 1500, tuvo por eje la globalización del comercio regional; la segunda, de 1800 en adelante, tuvo su ímpetu en la industrialización; la tercera fase fue el resultado de la construcción de un nuevo orden mundial a partir de 1945". Cada una de las oleadas dio comienzo con un acontecimiento-a veces una guerra-que le permitió crecer como fuerza global para el cambio". Cada una de las oleadas produjo nuevas interrelaciones y generó nuevas sinergias que a su vez desembocaron en su propia transformación". Ninguna de estas oleadas ha sido alumbrada en un solo país, aunque en ocasiones algunos países hegemónicos o aspirantes a la hegemonía han intentado monopolizarlas en beneficio propio". Ninguna oleada ha sido el producto de una sola "civilización" o una cultura en solitario".

El capítulo II, desarrolla la visión de los puertos, en el marco de la geografía y el territorio; pasa revista a los principales enfoques y autores analizados en el punto denominado "estado del arte" y estudia la privatización y concesión portuaria.

También revisa aspectos del desarrollo regional, desde los planteamientos que discuten sobre la importancia de lo global o lo local y que postulan que la apertura y el modelo aplicado trae concentraciones económicas en regiones metropolitanas y atrasos y desigualdades en regiones periféricas³.

Otra mirada en este capítulo, es la aplicación de la teoría de las relaciones internacionales al campo de los puertos. En este caso, con el fin de ser específico, se ha considerado sólo el enfoque ambiental, que demuestra la importancia de los mares y los puertos, siguiendo a Mahan⁴. Finalmente, en este capítulo también se revisan algunos aportes teóricos en el campo de la pobreza, exclusión y polarización social, tratando de encontrar la forma en que estos enfoques generales explican el atraso de los puertos periféricos.

El capítulo III, hace una síntesis de la historia de los puertos mexicanos, observando los cambios en los modelos de desarrollo que influyen en el territorio planteando distintas dinámicas en los puertos. Se deduce que la historia es clave para entender el comportamiento de Veracruz como puerta a Europa y como nodo en el comercio internacional. Analiza, con cierto detalle, los aspectos que se dieron para que puertos como Manzanillo adquirieran su despegue. Inicialmente fue un puerto pequeño y excluido. Se resalta la importancia que cumplió el Istmo de Tehuantepec y los puertos que lo integran, en relación con aspectos importantes de relaciones internacionales, como la creación del Canal de Panamá, a principios del Siglo XX y la importancia del Plan Alfa-Omega para revitalizar, temporalmente, la carga que movieron los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

³En un trabajo reciente (Bogotá, octubre 2003:5 -7) Edgar Moncayo estudia el enfoque que él denomina perspectiva económica distinguiendo tres visiones: la nueva geografía económica (NGE), el enfoque de acumulación flexible o postfordismo y el denominado de competitividad regional. La NGE plantea "que el crecimiento de la economía en una determinada localización, obedece a una lógica de causación circular, en la que los rendimientos crecientes a escala y los encadenamientos hacia atrás y hacia delante de las empresas, conducen a una aglomeración de actividades que se auto refuerzan progresivamente. "En el campo del comercio internacional que para Krugman es una caso especial de geografía económica, también operan los mecanismos circulares de aglomeración y ello explica las configuraciones centro-periferia que caracterizan los intercambios comerciales". "En el enfoque de acumulación flexible y siguiendo a Piore y Sabel, se sostiene que el régimen de producción fordista-caracterizado por la producción en masa rigidamente estructurada-estaba siendo reemplazada por un régimen basado en la acumulación flexible (postfordista), cuya forma espacial será el distrito o sistema de pequeñas empresas. De acuerdo con este enfoque interactúan tres dimensiones: estructura industrial (intensiva en pymes), instituciones y cultura local (capital social) y organización interna de las firmas". Por su parte, la concepción de competitividad regional aplicado a escala nacional surgió a mediados de los años ochenta en los Estados Unidos, como una cuestión centrada en el vínculo entre el avance económico de los países y su anticipación en los mercados internacionales. Siguiendo a Bendesky, se deduce que la competitividad es un asunto de orden regional o local. Así para captar empíricamente las capacidades competitivas de las regiones de un país se han diseñado diversas metodologías y elaborado un gran número de ejercicios aplicados. Se usa la técnica del benchmarking que consiste en la evaluación comparativa del desempeño económico de una regiones entre sí, mediante la utilización de algunos criterios: dentro de los factores utilizados en el benchmarking se considera: la estructura sectorial de la economía, el grado de internacionalización, la calidad del gobierno y de la gerencia privada, la dotación de infraestructura, la eficiencia del sistema financiero, la ciencia y la tecnología; y el capital humano (Edgar Moncayo, octubre 2003:23-25).

⁴Decía este autor que quien domina el mar domina el mundo. En este sentido Mahan fue pionero en el estudio de la geopolítica y en la consideración de dominar el mar, a través de flotas navieras muy grandes, tomando en cuenta la importancia que tuvo en su tiempo poseer barcos, tanto para Inglaterra como para Estados Unidos, para ser en distintas épocas, los centros económicos del mundo.

El capítulo IV, desarrolla los cambios producidos en el panorama mundial y latinoamericano, que afectan al transporte marítimo y a los puertos mexicanos. Es importante destacar que el marco geográfico pone en perspectiva la relatividad de los puertos mexicanos dependientes del comercio internacional que se realizan con los países centro. Éstos dominan el comercio mundial necesitan de ellos por sus materias primas. El capítulo operativiza el proceso de globalización aplicado desde los ochenta, estudiando con cierto detalle los efectos de la apertura comercial en los puertos de México y demostrando el proceso de concentración de carga contenerizada⁵ como indicador de puerto integrado a las redes globales.

El conjunto de políticas, nacionales e internacionales, impacta de forma desigual a los centros y ciudades portuarias, complicando su desarrollo y originando el proceso de exclusión que afecta a las personas, empresas, sindicatos y otros actores. Aquí es menester identificar qué explica que las ganancias de las APIS se reinviertan de forma parcial en las ciudades portuarias. Debe probarse que los grupos que ganan son unos pocos y por el contrario, los grupos que pierden son los más.

La asimetría entre ingresos, comercio y beneficios regionales debe ser revisada con cuidado, criticando los paradigmas que hacen incoherente la privatización portuaria con el bienestar social, como lo planteó en 1993 Robert Devlin de la CEPAL⁶.

Los once anexos con información teórica y empírica tienen el propósito de reforzar el estudio. Se espera que éstos sean de utilidad para otras líneas de investigación.

Finalmente, la tesis esboza una estrategia, que apoyada en el Estado y su política económica, incorpora la idea del desarrollo regional y de la ciudad-puerto. Lo anterior, ayudará a promover la mejora del nivel de vida de los habitantes de lugares pobres, en donde se encuentran instalados los puertos de zonas periféricas. De esa manera el casillero vacío de la equidad que planteaba CEPAL y Fanzylber, sería cubierto, superando la carencia y debilidad del modelo neoliberal que genera más pobreza y exclusión, como lo reflejan los indicadores sociales y de desarrollo humano. ¿No será que el juego competitivo del modelo vigente siempre produce comparativamente "perdedores", así como "ganadores" (Bob Jessop, mayo 2004: 28)?

⁵ Algunos autores prefieren hablar de carga "contenedorizada" (UNCTAD, enero 1992:37), en todo caso en el texto se usará la primera denominación; aunque se conoce de muchos trabajos que usan la segunda categoría, que se considera equivalente a la primera.

⁶ Robert Devlin. "Las privatizaciones y el Bienestar Social. Revista de la CEPAL. No 49, abril de 1993, pp. 155-181.

Introducción

Esta investigación parte de la siguiente pregunta: ¿cuáles son los elementos que condicionan la inserción o articulación de un puerto a las redes globales de transportación de mercancías, cuando el puerto está localizado en un país periférico ó semiperiférico, como México⁷? El tema trata, en otras palabras, de estudiar tanto a los puertos que están logrando insertarse en las dinámicas de la globalización ("puertos ganadores", parafraseando a Benko y Lipietz), como a los puertos que parecen quedar excluidos y, en este sentido, pierden la capacidad de crecimiento y de generación de actividades económicas en su entorno regional inmediato. En este último caso, se trataría de "puertos perdedores" en un país semi-industrializado de la semi-periferia global, que se inserta en la economía- mundo (concepción wallersteniana), en condición desigual y subordinada ante un país centro (Estados Unidos, por ejemplo).

Desde esta perspectiva, tanto Wallerstein como Braudel consideran que en la "economía mundo", existen países dependientes y ligados a un país central, que domina y hegemoniza las relaciones económicas con países periféricos y semiperiféricos.

Para Fernand Braudel (1994: 86-87) la distinción entre economía mundial y economía mundo es clave. Por economía mundial entiende la economía del mundo tomada en su totalidad, el "mercado de todo el universo", como lo planteaba Sismondi. Por "economía mundo", término tomado de la palabra alemana "Weltwirtschaft", dice Braudel, se entiende la economía de solo una parte del planeta, en la medida en que éste forma un todo económico. Para este

⁷ Para algunos autores México es un país semiperiférico dada su cercanía con Estados Unidos, para otros autores México es un país periférico. En todo caso lo que se quiere afirmar es que el país sigue siendo dependiente de un centro y se mantiene como un país subdesarrollado y con indicadores similares a la de los países latinoamericanos. Recientemente Wallerstein (2006:136) dice: "No existen los productos semiperiféricos, lo que existe son productos centrales y periféricos". Sin embargo, si uno calcula que proporción de la producción de un país es central y que periférica, uno se encuentra con algunos países con una distribución aproximadamente medio medio, es decir, que envían productos centrales hacia zonas periféricas y productos periféricos hacia zonas centrales. Por eso podemos hablar entonces de países semiperiféricos, y vemos que cuentan con un tipo especial de políticas que juegan un papel particular en el funcionamiento del sistema mundo".

mismo autor, un ejemplo de economía mundo en el siglo XVI fue el Mediterráneo, ya que constituía: "un mundo en sí".

Braudel define una economía mundo a partir de una triple realidad (1994:87-89):

- ocupa un espacio geográfico determinado; posee por tanto unos límites que la explican y que varían, aunque con cierta lentitud. Hay indicios forzosamente, de vez en cuando aunque a largos intervalos, unas rupturas.

- una economía mundo acepta siempre un polo, un centro representado por una ciudad dominante, antiguamente una ciudad- estado y hoy en día una capital, entendiéndose por tal una capital económica (Nueva York y no Washington, en los Estados Unidos). Por lo demás, pueden existir, incluso de forma prolongada, dos centros simultáneos en una misma economía-mundo: Roma y Alejandría en tiempos de la guerra de 1378-1381, Londres y Amsterdam en el Siglo XVIII, antes de la eliminación definitiva de Holanda. Uno de los dos centros acaba siempre por ser eliminado. En 1929, el centro del mundo pasó de este modo, con un poco de indecisión pero sin ambigüedad, de Londres a Nueva York.

- toda economía mundo se divide en zonas sucesivas. El corazón, es decir la región que se extiende en torno al centro: las Provincias Unidas (pero no todas las Provincias Unidas) cuando Amsterdam domina el mundo en el Siglo XVII; Inglaterra (pero no toda Inglaterra) cuando Londres, a partir de los años 1780, suplantó definitivamente a Amsterdam. Vienen después las zonas intermedias, alrededor del pivote central. Finalmente, ciertas zonas marginadas muy amplias que, dentro de la división del trabajo, que caracterizan a la economía- mundo, son zonas subordinadas y dependientes, más que participantes. En estas zonas periféricas, la vida de los hombres evoca a menudo el purgatorio, cuando no el infierno, y la situación geográfica es, claramente una razón suficiente para ello (Braudel, 1994:89).

A la luz de estas consideraciones, se busca desarrollar los aspectos que hacen a un puerto "ganador" o "perdedor", en la economía de México, país elegido para la investigación.

Lo anterior, supone algunas consideraciones metodológicas: la primera, bajo qué características un puerto logra vincularse efectivamente a las redes globales de transportación y, en este sentido, presenta un crecimiento en sus flujos y en la actividad económica generada sobre su ámbito regional de pertenencia. La segunda consiste, por oposición, en la identificación de los procesos y criterios de análisis que conducen a la exclusión y/o estancamiento de muchos puertos que previamente tenían una importancia regional. En el capítulo IV (punto 4.1) de esta investigación se presenta, los puertos principales del mundo desarrollado y qué terminales portuarias se han convertido en líderes de carga contenerizada.

Se trata, en otras palabras, de estudiar las características que tienen los puertos en países, regiones y ciudades periféricas, encontrando los aspectos internacionales, nacionales o subregionales que explican que ese puerto sea utilizado como un punto clave o nodo de transferencia de mercancías hacia el ámbito internacional.

El éxito de un puerto (como empresa tanto pública como privada, o con sus variantes, que permite el transporte marítimo de mercancías de exportación, importación y cabotaje) tiene una definición operativa, que se refleja en indicadores como: manejo de carga contenerizada, movimiento petrolero, ganancias obtenidas, pago de impuestos realizados, empleos que el puerto genera; o por el impacto regional o distributivo que trae el mismo, en su zona de influencia interna o externa (tanto en el hinterland, como en el foreland), acorde a la idea del desarrollo y teniendo en cuenta los indicadores sociales de los que habla Anne-Laure Szary en el capítulo II de esta tesis.

Este éxito, según autores como Martner (1997b:15) también puede ser registrado por su: "ubicación geográfica, su conexión con las regiones interiores, la acción de los agentes sociales y económicos que trabajan en su entorno y la competencia con rutas alternativas, elementos indispensables para que el puerto se inserte como eslabón importante en la circulación globalizada de mercancías"⁸.

La preocupación de conocer a los puertos "ganadores" y "perdedores", se debe a la importancia que tienen los cambios globales en el mundo, a la mundialización actual, y a los modelos de economía abierta que se aplican, bajo la idea de encontrar empresas portuarias económicamente sólidas y con autosuficiencia financiera; pero también, con un contenido distributivo, de manera que la derrama económica que se genere impacte en proyectos y programas de contenido social y aminore, de esa manera, la pobreza de los habitantes de la ciudades y puertos considerados en el análisis.

No se debe olvidar, que el sector transporte, en general, cumple un rol clave desde el punto de vista de la infraestructura; pero no determinante sino complementario a la estrategia integral de desarrollo que se asuma⁹.

⁸ Martner en este caso utiliza indicadores vinculados a las redes internacionales y al espacio de flujos, no considera indicadores de carácter interno y regional que esta tesis resalta, especialmente porque su preocupación no está en el desarrollo que tienen los puertos y cómo afecta o beneficia a los habitantes de los puertos y a los distintos actores que residen en las ciudades-puerto. Desde este punto de vista los indicadores que utiliza esta investigación complementa los trabajos de Martner y del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) que han trabajado más a los puertos, desde la perspectiva de conectividad, de redes y de espacio de flujos, más que preocuparse como los puertos puede beneficiar al desarrollo regional y qué indicadores se pueden proponer si se desea hablar de puertos excluidos o perdedores o puertos ganadores (o incluidos) en el comercio internacional. En el 2001 el IMT ha publicado un trabajo dirigido por Víctor Islas que tiene otra concepción y que apunta, a diferencia de los otros estudios, a considerar el transporte ligado al desarrollo regional. Ver al respecto: José Jiménez, Víctor Islas y otros. "El Transporte Regional en el Sureste Mexicano", Publicación Técnica No 174, Sanfandila, Querétaro, 2001, 242 pp.

⁹ Como lo señala Luis Chías (1990:69-70): "el transporte está considerado, en términos generales, como punta de lanza para todo proceso de expansión socioeconómico". "Este sector constituye un elemento clave para la estructura y funcionalidad de las regiones económicas.....evidentemente, el transporte constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para generar el desarrollo socioeconómico".

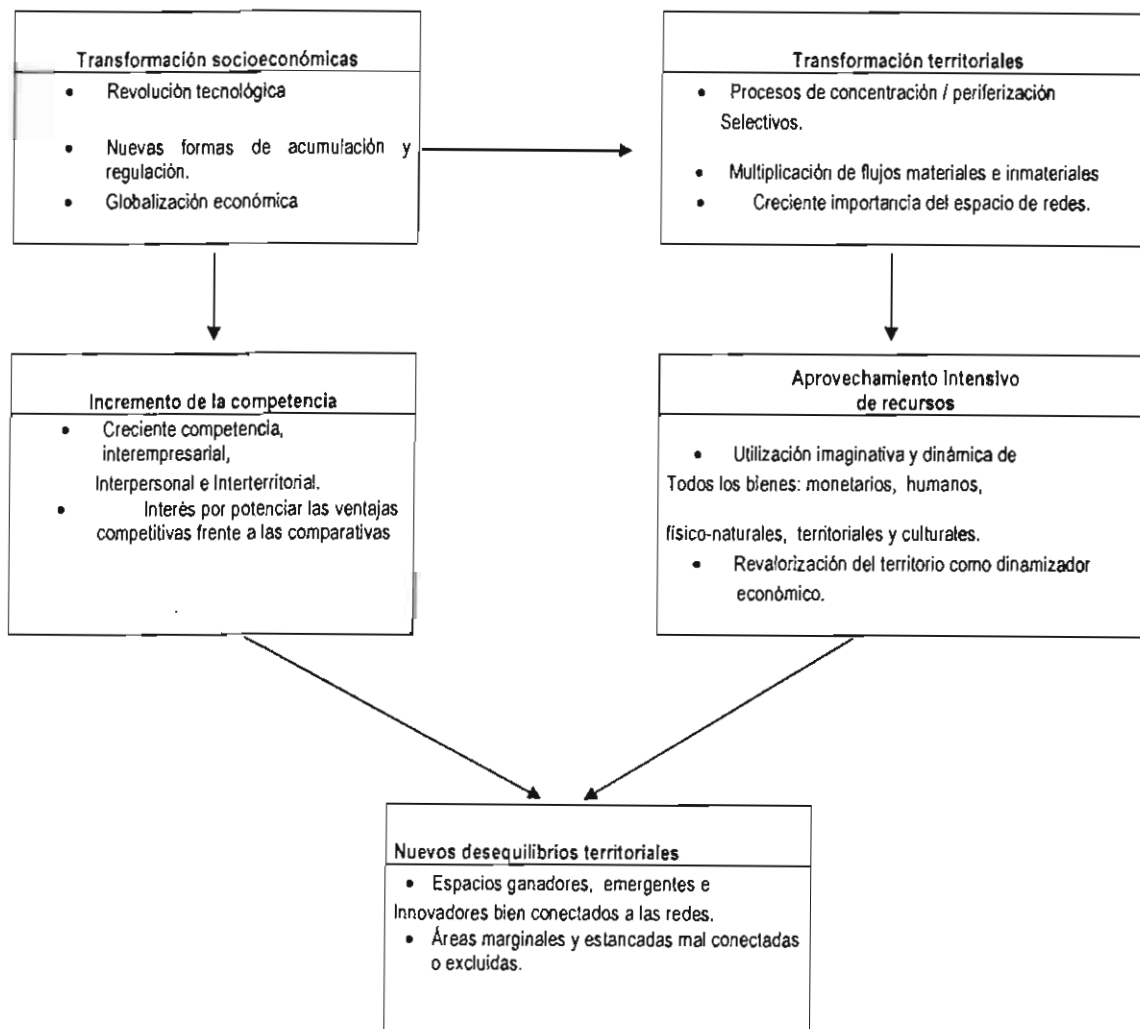
La experiencia de los puertos de México desarrollada más adelante, demostrará que utilizando los datos de carga contenerizada, como indicador de éxito comercial, se cumple inicialmente con encontrar los casos de Veracruz y Manzanillo como los puertos "ganadores" de México. Salina Cruz, por su parte, fue ganador solo en la primera etapa de la apertura comercial, con un boom registrado en 1987. El cambio de puerto "ganador" a perdedor fue muy rápido y dependió de las políticas agresivas y de la competencia, que fomentan las empresas y que lleva a que unos puertos pierdan liderazgo y otros se estanquen rápidamente.

Este concepto nos recuerda la competencia "descarnada" que se produce en el sistema capitalista y que lleva a la lucha por la ganancia, en el marco de un proceso generalizado de acumulación¹⁰. Por ejemplo, la investigadora Inmaculada Caravaca (1998:7), considera: "que los procesos de innovación tecnológica, reestructuración productiva y globalización económica, en curso hace más de dos décadas, están asociados a importantes cambios espaciales que definen nuevas formas de organización del territorio (ver gráfico MI-1)". Por lo tanto, considera: "que dicha organización está en buena medida determinada por la formación de un espacio de flujos en constante evolución que, pese a ser intangible, afecta de forma muy concreta y a muy distintas escalas al dinamismo o declive de los diversos ámbitos territoriales (ibid)". Advierte, que "aunque no de forma hegemónica y mucho menos exclusiva, la dimensión territorial permanece como componente sustantivo de mucho de los procesos que moldean las sociedades contemporáneas, puesto que el espacio no debe considerarse únicamente como un objetivo pasivo o simple soporte físico, sino

¹⁰ Como dice Ricardo Méndez (1997:57): "la acumulación de excedentes es, por tanto, junto con la competencia y el beneficio, el motor generador de las fuerzas que impulsan un cambio permanente en el funcionamiento del sistema, pues, como afirma Wallerstein (1985, 14) "el equilibrio no es posible para el capitalismo, para el que la existencia es expansión, afirmación muy distante de la realizada cuatro décadas antes por Schumpeter (1942), cuando señalaba que "la economía capitalista no es ni puede ser estacionaria". Desde la perspectiva territorial, la inconstante geografía del capitalismo (Stoper, M. y Walter, R., 1989, 6) es sin duda, uno de sus rasgos más permanentes y característicos, generador de una periódica sustitución de regiones ganadoras y perdedoras en el escenario mundial".

como un agente activo y dinámico con influencia en las relaciones socioeconómicas" (ibid: 8)¹¹.

Gráfico MI-1 Cambios socioeconómicos y sus efectos en la organización del territorio



Fuente: Inmaculada Caravaca, "Los Nuevos Espacios ganadores y emergentes". EURE. Vol.XXIV, N°73, Santiago de Chile, diciembre 1998, p.7.

11 Viendo el gráfico MI-1 se encuentra que el mismo puede adaptarse a los puertos, encontrando las transformaciones socio territoriales que lo explican y a la presencia de puertos ganadores y perdedores, de acuerdo a la consideración de los espacios en donde se ubican los mismos puertos.

El criterio anterior será usado en el análisis de los puertos, pensando que los mismos, se encuentran instalados en un territorio en constante evolución y las cargas que se mueven responden a una dinámica del comercio mundial y a las relaciones internacionales que se producen entre las empresas exportadoras e importadoras del país periférico con el país centro. Por lo anterior, es importante analizar los movimientos de las redes, tanto de transporte de carga, como de tránsito que ahí se producen. Esto lleva a la necesidad de usar el concepto de: "espacio de flujos"¹², más que el concepto estático de: "espacio de lugares"¹³.

La historia comprueba que el planteamiento de puerto vinculado y en crecimiento (puerto ganador) y el puerto estancado (perdedor) es relativo. R. L. Correa (1998:40) afirma: "son numerosos los ejemplos de puertos que en el pasado tenían relativa importancia y que decayeron en razón del progreso técnico que, a partir del Siglo XIX, afectó a la navegación y a la circulación en general". Manifiesta que: "el abandono de una región por una actividad agrícola trasladada a otra región, puede marginar ciudades que tenían su razón de ser en aquella actividad agrícola". Concluye que: "las ciudades muertas, del litoral o interiores, son innumerables".

12 El espacio de flujos es la organización material de las prácticas sociales en tiempo compartido que funcionan a través de los flujos. Por flujo se entiende las secuencias de intercambio e interacción determinadas, repetitivas y programables entre las posiciones físicamente inconexas que mantienen los actores sociales en las estructuras económicas, políticas y simbólicas de la sociedad (Ver: Castells, 1999: 445). Sigue diciendo el autor: "el espacio de los flujos combina tres capas de soportes materiales que juntos los constituyen. La primera capa, el primer soporte material del espacio de los flujos, está formado por un circuito de impulsos electrónicos (microelectrónica, telecomunicaciones, procesamiento informático, sistemas de radiodifusión y transporte de alta velocidad, también basados en la tecnología de información. La infraestructura tecnológica que esta conforma define el nuevo espacio, de forma muy semejante a como los ferrocarriles definieron regiones económicas y mercados nacionales en la economía industrial. La segunda capa es el espacio de flujos, la constituyen sus nodos y ejes. El espacio de flujos no carece de lugar, aunque su lógica estructural, sí. Se basa en una red electrónica, pero ésta conecta lugares específicos, con características sociales, culturales, físicas y funcionales bien definidas. Algunos lugares son intercambiadores, ejes de comunicación que desempeñan un papel de coordinación para que haya una interacción uniforme de todos los elementos integrados en la red. La tercera capa importante del espacio de los flujos hace referencia a la organización espacial de las élites gestoras dominantes (más que clases) que ejercen las funciones directrices en torno a las que ese espacio se articula. La teoría del espacio de los flujos parte de la asunción implícita de que las sociedades están organizadas de forma simétrica en torno a los intereses específicos de cada estructura social (Ver: Castells, 1999:446-449).

13 Un lugar es una localidad cuya forma, función y significado se contienen dentro de las fronteras de la contigüidad física (ver: Castells, op. cit. p. 457).

Un segundo ejemplo, los puertos del Istmo de Tehuantepec, en el sureste de México, demuestran como de ser líderes se estancan y entran en crisis. En 1912 estos puertos (Salina Cruz en Oaxaca y Coatzacoalcos en Veracruz) alcanzaron un liderazgo, cuando registraban el movimiento de un millón de toneladas. En base a lo obtenido se sustentó la versión de que en la región corrían 60 trenes diarios y que el Istmo era el puente comercial de América¹⁴.

Con la puesta en operación del Canal de Panamá, en 1914, el puerto de Salina Cruz, decae rápidamente, quedando en los siguientes años cerrados para la navegación¹⁵. Reactivado en 1938, en la época del Presidente Lázaro Cárdenas, recobra su vigencia. En la época del Plan Alfa-Omega alcanza su punto más alto en 1987. A partir de ese momento nuevamente entra en crisis, como lo reflejan los datos consultados y la historia más adelante reseñada (ver cap. III).

El puerto de Manzanillo, que pese a su dimensión pequeña y carácter pesquero y artesanal en el período 1982-1987, con la apertura comercial se convierte en

14 Leticia Reyna Aoyama (Coordinadora). "Economía contra Sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986". Nueva Imagen, México, abril de 1994, p. 38.

15 Como se relata en un documento de consulta: "uno de los más inmediatos e importantes resultados de la "política del garrote" de Roosevelt fue la construcción del Canal de Panamá". "Durante siglos, América Central (la estrecha franja de tierra que conecta América del Norte con América del Sur) había sido considerada como lugar ideal para un canal que conectara el Atlántico y el Pacífico". "Al principio del Siglo XX, el gobierno de los Estados Unidos negoció para la construcción de un canal a través de Nicaragua". Pero poderosos intereses comerciales influyeron en el Senado de los Estados Unidos para que considerara la ruta a través de Panamá". "Sin embargo, Panamá pertenecía a la república de Colombia y los colombianos rehusaban la propuesta." Por esta época, Theodore Roosevelt había llegado a la presidencia de los Estados Unidos". "A él le interesaba la construcción del Canal de Panamá, así que denunció a los colombianos por no aceptar la propuesta". "Roosevelt tomó medidas para que el canal se construyera. Con la asistencia de la armada de Estados Unidos estalló una revolución en Panamá, en 1903". Y Panamá se declaró país independiente". "Se firmó el tratado Hay-Bunau-Varilla entre Panamá y los Estados Unidos por el que se garantizaba a los Estados Unidos una franja de diez millas de ancho a través del Istmo de Panamá como zona del Canal. Los Estados Unidos acordaron pagar a Panamá diez millones de dólares de inmediato y una renta anual de doscientos cincuenta mil dólares". "Se organizó enseguida una comisión encabezada por el Coronel Georges W. Goethals para construir el Canal. Los trabajadores comenzaron en 1904 y las dificultades que se presentaron fueron tremendas, entre ellas estaban la malaria y la fiebre amarilla. El canal se abrió a la navegación el 15 de agosto de 1914." Varios años después de la muerte del Presidente Roosevelt los Estados Unidos pagaron a Colombia como compensación por las pérdidas que le causó la revolución en Panamá." "A lo largo de los años Panamá mostró su amargo descontento con las condiciones del contrato del canal. De acuerdo con la cláusula de alquiler, los Estados Unidos controlaban una importante faja del territorio panameño y controlaban el canal. Estas condiciones fueron criticadas por toda Latinoamérica." Pero no fue sino hasta 1977 que se aprobó un nuevo tratado entre Panamá y los Estados Unidos". "Este tratado dio el control de la zona del canal de Panamá a Panamá, y a partir del año 2000, propiedad única del canal. (Ver: GED en español" ARCO. Gines Serrán, Antonio Acosta y Antonio Márquez. USA. Sexta edición, 1998, pp. 43-44).

clave para el comercio internacional con la Cuenca del Pacífico, llegando a ser el primer puerto líder de México en carga contenerizada. Es tanta su importancia que muchos especialistas consideran que puede convertirse en puerto "hub", vinculado a las redes internacionales Este-Oeste.

Los tres ejemplos vistos demuestran que en el caso de los puertos su liderazgo o retroceso está influenciado por un conjunto de variables y políticas que vale la pena investigar. Por ello este trabajo parte de los conceptos de "regiones que ganan" y "pierden", bajo los paradigmas de la geografía económica, que han desarrollado los regulacionistas George Benko y Alain Lipietz¹⁶.

Si bien el concepto de: "regiones que ganan", bajo una óptica económica, es discutible, sirve como elemento metodológico para, a la luz de lo que ocurre en el territorio, intentar explicar qué zonas o regiones pierden y quedan excluidas y qué zonas ganan, porque se integran al circuito de la economía internacional¹⁷.

De este análisis y metodología de trabajo, se derivan políticas o se registran concentraciones económicas de carga, a través de los puertos marítimos, que se convierten en fenómenos típicos de los procesos actuales de acumulación capitalista, ya sugeridos y demostrados por trabajos de distintos investigadores del campo económico y social¹⁸.

¹⁶ En efecto, en el marco del contexto europeo dichos autores estudiaron los procesos de acumulación, el estudio de las jerarquías y las redes, la organización de la producción y del territorio que ayudaban, a decir de dichos investigadores, a entender la situación de las metrópolis y distritos industriales, que son "regiones que ganan".

¹⁷ Dicen Benko y Lipietz: el uso del concepto de "regiones que ganan" es la consideración de "que ganen económicamente". Los autores "no entran en el debate sobre los criterios políticos, sociales, éticos, ni ecológicos de "victoria" en la materia." En síntesis, tanto Los Ángeles en Estados Unidos, como Frankfurt en Alemania son puestos como ejemplos de regiones ganadoras, pese a los problemas ecológicos que tiene el primero y a lo pequeño del segundo. Ver: Georges Benko y Alain Lipietz." Las Regiones que Ganan (distritos y redes. Los Nuevos paradigmas de la geografía económica)".Edicions Alfons El Magnanim. Valencia, España 1994, p.372.

¹⁸ Por ejemplo, en el tema portuario dice Larry Burkhalter (CEPAL, 1999:61): "por lo general las actividades económicas se consolidan para crear una unidad operacional más grande y más eficaz en relación con los costos, que las coloque en una situación más competitiva, ofrezca una gama más amplia de bienes y servicios o reúna factores de producción complementarios. Por ejemplo, en 1997, diez puertos en los Estados Unidos de América manejaban el 80 % de la carga. El volumen de carga movilizada en estos puertos crecía a razón del 12 % anual debido, por una parte, al crecimiento del comercio y, por otra, a la transferencia de carga de puertos menores: El 20 % restante del movimiento de carga se realizaba en 67 puertos y crecía a razón del 6 % anual.

En el mismo sentido que Benko y Lipietz, la misma I. Caravaca (1998:13) incorpora la categoría de "regiones o espacios emergentes", en ésta incluye conceptos como los de ciudades globales, regiones urbanas, medios innovadores, espacios de la innovación, regiones inteligentes, sistemas productivos locales, distritos industriales o ejes de desarrollo, entre los principales (cuadro MI-2).

Cuadro MI-2
Caracterización de los Nuevos Espacios Ganadores y Emergentes

	Regiones Urbanas	Medios Innovadores	Distritos Industriales	Ejes de crecimiento
Factores de Competitividad	<ul style="list-style-type: none"> - Conexión de los principales flujos - Nudos que organizan el espacio de redes - Concentración del poder 	<ul style="list-style-type: none"> - Carácter estratégico de la innovación - Clima empresarial, social e institucional favorable - Creación de conocimientos - Desarrollo de sinergia 	<ul style="list-style-type: none"> - Clima empresarial, social e institucional favorable - Competencia conjunta cooperación - Economías externas a la empresa e internas al distrito 	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura de transportes multimodales - Difusión lineal del crecimiento - Redes lineales de núcleos
Actividades y funciones dominantes	<ul style="list-style-type: none"> - Industrias neotecnológicas y tradicionales - Servicios avanzados y banales - Funciones comando 	<ul style="list-style-type: none"> - Industrias neotecnológicas - Investigación y desarrollo - Servicios avanzados 	<ul style="list-style-type: none"> - pequeñas industrias tradicionales - servicios a la producción - economía sumergida 	<ul style="list-style-type: none"> - industrias neotecnológicas y tradicionales. - Servicios de dirección, investigación, gestión, control.
Tipos de empleo predominantes	<ul style="list-style-type: none"> - muy cualificado y precario 	<ul style="list-style-type: none"> - muy cualificado 	<ul style="list-style-type: none"> - precario - autoempleo - gran movilidad laboral 	<ul style="list-style-type: none"> - cualificado y precario
Incorporación de nuevas categorías conceptuales	<ul style="list-style-type: none"> - ciudad informacional (M.Castells) - ciudad global (S. Sassen) - ciudad planetaria (R.Reich) - metrópolis transnacional (H.K. Cordeiro). - regiones que ganan (G.Benko, A.Lipietz). 	<ul style="list-style-type: none"> - red de innovación (R.Camagni) - distrito tecnológico (M.Storper). - región inteligente (R. Florida) 	<ul style="list-style-type: none"> - distrito industrial (G.Becattini) - Sistema productivo local y área sistema frente a áreas de especialización productiva (G. Garofoli). 	<ul style="list-style-type: none"> - Alineación del crecimiento - Crecimiento en filamentos (La Bras)
	<ul style="list-style-type: none"> - Islas en el archipiélago mundial (P. Veltz) - Zonas luminosas que destacan frente a las opacas (M. Santos). 			

Fuente: Inmaculada Caravaca. "Los nuevos espacios ganadores y emergentes". Revista EURE. Vol. XXIV, No 73, Santiago de Chile, diciembre de 1998, p. 14.

En este caso también la profesora Caravaca encuentra el surgimiento de nuevas categorías conceptuales y revisa los conceptos de "ciudades de la información", "ciudad global", "ciudad planetaria" y la de "regiones que ganan".

En el contexto de este mismo enfoque, Pablo Ciccolella (1998: 476) coincide también con los autores antes citados, al afirmar que: "las realidades y tendencias llevan a visualizar la emergencia de nuevos conflictos y situaciones antinómicas y recuerda a autores como: Lipietz, Benko, Stoper, Santos, Daher y otros, que plantean la presencia de: regiones modernas/regiones atrasadas; zonas brillantes/zonas opacas/ zonas oscuras; regiones que ganan/ regiones que pierden; regiones privadas/ regiones estatales y podríamos agregar, dice Ciccolella regiones rentables/ regiones no rentables".

Para el autor (p. 476): "estos pares antitéticos se definen y sobre todo se potencian a partir de la ruptura de la membrana del estado - nación, es decir, de las solidaridades interregionales que se derivaban del Estado Benefactor". Se afirma, por tanto que: "bajo el estado neoliberal prima la competitividad interterritorial teniendo el mismo status en la puja una región del mismo país que una región de un país ajeno".

Concluye en que: "desgraciadamente, las experiencias de integración tales como el NAFTA o MERCOSUR, tienden no sólo a ignorar esta situación, sino a potenciar la competitividad interterritorial (Ibid: 476)¹⁹.

¹⁹ El planteamiento de Ciccolella que coincide también con la visión de Antonio Daher de la Universidad Católica de Chile, termina indicando un punto que ayuda a pensar en los pobres y la exclusión. El dice (Ciccolella, 1998:476): "actualmente, las "regiones no rentables", así como los circuitos productivos no rentables y los ciudadanos no rentables son abandonados a su suerte." Por supuesto, aún en las regiones más avanzadas del mundo continúan habiendo disparidades internas, diferencias socioeconómicas, pobres y marginados". "Y no solo esto, sino que además están apareciendo "nuevos pobres" y "nuevos marginados".

De la revisión de estos autores se colige porqué se da la pugna de regiones y territorios, en donde algunas zonas “ganan” y otras “quedan excluidas”. Esta tendencia también afecta a los puertos, que bajo los “modelos de moda” en la economía internacional (primero bajo modelos cerrados, luego bajo modelos abiertos) retraen o dinamizan la dinámica de productos, que mueven en el comercio internacional.

Así, se dan numerosos casos de puertos latinoamericanos que “pierden” al ser excluidos de la economía mundo y pertenecen a territorios que no son “rentables” para las empresas o para el mismo Estado, ya sea por sus distancias, tarifas o conexiones no insertas en el comercio internacional. Aquí el razonamiento es similar al de Paúl Krugman. Esto no implica que se planteen estrategias directas y focalizadas, para que utilizando mecanismos financieros (fondos estructurales, por ejemplo), se pueda conseguir el despegue de algunas zonas atrasadas y que aparecen como de menor desarrollo relativo, como es el caso de muchos municipios del Istmo de Tehuantepec y del tradicional sureste mexicano.

En todo caso, la categoría de los puertos de México (se refiere a “ganadores” o “perdedores”), debe matizarse, ya que se encuentra con algunos de los denominados “perdedores” que son exclusivamente puertos petroleros y de enclave, con mucho movimiento y económicamente autosuficientes; aunque los recursos no se quedan en la zona donde se generan, explicado por la política hacendaria de “caja única”. Esto es verdad, principalmente en el caso de los puertos y terminales petroleras como: el Puerto de Pajaritos en Veracruz (manejada exclusivamente por PEMEX) y el puerto petrolero de Salina Cruz en Oaxaca. Ambos pertenecen a PEMEX, la primera de las quinientas empresas más grandes de México (en este caso se considera las ventas anuales realizadas).

En suma, y a partir de la visión general para países europeos y de algunos casos y evidencias latinoamericanas, que precisamente aplican estos enfoques, se busca derivar los puentes entre regiones, ámbitos de influencia (hinterland y foreland) y puertos, para encontrar la categoría de "puertos ganadores" y "puertos perdedores".

Hay que resaltar, que éstos procesos de concentración y exclusión, pueden llevar a concentrar carga e ingresos en unos puertos de lugares centrales y excluir puertos de zonas pobres y olvidadas. La idea de la equidad y el desarrollo de los habitantes de los puertos permanece como un objetivo central que debe contemplar el intento de formular una estrategia alternativa, en donde se busque el desarrollo para todos los habitantes de las ciudades y puertos, que tradicionalmente fueron olvidados del progreso económico y social en el Siglo XX.

¿Cómo este desarrollo puede explicar lo que sucede en nuestros países, con políticas de globalización, modelos aperturistas en los territorios y con nuevas redes que priorizan procesos de acumulación a distancia y organizan, los procesos de producción, denominados: "justo a tiempo"? Estos exigen eficiencia en los modelos de transporte y obviamente en los puertos, como nodos de intercambio en esta compleja, diversificada y acelerada "economía mundo".

En síntesis, esta investigación considera el caso de los puertos de México en el período 1982- 2004, que coincide con la etapa de la apertura comercial, del cambio estructural del país y utiliza un enfoque multidisciplinario, encontrando aspectos valiosos de los enfoques que mejoran los paradigmas, sin olvidar, por supuesto, las diferentes interpretaciones que se identifican con los circulacionistas cuando hablan de la "economía mundo" o con los regulacionistas que consideran a "las regiones ganadoras" y a los " distritos industriales, a la luz de las experiencias de los países europeos, que son ejemplos importantes; pero

con estructuras económicas y sociales diferentes a los ejemplos de países, regiones, zonas y puertos latinoamericanos.

Finalmente, se considera la concepción de desarrollo económico del trabajo de I. Caravaca (I. Caravaca, 1998: 6) cuando afirma que: "todo proceso de desarrollo requiere la utilización imaginativa, racional, equilibrada y dinámica de todos los bienes patrimoniales, ya sean estos monetarios, humanos, físico-ambientales, culturales o territoriales.

En el recuadro adjunto (MI-1) se presentan las distintas definiciones de los puertos, proponiendo una definición de trabajo, que se acerca a la propuesta de C. Martner (1999:103-120).²⁰

Recuadro MI-1: Definiciones de los puertos en las investigaciones recientes: ¿hay definiciones alternativas?

La Organización de los Estados Americanos (OEA), a través de la Comisión Interamericana de Puertos, plantea una definición que dice (OEA, 1998:12): "la concepción moderna de los puertos se orienta a considerarlos como centros de negocios, definiendo sus procesos y controles bajo el criterio de alcanzar mayor eficiencia y transparencia en las transacciones, todo lo cual debe propender a la fijación de costos competitivos de las operaciones de comercio exterior".

Por su parte Larry Burkhalter afirma (diciembre, 1995:65): "el principal temor debe ser la creación de un puerto que carezca de atractivo comercial para los usuarios y que no pueda competir en una economía mundial".

En otro sentido, Socorro Orellana (1994:14) señala: "otro aspecto importante es el grado de relación- región de influencia, así un puerto será importante en la medida que

²⁰ Debe entenderse que en todo el estudio se hace siempre uso del término de "puertos", bajo una concepción global, amplia y que toma en cuenta la concepción reciente de Alfred Baird (2003:3) cuando menciona "que la esencia de una estrategia mundial consiste en la capacidad de mirar al mundo (o a las regiones más importantes del mismo) como un mercado único". Es decir, los puertos bajo el mundo globalizado, son vistos desde arriba (no en la lógica de los estados nacionales sino en las consideraciones de empresas transnacionales), bajo la estrategia de considerar el mercado único, lo que implica considerarlos en una óptica, que fundamentalmente se explica por la concepción mundial de las empresas multinacionales, que proponen políticas y realizan acciones que los estados nacionales aceptan, ya que se insertan en las redes que determinan las empresas de transporte y navieras multinacionales, que tocan unos puertos por beneficios económicos y rentabilidades y no consideran otras redes menores, con puertos menores y excluidos, ligados a países en desarrollo.

esté desarrollada el área geoeconómica que sirve al puerto o se sirve del puerto, de este modo si su función económica es importante su influencia se extenderá a un ámbito mucho más amplio". "Esto explica qué zonas altamente desarrolladas sean atendidas por puertos ampliamente desarrollados".

En cuarto orden, Germán Alarco y Patricia del Hierro (1996:198) dicen: "el puerto se define como el conjunto de instalaciones y actividades (servicios y organizaciones) que permiten la realización de las operaciones de intercambio de mercancías entre el medio terrestre y acuático"

Héctor López G., uno de los técnicos especializados en la planeación portuaria, afirma (julio 1999: 7): "el carácter propio de los puertos está cambiando: los puertos en el pasado eran la puerta de entrada a las áreas de tierra adyacentes interiores, llamadas en conjunto zona de influencia o hinterland". Sin embargo, las extensas redes carreteras y ferroviarias actuales han borrado este concepto, estimulando a los distintos puertos a competir entre sí". Sigue diciendo el profesor de la UNAM: "el puerto moderno, llamado "puerto de tercera generación" es meramente un eslabón de una vasta cadena de transporte entre un amplio conjunto de orígenes y destinos". "Su eficiencia se mide en los más amplios términos económicos, principalmente por su efecto sobre el costo final de la mercancía transportada al consumidor y, por lo tanto, en la economía nacional". "Competitividad y operaciones comerciales se han convertido en las piezas fundamentales para una operación eficiente y exitosa". Finalmente, concluye: "la planeación y la estrategia son la clave para el éxito".

Para la Comisión Económica de América Latina (CEPAL) (julio de 1992: 19): "los puertos están situados en la confluencia de los principales sucesos económicos, políticos y sociales, y ello ha hecho que sean construidos y explotados por el Estado en muchos países del mundo". "Salvo contadas excepciones, los puertos de América Latina y el Caribe atienden a sus regiones en forma exclusiva y los usuarios son muy vulnerables a cualquier interrupción de los servicios".

El mismo Larry Burkhalter en un libro publicado (1999: 27-28) dice: "se entiende por un puerto un fondeadero, una rada o abrigo donde se han construido instalaciones para facilitar las operaciones comerciales relacionadas con la carga y descarga de buques y la manipulación y el almacenamiento de mercancías, así como el traslado de éstas de los medios de transporte marítimos a los terrestres- y viciversa- y la inspección aduanera de las importaciones".

Esta definición según este mismo autor puede modificarse. Afirma: "por una parte, los puertos que movilizan cargas a granel son propiedad del dueño del producto movilizado, que puede ser un importador o un exportador". "Las instalaciones son altamente especializadas y están dirigidas por él mismo y los usuarios más importantes de los sistemas de transporte de bajo precio, como el ferrocarril, las vías navegables o las tuberías." "Por otra parte, los puertos de carga general suelen pertenecer a los gobiernos, su funcionamiento se halla a menudo en manos del sector privado. Están equipados para movilizar una variedad de cargas y unidades de carga y utilizan los sistemas de transporte camionero y ferroviario (op. cit., p. 28)".

También Burkhalter precisa otra definición al decir (ibid, p. 289): "un puerto también podría describirse como un centro comercial que combina recursos naturales, mano de

obra y capital para prestar los servicios antedichos a los clientes portuarios-exportadores, importadores y transportistas". "Desde el punto de vista humano, es un lugar donde los trabajadores pasan gran parte de su vida activa, con sus éxitos y fracasos, reciben capacitación". "Adquieren experiencia y participan en los sindicatos, perciben una remuneración y hacen aportes a planes de salud y jubilación."

Recientemente la UNCTAD (2003) define a los puertos moderno como: "intercambiadores entre varios nodos de transporte y por tanto son centros de transporte combinados". "A su vez, son mercados multifuncionales y áreas industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas". "De hecho, los puertos son sistemas multidimensionales, los cuales para funcionar adecuadamente deben estar integrados en una cadena logística". "Un puerto eficiente requiere, además de la infraestructura, la superestructura y el equipamiento, unas comunicaciones adecuadas, un equipo directivo motivado y una fuerza de trabajo con la suficiente calificación" (En: "Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP)". Perú. MTC, 20 de septiembre de 2004, p. 421 (www.mtc.gob.pe).

Bajo este balance, la concepción que se utiliza en este trabajo siguiendo a Carlos Martner (septiembre 1999:103-120), es aquella que no sólo considera a los puertos en su forma de centro de negocios sino también incorporándolo como un nodo clave en: "las redes que articulan regiones selectas del planeta, siendo espacios de frontera, de vínculo entre lo interno y externo, entre lo local y lo global, y con un papel relevante en la reestructuración territorial en curso" (Ibid, p. 104).

Esto implica, dice al autor consultado que para estudiar a los puertos y sus vínculos territoriales no se pueden ubicar en las sociedades locales o nacionales, al revés su análisis debe hacerse utilizando el enfoque braudeliano o wallersteriano, que ubica la unidad de análisis en los avatares y transformaciones del sistema mundial y la economía mundo capitalista (op. cit.104).

Para el análisis regional que también interesa a nuestros propósitos, recomienda C. Mártner "utilizar el enfoque estructural sistémico de Manuel Castells, considerando su "espacio de flujos" global y los aportes de Pierre Veltz (1994), utilizando el concepto del "territorio red", que supera a la visión tradicional de los territorios- zona o regiones continuas convencionales".

El mismo especialista del I. M. T. argumenta (op. cit: 109-110): "el puerto como espacio singular, como ámbito local no puede reducirse a las instalaciones portuarias donde se realizan operaciones de carga, descarga y almacenamiento". "Sigue diciendo: "el puerto incluye, entre otras cosas, lugares donde los diversos agentes sociales que están involucrados en su funcionamiento interactúan, zonas donde se localizan diferentes actividades productivas incluyendo el comercio y los servicios, además de los lugares de reproducción de la población local. En conclusión, dice C. Mártner: "entonces, es el puerto en su conjunto, es decir, la ciudad portuaria o el "shipping district", el que podría revalorizarse como lugar específico con características peculiares cuando el puerto logra conectarse con el tiempo de la globalización y la intensificación de flujos".

Contrastando las distintas definiciones de los puertos interesa resaltar en función de los propósitos de esta investigación, la visión de C. Mártner, cuando conceptúa a los

puertos, en forma integral, pensando en centros claves del comercio internacional, integrados a una red de comercio mundial, considerando las relaciones económicas de los países periféricos que tienen puertos en su relación con el país centro, bajo consideraciones de la economía mundo. Resalta además, para ver a los puertos la idea de formación de redes de producción- distribución globales que se articulan en un "espacio de flujos".

En suma y siguiendo la propuesta de C. Mártner (Ibid, p.119):" genéricamente, el puerto aparece ahora como un lugar o nodo privilegiado para la emergencia e instauración de la nueva forma de organización del territorio basada en la existencia de redes". Además : " en sus características como nodo o hub articulador de espacios y tiempos lo ubican como un elemento que potencia el desarrollo del espacio de flujos y del territorio- red, con todas las implicaciones que esto tiene sobre la selectividad y exclusión de vastos territorios, principalmente en los países periféricos".

Fuente: Recuadro elaborado por el autor, a partir de las fuentes y autores ya señalados.

Bajo este marco introductorio, se debe notar que en este nuevo estadio de la investigación se pasa de los conceptos de "potencialmente ganador" y "potencialmente perdedor" utilizados, a considerar las categorías más concretas de carácter económico y social como "crecimiento", "polarización" y "exclusión". Se observa que estos enfoques esconden diversas escuelas de pensamiento entre los que destacan los aportes de Benko y Lipietz, de Veltz, y de Castells. La idea central que se esconde en este análisis es que cuando los países pobres se insertan en los procesos de economía abierta y mundializada, son afectados con la apertura comercial que ocasionan "heridos de la globalización" o malestares de la globalización, según Stiglitz.

Capítulo I: Planteamiento del problema y metodología de investigación

1.1. El problema de investigación

¿Hay “exclusión”, integración y crecimiento en los puertos de México, en la actual etapa de globalización y apertura comercial (1982-2004)? Esta es la pregunta central que se plantea la presente investigación, a la luz de los enfoques, paradigmas y escuelas que se ubican en los campos de la economía, la geografía y las ciencias sociales²¹.

En el primer enfoque, la economía “como ciencia” cumple como ciencia en explicar lo que sucede en el mundo actual, que se rige, se diría, desde la perspectiva neoclásica, por consideraciones de competencia, de lucha de mercados, por buscar desarrollar las ventajas competitivas de las naciones y por aspirar, como propósito, al crecimiento de las empresas, de los negocios (se considera a los puertos) y de las familias²².

Por su parte, la geografía, diría Paul Krugman, es un componente fundamental del análisis económico, ya que los fenómenos que se estudian en la economía global pertenecen a un territorio y las relaciones económicas se realizan entre países, entre regiones geográficas y entre lugares centrales y periféricos²³.

También en este campo, se resaltan los aportes de Milton Santos, especialmente, con su trabajo seminal: “La naturaleza del espacio” (Ariel, Barcelona, marzo 2000).

²¹ En general dentro de los paradigmas de carácter económico que estudian el tema de la exclusión están los paradigmas neoclásicos y el de contenido estructuralista y que proviene de la escuela europea. Los neoclásicos hablan de la pobreza, mientras que la escuela europea habla de la exclusión social. Siendo la pobreza bajo una perspectiva económica y la exclusión social bajo una visión social. Hay otros enfoques alternativos que son críticos al enfoque neoliberal. Considerando autores estarían las propuestas de Pierre Veltz, el enfoque de Manuel Castells, las consideraciones de la CEPAL, la visión de Samir Amin y las propuestas marxistas. En general, la exclusión parte de una concepción europea y crítica al paradigma anglosajón que será revisado con cuidado en este trabajo y que se distingue del concepto más tradicional de pobreza. Lo que se busca es probar que junto con la globalización (mundialización) hay regiones conectadas y otras desconectadas al mundo global. Las segundas entrarían en el campo de la exclusión, ya que son regiones que quedan fuera del sistema económico mundial y del comercio internacional. Interesa también en este trabajo conocer el rol que cumplen los actores pobres y no pobres, que se benefician o perjudican con la globalización, perdiendo o ganando en su nivel de vida especialmente utilizando el caso de los puertos de países periféricos.

²² El paradigma neoclásico está presente en la mayoría de investigaciones y reportes de investigación referido al tema de los puertos y transporte mundial de mercancías. La tesis estudia este enfoque y plantea mejorar este análisis utilizando aspectos de la geografía en el desarrollo del tema, en la consideración de los cambios en el territorio y en buscar propuestas alternativas interpretativas que utilizan los trabajos de Wallerstein y Braudel, que provienen de las ciencias sociales. Ver al respecto el anexo 1 de esta investigación denominado el estado del arte en el campo marítimo y portuario.

²³ Pese a que este trabajo no formaliza como lo hace Krugman, se recomienda ver, si se trata de matematizar el problema, el siguiente libro que se ha vuelto un clásico de la economía espacial: Masahisa Fujita, Paul Krugman y Anthony Venables. “Economía espacial (las ciudades, las regiones y el comercio internacional). Editorial Ariel, S.A. Barcelona, primera edición, septiembre 2000.

Por último, las ciencias sociales, desde una perspectiva sistémica e histórica, estudia también a los puertos y al transporte marítimo, como fenómeno económico y social, bajo una perspectiva más amplia, que considera a las economías centrales, a las economías periféricas y, dirían Braudel y Wallerstein, a las economías semiperiféricas.

De esta manera, el fenómeno central de este trabajo dedicado al estudio de los puertos en un país semiperiférico, como México, busca ser desarrollado desde una perspectiva integradora y considera principalmente las tres disciplinas antes mencionadas, que se complementan y se enriquecen bajo un paradigma más completo y crítico, que el estudio del tema desde sólo una escuela de pensamiento o un enfoque central.

Es decir, la perspectiva multidisciplinaria, desde la que se enriquece el análisis de los puertos en un mundo global, parte reconociendo la insuficiencia de los paradigmas, especialmente en las limitaciones que tienen los enfoques económicos globales y genéricos, que por mucho tiempo se olvidaron del territorio.

La pregunta inicial de contenido "macroeconómico" antes presentada, busca estudiar a los puertos vinculados a sus regiones y bajo un patrón territorial que se manifiesta en regiones articuladas o excluidas, o si se quiere en regiones "ganadoras" y "perdedoras", de acuerdo a la terminología de Benko y Lipietz (1994).

Los puertos son vistos, no sólo como una unidad "microeconómica" o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad y puerto, pertenecientes a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales en pugna por el excedente económico. Además, el tema incorpora el enfoque del "espacio de flujos" de Castells, que nos lleva a estudiar los espacios de flujos que desarrollan los puertos (hinterland y foreland), considerando a las redes económicas, financieras, y de carga (como flujos continuos) que van y vienen al puerto, realizando el transporte de mercancías.

Precisamente, la aportación teórico-metodológica de esta tesis consiste en realizar un análisis de la evolución reciente de los puertos mexicanos, a la luz de un planteamiento conceptual singular, que denominamos bajo el término de *Espacio de Redes y Flujos de la globalización*. Al respecto, cabe señalar que, durante la década de los noventa, destacados investigadores en el campo del análisis socio-espacial y geográfico (en sus vertientes regional, económica, política y social), tales como Pierre Veltz (1999), Manuel Castells (1997), Daniel Hiernaux (1999), Saskia Sassen (2003), Inmaculada Caravaca (1998), Ricardo Méndez (2002) y Milton Santos (2000) entre otros, incluyen parcial o totalmente el enfoque estructural-sistémico de los sistemas mundiales de Braudel (1985) y Wallerstein (1996), con la finalidad de diseñar un

planteamiento conceptual para interpretar las nuevas dinámicas socio-espaciales de la globalización. Aunque, ninguno de ellos incorpora específicamente el tema de los sistemas de transporte y de los puertos en sus análisis.

Un aporte sustancial bajo este enfoque, consiste en ubicar la unidad de análisis en la conformación de un espacio global (al estilo del sistema-mundo capitalista de Wallerstein) que se articula crecientemente a través de redes y flujos materiales e inmateriales (Castells, 1997; Martner, 2001). Tal traslado de la unidad de análisis, poco valorado y comprendido por la corriente económica dominante (de corte neoclásica y neopositivista), permite revelar estructuras, configuraciones, dinámicas y tendencias que pasan inadvertidas para los países y las regiones y, por lo tanto, no son consideradas a la hora de establecer políticas públicas de desarrollo de infraestructura y tecnología.

Un ejemplo evidente de tal desconsideración es la multiplicación de proyectos para construir grandes obras de infraestructura de transporte (mega-puertos, mega-terminales, corredores multimodales internacionales, etc.) en cada uno de los países de Latinoamérica, cuestión que surge de manera casi *natural* cuando se ubica la unidad de análisis en el estado-nación o en escalas menores, dentro de un entorno de incremento de los flujos, debido a la apertura comercial y a la globalización en curso. Sin embargo, más allá del dato evidente, esto impide visualizar una estructura más profunda, como es la configuración de una red y un espacio global de flujos, cuya lógica de funcionamiento no es la misma que la de los estados nacionales, puesto que, como señala Hiernaux (1993), la globalización de los procesos productivos y sociales "no requiere el control del espacio continuo para operar, logra su expresión en puntos selectos –place o lugares, a la Giddens" (Hiernaux, 1993: 9).

En este sentido, Castells (1996) define el espacio de redes y flujos de la globalización como "la organización material de las prácticas sociales compartidas simultáneamente en el tiempo, las cuales operan a través de flujos". Por flujos entiende "la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad." (Castells, 1998: 412).

Este nuevo referente teórico rompe con dos propiedades fundamentales en el análisis geo-económico previo. En efecto, la resistencia física a los cambios y la ordenación territorial según la distancia "se ven eclipsadas, cuando tiempo y espacio son a la vez más sincrónicos y menos jerarquizados" (Caravaca, 1998: 9). Así, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización del espacio y lo que tiene que valorizarse ahora es la cualidad de la conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada.

En otras palabras, las relaciones de proximidad y de cohesión geográfica entre un centro y sus áreas periféricas contiguas ahora tienden a des-estructurarse por la emergencia de un "territorio de redes" (Veltz, 1999) o "espacio de flujos" (Castells, 1997), donde predominan las relaciones entre nodos fragmentados y territorialmente discontinuos que, sin embargo, se articulan, aún a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y los transportes.

Así las cosas, Caravaca (1998) señala que... "El *espacio de flujos*²⁴ se convierte, pues, en referente central de las lecturas e interpretaciones sobre la emergencia y consolidación de nuevas formas y dinámicas territoriales basadas en la existencia de redes. Dichas redes, controladas por los grupos [actores] que detentan el poder y ejercen las funciones de dirección, cambian de manera constante, organizando el espacio en función de la posición que ocupan en ellas los distintos lugares" (Caravaca, 1998: 9).

Ahora bien, las redes que conforman el "espacio de flujos" no son de un sólo tipo. Estas pueden corresponder tanto a la actividad financiera como a otras expresiones del capital y de la organización socio-espacial. Por ejemplo, la producción industrial fragmentada requiere ligas entre operaciones ubicadas en diferentes lugares, por lo tanto, los flujos de productos y de información entre firmas circulan por determinados nodos y hubs de la red global, entre los que destacan principalmente, los puertos de la globalización.

Efectivamente, en el caso específico de los puertos, nos encontramos ante la conformación de nodos peculiares donde predominan actividades relacionadas a la circulación del capital-mercancía, así como de la gestión de inventarios e información correspondientes a diversas fases de las cadenas productivas fragmentadas a nivel global, cuyos insumos y bienes no podrían integrarse espacial y temporalmente sin el rol de estos nodos y de las extensas redes de transporte multimodal, cuyo elemento tecnológico unificador está representado por el contenedor.

Precisamente, aquí se asume que el avance de la contenedorización se convierte en un indicador clave para reconocer a los puertos que ganan o pierden en la globalización, es decir, para identificar los puertos que se están articulando a la red global de transportación de la actual fase de la economía mundo-capitalista, así como a los que tienden a quedar excluidos de tal red y se mantienen, en el mejor de los casos, manejando productos tradicionales de baja densidad económica.

²⁴ "La teoría del espacio de flujos comienza con el reconocimiento implícito de que las sociedades están organizadas asimétricamente en torno a los intereses dominantes específicos de cada estructura social"[...] "Pero tal dominación no es puramente estructural. Es propiciada, sin duda concebida, decidida e implementada por actores sociales" (Castells, 1999: 448-449)

Y es que la necesidad apremiante de integrar los modos de transporte para responder a los imperativos de la producción global ha sido resuelta favorablemente por el cambio tecnológico reciente en este sector. Sin duda, un elemento fundamental en el desarrollo de las redes de transporte multimodal ha sido la creación del contenedor. Esta es la tecnología en torno a la que se estructuró la integración del transporte terrestre con el marítimo. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Así, tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio (Martner, 2001).

En este sentido, otra contribución teórico-metodológica de este trabajo consiste en incorporar, dentro del enfoque estructural-sistémico del *espacio de redes y flujos*, indicadores y/o criterios de análisis (como el grado de contenerización) de un nodo portuario peculiar de las redes físicas de transportación del espacio global, llamado por Fossey (1997) *hub portuario*, porque funciona como ente de articulación técnico y espacial frente a la fragmentación de las cadenas de producción-distribución propia de esta fase de globalización capitalista.

El nodo o hub portuario de la globalización no debe confundirse con un puerto convencional, donde no hay más función que el desplazamiento de vehículos cargados de mercancías (generalmente materias primas y graneles) sobre la infraestructura, las terminales y vías de comunicación de determinado territorio. Por el contrario, el hub portuario requiere de una serie de servicios, terminales especializadas, tecnologías y regulaciones para poder desarrollar las actividades de valor agregado que demandan las formas de producción-distribución de un creciente número de firmas manufactureras y de servicios, basadas en cadenas de suministro "justo a tiempo", que operan con inventarios mínimos y cuyos estándares de calidad, certeza y sincronía en las operaciones de movilidad y distribución son variables más importantes que el coste de transporte dentro de su circuito logístico completo²⁵.

Así, la necesidad de generar fluidez y flexibilidad para la integración de las cadenas productivas globalizadas demanda del nodo portuario "ganador" una serie de atributos físicos, tecnológicos, operativos y organizativos, que van más allá de las simples maniobras de carga, descarga y almacenamiento. Los puertos de la globalización sobrepasan su recinto e involucran el desarrollo de zonas de actividades logísticas, con terminales especializadas de contenedores, centros de consolidación de contenedores, formación de lotes, cruce de andén (cross dock) y plataformas de distribución, así como con los llamados *recintos*

²⁵ En efecto, estos aspectos cualitativos de integración del transporte tienen mayor peso en la competitividad de la cadena productiva globalizada, dado que permiten ahorros importantes en inventarios, en la eficiencia de las líneas de producción, en la oportunidad con que se accede a los mercados, en la certeza y satisfacción de los clientes, etc.

*fiscalizados estratégicos*²⁶. A ello se suma la introducción de plataformas compartidas de procesos de información y documentación donde participan actores, con el conocimiento y el *saber hacer* especializado para la atención de los flujos de carga y de los sistemas de transporte multimodal.

En esta tercera vertiente se bosqueja una contribución adicional que se apoya en los trabajos que autores como Veltz (1999), Méndez (2002), Caravaca et al (2005) y otros territorialistas, conceptualmente cercanos al regulacionismo, que plantean la necesidad del desarrollo de redes locales de innovación empresarial y de cooperación socio-institucional, como base del desarrollo e inserción efectiva de las regiones en un ámbito global sumamente competido y excluyente.

De esta forma, aquí se plantea que un puerto "ganador", con elevado crecimiento de los flujos de carga contenerizada por su articulación efectiva en las redes globales de transportación, no tendrá mayor incidencia en el desarrollo regional, sin el desarrollo de una red local de actores que incorporen innovaciones en sus actividades, basadas en el desarrollo de servicios especializados, que parten tanto de un saber-hacer previo, como de procesos de aprendizaje colectivo de los actores más dinámicos de la región, así como relaciones de cooperación y colaboración (y no sólo de competencia), que se producen simultáneamente en el ámbito de las relaciones Inter.-empresariales como en el de las relaciones socio-institucionales (Caravaca, González y Silva, 2005), donde se articulan las diversas organizaciones de la sociedad civil con las autoridades representativas de los intereses y poderes locales y regionales.

En este sentido, el análisis del puerto como medio innovador²⁷ queda planteado como una propuesta o aportación metodológica, que podrá ser retomada en investigaciones específicas sobre las redes locales de los puertos mexicanos, puesto que este nivel de detalle rebasa las posibilidades en recursos económicos, materiales y humanos del presente trabajo. Sin embargo, aquí se proponen algunos criterios e indicadores que, eventualmente, orientarían tales pesquisas.

En buena medida, el puerto articulado a las redes globales, con acelerado crecimiento en sus flujos de carga contenerizada con mejora tecnológica y eficientes procesos operativos corresponde a las características que la UNCTAD

²⁶ Esta figura legal, introducida recientemente en México, no sólo permite las actividades de almacenamiento, envasado, embalaje, acondicionamiento y distribución sino también las actividades de transformación de los bienes e insumos para su posterior venta dentro o fuera del territorio nacional, previo pago de los impuestos correspondientes.

²⁷ Según Méndez (2002: 69), ... "un territorio innovador se define por la presencia de un sistema productivo vinculado a una o varias actividades, en el que buena parte de las empresas existentes realizan esfuerzos en el plano de la innovación tecnológica, incorporando mejoras en los diferentes procesos asociados a su cadena de valor y en los productos (bienes materiales/servicios) que ofrecen. Esas innovaciones, generalmente adaptativas y que tienden a acumularse hasta permitir hablar de trayectorias tecnológicas espacialmente diferenciadas, tienen lugar de manera frecuente -no ocasional-, y en los casos más avanzados se incorporan ya como rutina al propio funcionamiento de la empresa"

ha señalado para los llamados puertos de tercera generación (ver Cuadro No I-1), sin embargo, y a modo de hipótesis, aquí planteamos que, sin la conformación de una red local de actores, que generen actividades innovadoras, difícilmente el ámbito portuario contribuirá al desarrollo regional y a la elevación del nivel de vida de su localidad.

En definitiva, la investigación estudia a los puertos en el espacio y territorio, bajo una perspectiva sistémica, lo que nos lleva a conocer la competencia que se da entre todos los puertos de México, la competencia también que se produce entre los puertos de las mismas costas (en el Pacífico y en el Golfo) y la competencia que se presenta entre países que registra a puertos que "pelean" por "más carga", en el marco de una serie de acuerdos internacionales²⁸.

→ Por su lado, el "crecimiento" es medido por el incremento en la carga (principalmente, la contenerizada) y de ingresos que tiene cada puerto o empresa, como unidad económica asentada en una región de influencia y ligada al ciclo económico o nivel de actividad que viene desarrollando México, en su relación comercial con Estados Unidos y Canadá, con los países europeos, con Japón y China y con los países de la órbita latinoamericana.

Cuadro No I-1 Tipos de puertos a escala internacional según la UNCTAD²⁹

	Primera generación	Segunda generación	Tercera generación
Período de desarrollo	Antes del decenio de 1960	Después del decenio de 1960	Después del decenio de 1980
Carga principal	a)Carga general	a) Carga general y carga seca/líquida a granel	a) carga a granel y carga unitarizada, carga contenedorizada
Actitud y estrategia de desarrollo portuario	a)conservadora b)punto de conexión de modos de transporte	a)expansionista b)centro de transporte industrial y comercial	a)orientación comercial b)centro de transporte integrado y plataforma logística para el comercio internacional
Ambito de actividades	a)carga y descarga de mercancías, almacenamiento, servicios a la navegación b)muelles y zona junto al mar	a) y b) de primera generación c)transformación de la carga, servicios industriales y comerciales	a) y b) de primera generación y c) de segunda generación. d)distribución de carga e información, actividades

²⁸ Como se verá más adelante el profesor R. Goss divide la competencia entre puertos en tres categorías: competencias entre sectores enteros de puertos o costas enteras; competencias entre puertos en diferentes países; y competencias entre puertos en un mismo país (ver: UNCTAD, 1992:41, 85).

²⁹ Según José Granda (CEPAL, No 103, noviembre del 2005: 22):"existen actualmente puertos de cuarta generación, que son puertos que operan bajo una estructura virtual, dispersa, articulada en red, y que funcionan como un todo a escala global". "Ejemplos de esto, actualmente son la fusión del Puerto de Copenhague (Dinamarca) con el Malmö (Suecia);y el Eurogate, empresa conjunta formada por la división de contenedores de BLG Bremen Lagerhaus Gesellschaft, con sede en Bremen y Eurokai, uno de los operadores en Hamburgo (Resende, 1998)"

		destinados al buque d)ampliación de la zona portuaria	logísticas e) terminales y "distribelt" hacia la zona terrestre.
Características de organización	a)actividades independientes dentro del puerto b)relación no estructurada entre el puerto y sus usuarios	a)relación más estrecha entre el puerto y sus usuarios b)relación poco estructurada entre las actividades que se desarrollan en el puerto c)relación no estructurada entre el puerto y el municipio	a)comunidad portuaria unificada b)integración del puerto en la cadena de comercio y de transporte c)relación estrecha entre el puerto y el municipio d)organización portuaria ampliada
Características de producción	a)corriente de carga b)servicios individuales sencillos c)bajo valor añadido	a)corriente de carga b)transformación de la carga c)servicios combinados d)aumento del valor añadido	a)corriente de carga e información b)distribución de carga e información c)conjunto de servicios múltiples d)valor añadido
Factores decisivos	a)trabajo/capital	a)capital	a) tecnología/conocimientos.

Fuente: UNCTAD. "La comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación", 8 de enero de 1992, pp.37-38.

Por su parte, la "exclusión" será diferenciada considerando los puertos y agentes económicos y sociales que, reflejo del modelo aplicado, están perdiendo desde el punto de vista del desarrollo de actividades económicas y del bienestar social. Esta idea, de exclusión económica y social, también considera un componente geográfico, entendiendo el concepto de exclusión asociado a regiones y territorios olvidados, y por supuesto, a las personas y actores sociales excluidos y que privilegia en muchos de sus trabajos Sergio Boiser y Fernando Fanjzylber.

Más adelante, se revisa cada una de las definiciones usadas en el campo de la exclusión, y que conlleva a distintas visiones y miradas sobre el mismo concepto, dependiendo de autores, perspectivas y enfoques. No obstante debe aclararse que el tema de la exclusión social abarca muchos otros, por lo que el trabajo se concentra en estudiar la exclusión de carácter económico y territorial, que se produce en nuestros países y que causa las asimetrías, desigualdades y pobreza en espacios geográficos polarizados.

Debe aclararse que la muestra de cuatro puertos para entender los problemas de inclusión y exclusión de los habitantes y beneficiarios de las ciudades puertos en México (ver cuadro I-2) puede verse con ciertas limitaciones, ya que en

principio cada puerto tiene su especificidad, pero se trata de ejemplos muy significativos dentro de la geografía portuaria de México.

Asimismo, los cuatro casos escogidos permiten conocer un aspecto poco investigado en la literatura actual, al probar si existe o no desconexión de algunos de los puertos con el centro de acumulación de un país desarrollado y al explorar como los beneficios se quedan o no en los centros portuarios que generan las ganancias.

De allí se derivan distintos ejemplos y tipologías de puertos grandes y pequeños y el abandono o la inclusión de los mismos en el ámbito internacional y por supuesto, se conocerían los beneficios al desarrollo regional de las ciudades portuarias, superando aquel concepto conocido de enclave tradicional en la literatura latinoamericana.

Esto confirma el interés del trabajo por explorar, bajo una perspectiva amplia, si los frutos del progreso económico de nuestros países están llegando a toda la población o se mantienen las tendencias históricas ya investigadas por numerosos investigadores y organismos internacionales.

Cuadro I-2
Características de los puertos seleccionados

Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (miles de toneladas cortas)	Carga contenerizada (2004) (teus)	Ingresos(2000) (miles de pesos mexicanos)	Población de la ciudad-puerto	Ingreso Percápita estatal(pesos de 1995)	Rutas navieras que llegan al puerto (2000)
Manzanillo	1 500	15,098	830,777	296 909	116 505	17, 970	25
Veracruz	1 549	15,403	591,736	543 911	560,000	11, 911	36
Salina Cruz	467***	14,833	0	83 139	76,198	8, 404	2
Coatzacoalcos	1 372*	3,310**	0	144 775	267,037	11,911	18

**excluye a Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de la empresa PEMEX, esta empresa está instalada en el recinto portuario por lo que paga tarifas a la API de Coatzacoalcos(por uso de infraestructura).

*Incluye la Terminal de Pajaritos con 1022 buques atendidos.

*** Con 459 arribo de buques de petróleo y derivados.

La hipótesis de trabajo pretende demostrar que el crecimiento y la exclusión en los puertos y ciudades costeras de México, refleja patrones desiguales, asimetrías, doble velocidades, polarizaciones y aspectos críticos, que se presentan con la apertura comercial. Estos fenómenos vigentes desde 1980 demuestran diferencias y semejanzas propias del proceso de cambios en el territorio, en donde el rol del Estado como director de las políticas de transporte marítimo y de puertos, ha pasado de una etapa pública a otra privada, favoreciendo al capital económico de las empresas que se asientan en los lugares centrales de México y que buscan puertos modernos, competitivos, eficientes y que faciliten sus exportaciones e importaciones mediante el proceso ya anunciado de "justo a tiempo".

En los puertos del Norte y del Centro de México (casos de Veracruz y Manzanillo), el crecimiento es "mayor" y la exclusión es "menor", explicada porque el movimiento económico y la derrama que desarrollan en los mismos aseguran más vasos comunicantes para favorecer el desarrollo económico, aportando recursos directos e indirectos que generan las ciudades y empresas asentadas en la regiones que utilizan los puertos de Manzanillo y Veracruz.

En el caso de los puertos del Istmo de Tehuantepec (Coatzacoalcos y Salina Cruz), la exclusión es "mayor" y el crecimiento es "menor", no obstante que la pobreza (y exclusión) de la ciudad de Salina Cruz es más aguda que la pobreza de los habitantes de la ciudad de Coatzacoalcos, debido a la variedad de recursos naturales, a la aglomeración de población, que asegura mercados más grandes en Coatzacoalcos y a su cercanía al puerto de Veracruz y por ser una zona caracterizada por la industria petroquímica, con redes y mejores enlaces productivos.

La refinería y la Terminal petrolera de Pajaritos de PEMEX, aseguran a Coatzacoalcos los enlaces productivos, hacia adelante y hacia atrás, que necesita un polo petroquímico como este.

La exclusión de los puertos (considerados en una primera aproximación como centros de negocios, ubicados en ciudades y regiones) se resalta, ya que especialmente en el campo regional y de la ciudad, es evidente que la apertura comercial y la globalización (mundialización) aplicada desde los ochenta en México viene registrando "regiones que ganan" y "regiones que pierden", no solo desde la perspectiva económica, sino también desde la perspectiva social.

Dentro de los actores ligados al problema portuario se ubican: los trabajadores, los sindicatos, los pequeños empresarios, el mismo gobierno (federal o estatal), las familias y otros agentes. En muchos de los casos, hay agentes sociales que no se ven favorecidos con el modelo económico, sin olvidar lo inconstante que es la geografía del capitalismo que se viene desplegando en México, como lo afirmó Ricardo Méndez (1997) para la mayoría de los países en desarrollo³⁰.

Cada puerto analizado en el trabajo (se considera como ya se anunció en el estudio cuatro puertos mexicanos)³¹, debe confrontarse al mundo global: en sus redes, en sus negocios, en sus empresas, en el movimiento de sus actores económicos y sociales y en los grupos sociales ricos y pobres que registra; o en su caso, si son ganadores y perdedores de la privatización (o reestructuración)

³⁰ En la introducción, decía Ricardo Méndez (1997:57): "la inconstante geografía del capitalismo es sin duda uno de sus rasgos más permanentes y característicos generador de una periódica sustitución de regiones ganadoras y perdedoras en el escenario mundial".

³¹ Se considera dos puertos líderes o grandes e incorporados al mundo global: Manzanillo y Veracruz; mientras que se estudian dos puertos menores aparentemente excluidos: los casos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Los primeros son los más grandes de México en carga contenerizada; mientras que los segundos son los puertos del Istmo de Tehuantepec caracterizados en general por su movimiento petrolero.

portuaria iniciada en el año 1994³². Finalmente, interesa destacar los resultados de la gestión portuaria y los logros conseguidos respecto al desarrollo regional.

Como se plantea en el cuadro No I-3, el desarrollo del capítulo IV dedicado al estudio de casos, seguirá los aspectos considerados a continuación, bajo el principio de una metodología común buscando probar la simultaneidad de los procesos de exclusión y crecimiento económico, en el cual se encuentran inmersos todos los puertos de México, las regiones y territorios en donde se asientan los mismos y las ciudades costeras.

Cuadro No I-3: Aspectos considerados en el desarrollo portuario

-Tipología y macroeconomía del puerto (antecedente histórico y caracterización del Puerto)
-Movimiento portuario (carga general, contenerizada, petrolera)
- Redes nacionales e internacionales
-Mercados y tipo de productos (empresas localizadas)
-Desarrollo regional (desarrollo local, nivel de vida de los habitantes de la ciudad y puerto, región ganadora y región perdedora).
-Exclusión, polarización y crecimiento (competitividad, jerarquía y otros)
-Privatización portuaria: ¿quiénes ganan y quiénes pierden?
-Los actores del proceso (trabajadores, empresas, gobierno, clientes, empleados).
-Puertos que ganan con el TLCAN
-Integración al sistema portuario mexicano, competencia con los puertos de las costas y pertenecer en su caso al sur "excluido" o al norte "incluido".
-Estudio económico y financiero (utilidades, ventas, Ingresos, indicadores de rentabilidad, costos y beneficios);e
-Infraestructura portuaria y problemas de la misma (congestión, por ejemplo, capacidad ociosa, etc)

Fuente: Elaboración del autor.

Este ejercicio metodológico, aplicado al caso del puerto de Salina Cruz, lleva a conocer lo acontecido antes de la apertura comercial en cuanto a -carga, problemas, vinculación con el mercado mundial, sus logros con la privatización portuaria y quiénes ganan o pierden³³. ¿Siguen los actores del puerto antes

³² A título de ejemplo el estudio realizado por GRADE para Perú y trabajado por Lorena Alcázar y Rodrigo Lovaton (mimeo, setiembre 2003:4) para un puerto concesionado al sector privado en el Sur del Perú (el puerto de Matarani en Arequipa) concluye que: "los principales resultados encontrados revelan que la concesión tuvo un efecto positivo neto sobre el bienestar, estimado en catorce millones de dólares. ¿quiénes ganaron y quiénes perdieron debido a la concesión. El principal beneficiado sería el Gobierno, el cual a pesar de perder los flujos resultantes de la operación de la infraestructura, se ve más que compensado por otros efectos (el pago inicial, la retribución, tasa regulatoria y el incremento en recaudación). En segundo lugar, los consumidores, los cuales reciben una tercera parte de este cambio en el bienestar, debido al incremento en el excedente del consumidor generado en la operación privada. Finalmente, el concesionario, que debe realizar un pago inicial y una contraprestación periódica por la operación del puerto, pero recibe las utilidades procedentes de este. Los grupos perjudicados serían los trabajadores (principalmente por la reducción de salarios y las condiciones de trabajo) y el grupo de usuarios intermedios.

³³ Para la ciudad de Salina Cruz interesa desarrollar dos referentes históricos claves. Uno es la dinámica alcanzada antes de la puesta en funcionamiento del Canal de Panamá que lo hacía el puerto más

mencionado vinculados al mercado mundial o han quedado excluidos de los circuitos mundiales?

El ejemplo debe ser realizado en su frente interno (la empresa), en su medio local, en el campo regional, en su contexto nacional y en el ámbito mundial?

¿Por qué la ciudad de Salina Cruz (con 76, 000 habitantes) sigue estancada, sin empleos, con pocas inversiones y excluida del modelo global? Lo anterior se da pese a que en la ciudad existe la refinería Antonio Dovali Jaime, con más de 2000 trabajadores, que abastece de petróleo a las ciudades del Pacífico mexicano; y en su proximidad se encuentra una terminal petrolera y la cementera de la Cooperativa Cruz Azul, en Lagunas Oaxaca, la cual ocasionalmente, usa el puerto para exportar cemento al Ecuador.

El trabajo en suma, plantea esquemas de análisis de la exclusión y crecimiento e inclusión en los puertos de México frente a la globalización. El propósito es estudiar dichos conceptos, caras de una misma moneda, en su vinculación con los puertos de México, centros nodales de negocios y transferencias que se incluyen en redes cercanas a empresas, ciudades y centros de acumulación demográficos y de poder. En esta relación, las empresas para importar y exportar mercancías, requieren de puertos cercanos para abatir costos de transportes.

Como se sabe, el concepto de exclusión es de mayor significación que el de pobreza y proviene en sus orígenes de la escuela francesa, en donde desde los setenta y especialmente en los ochenta de siglo pasado, se empezó a estudiar el problema de algunos segmentos de la población que quedaban fuera de los beneficios del crecimiento económico, que no era convergente en el sentido que la riqueza generada en la zona no se distribuía de forma igualitaria en todas las regiones del territorio, existiendo grupos, sectores, regiones, localidades olvidadas de los beneficios que debían traer naturalmente el crecimiento o progreso del país.

Estos grupos sociales, que aparecían excluidos de los frutos del progreso económico, se comportaban como un elemento residual al modelo y se entendía que las fallas del mercado ocasionaba, (según el modelo neoclásico) que algunas poblaciones no fueran beneficiadas, por lo que se plantearon como medidas compensatorias, fondos de cohesión social que buscaban paliar y superar los déficit en salud, educación o empleo que, en algunos casos, correspondían a industrias en declive. De esa manera, los desocupados eran apoyados con los fondos temporales antes mencionados.³⁴

importante del Sur, ya que en promedio manejaba un millón de toneladas y circulaban de Coatzacoalcos a Salina Cruz setenta vagones por día. Otro es la importancia que cumplió el Plan Alfa-Omega en los setenta del siglo XX.

³⁴ En el anexo No 3 se detalla el caso de la Unión Europea y el rol que cumplieron los fondos de desarrollo regional.

En esta investigación, el fenómeno de exclusión económica (que se distingue de la exclusión social), viene resaltado como un resultado de la globalización y apertura comercial aplicada en los países latinoamericanos desde los años ochenta del siglo XX.³⁵

Esta exclusión, es vista de manera espacial o territorial, pero también, desde el punto de vista de los actores económicos y sociales que pierden en la mundialización. Es decir, trabajadores, empleados de cuello blanco, sindicatos, pobres del puerto, empresas que viven del movimiento portuario, y otros grupos socioeconómicos alcanzados directa o indirectamente con los beneficios de la actividad del transporte marítimo y con el movimiento portuario³⁶.

En otras palabras, el crecimiento y exclusión (fenómeno simultáneo) en los puertos de México, es visto a través de un prisma amplio que estudia el territorio y sus redes con los puertos, tratando de conocer de qué manera los actores económicos y sociales ganan o pierden con la apertura comercial y con la dinámica o el estancamiento que se produce en los distintos puertos.

En la historia latinoamericana hay muchos ejemplos de ciudades que perdieron vigor y dinámica cuando el producto que se extraía o producía perdió importancia en el comercio internacional (salitre, lana, algunos minerales, harina de pescado, guano, entre otros)³⁷.

La CEPAL (ILPES, septiembre de 2000:27) señala que: "históricamente, el territorio de los países latinoamericanos y del Caribe se caracteriza por una marcada concentración en las ciudades metropolitanas, por la existencia de "regiones marginales" producto de la lógica de funcionamiento territorial de la economía nacional y por las llamadas "regiones con sectores económicos en declive" (carbón, estaño, petróleo, industria textil, café, etc.). Igualmente afirma que "hasta 1970, estos últimos casos se manifiestan en el Nordeste brasileño, la región Caribe de Colombia, el secano costero y el sur de Chile, el noroeste argentino, los departamentos de Oruro, Potosí, El Beni y Pando en Bolivia, los territorios amazónicos de Brasil, Colombia y Perú, la sierra peruana y otros".

³⁵ Esta apertura ha ocasionado que países, regiones, ciudades, gobiernos locales y espacios aparezcan excluidos del circuito económico mundial. En palabras de economistas como O. Ugarteche, que se forme los "nortes" privilegiados versus los "Sur" excluidos.

³⁶ Cuadrillas de trabajadores, población que transporta las mercancías en camiones, empleados del ferrocarril, trabajadores de la empresa petrolera PEMEX, servicios de aduanas y de empresas concesionarias que realizan distintos servicios a las naves o mantienen vínculos económicos con las autoridades portuarias y con el propio puerto.

³⁷ Agradezco la aclaración realizada por C. Ojeda (2005) que explica los casos ocurridos en la historia económica peruana, en relación a los productos básicos que pierden vigencia. Sobre este aspecto puede verse en detalle el libro de Rosemary Thorp publicado en 1998.

Similamente a lo que ocurre en las regiones, ciudades y puertos de acuerdo con la literatura revisada, los pobladores de las regiones excluidas también presentan carencias en alimentación, salud, educación, empleo y en necesidades básicas esenciales, que los ubica fuera del circuito moderno de la economía. En palabras de Pierre Veltz, las zonas excluidas contrastan con las islas de prosperidad, en un mar o archipiélago de pobreza. Las primeras, es decir las zonas ricas, están conectadas, tienen circuitos económicos comerciales fuertes, poseen flujos económicos y financieros y se benefician de todo el crecimiento económico que tiene el país.

Este crecimiento aparece entonces como desigual, asimétrico, falta de equidad, especialmente porque la polarización social que se produce trae actores sociales que pierden³⁸.

En resumen, hay actores económicos y sociales que ganan recordando la terminología de Benko y Lipietz de "regiones que ganan" versus "regiones que pierden", bajo el paradigma de la nueva geografía económica, que dichos autores revisan (ver cuadro I-4 adjunto).

Cuadro I-4 Regiones ganadoras, según G. Benko y A. Lipietz

Las regiones que ganan económicamente tienen las siguientes características):

- son regiones urbanas, con fábricas y oficinas que se concentran en las grandes ciudades o megalópolis
- ante todo son regiones productivas de bienes exportables, es decir de bienes manufacturados o de servicios facturados.
- es también una región que sale adelante (desde el punto de vista de los empleos, de la riqueza, del arte de vivir) por su propia actividad, o una región que vive a expensas de las que han perdido, incluso de una parte de sus propios habitantes.
- es el centro de una periferia-ejemplo de regiones que ganan: Tokio, Nueva York-Nueva Jersey, Los Ángeles-San Diego, París, Zurich, Francfort.
- pueden ser regiones que ganan, en países que pierden. En países que retroceden en la escena internacional, con déficit comercial, en países que se endeudan.
- En síntesis, las regiones que ganan son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanas de tamaño medio que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las metrópolis"

Fuente: Adaptado por el autor, del libro de George Benko y Alain Lipietz, 1994.

³⁸ Para Pierre Veltz el verdadero problema es aprender a pensar el mundo de otro modo que como un mosaico de zonas, el territorio es un elemento clave que ayuda a comprender las contradicciones producidas por los grandes procesos en curso, para entender las relacionadas con el territorio, hacen falta imágenes nuevas. En este sentido, utiliza la metáfora del archipiélago, los flujos económicos se concentran en el seno de una red- archipiélago de grandes polos en la que las relaciones de radio largo (entre polos, relaciones horizontales)son más fuertes que las de radio corto (de los polos con su hinterland, relaciones verticales). Los polos son las islas o espacios emergentes que conforman el archipiélago, mientras los ámbitos que no se integran en la red quedan excluidos del sistema conformando el espacio sumergido, los fondos marinos (Ver: Inmaculada Caravaca. EURE, diciembre 1998:11).

En concreto para terminar esta parte, el problema de investigación se concentra ,como ya se adelantó, en comparar y estudiar los impactos de la apertura comercial en cuatro puertos de México, dos puertos grandes y líderes como Manzanillo y Veracruz y dos puertos estancados del Istmo de Tehuantepec Coatzacoalcos y Salina Cruz .Se prueba sus diferencias y doble velocidades, que apuntarían simultáneamente al crecimiento y la exclusión. En esta línea de trabajo surge naturalmente la necesidad de discutir las políticas en el tema del aspecto portuario, buscando analizar una propuesta alternativa, a la que recomienda el paradigma neoliberal, que incluye como ya se vio, la privatización y reestructuración de los puertos en México.

Finalmente, es necesario comentar que el tema de la pobreza y la exclusión económica y social se han convertido en temas vigentes en las relaciones internacionales, ya que confrontan el encuentro de dos paradigmas: el anglosajón o neoliberal (con modelos como Estados Unidos e Inglaterra) que priorizan las ganancias y la iniciativa privada, versus la propuesta francesa y europea que incluye el principio de solidaridad y de responsabilidad social, en donde la necesidad de acumular ganancias no es coincidente con priorizar a los grupos sociales más pobres, por lo que esta propuesta argumenta la necesidad de organizar redes sociales y apoyar con fondos a las regiones más pobres que sufren precisamente los efectos de la competencia descarnada y de lucha por mercados que se produce³⁹. Estas diferencias de concepción entre dos enfoques se ubican en el centro del debate y ataca un elemento clave de la economía y de los negocios de las empresas que buscan ganar ilimitadamente, sin considerar los fenómenos de exclusión.

1.2. La hipótesis general y específicas

1.2.1. La hipótesis general

La política de apertura comercial que caracteriza al modelo económico aplicado por México, exige un rol diferente en los puertos del país. Sus efectos se reflejan en los profundos cambios estructurales en la economía y, obviamente, en el territorio, alterando de esa manera el modelo tradicional de desarrollo sustitutivo de importaciones, que se venía aplicando desde los años treinta y que se dio en el contexto de un proceso nacionalista, con protección de los recursos naturales (como el petróleo) y la aplicación de programas de desarrollo industrial.

Dicha política se desplegó en el marco de un Estado nacional benefactor, que priorizó el "desarrollo hacia adentro", buscando también proteger al ciudadano a través de distintas redes sociales, características del Estado antes citado.

³⁹ En relación a este planteamiento alternativo puede verse: José M. García y Santos Ruesga. 'El Euro (mucho más que una moneda)'. Acento Editorial. Madrid, 1998:65-82,

La forma de concebir el problema, propio de países que se ubican en la periferia, llevó también, a que el desarrollo regional y las redes de transporte, acompañaran los procesos económicos y de circulación del capital, que tendieron a desarrollar las metrópolis y a privilegiar el norte de México, derivando en la concentración económica, demográfica y de infraestructura, ya tradicional en cuatro ciudades principales: México, Monterrey, Guadalajara y Puebla.

Para servir a las urbes ya referidas y vincular el comercio de México, principalmente con Estados Unidos, los puertos, carreteras e infraestructura que conformaban redes, se diseñaron de manera central para servir al Norte, buscando que el transporte estuviera al servicio del modelo aplicado. Este modelo exigía bajar tarifas, contar con ferrocarriles, con líneas hacia el centro de México y hacia la frontera, y requería puertos tanto del Pacífico, como del Golfo, que facilitaran dicho comercio, y en fin, demandaba un conjunto de incentivos que privilegiaran, como hasta ahora, el transporte carretero, el movimiento de productos comerciales y de petróleo hacia el Norte y Lejano Oriente y Japón; así como comunicaciones e inversiones en el mismo sector, que abarataran costos, aunque sacrificaran eficiencia, para facilitar el comercio interno y externo que organizaba el centro o metrópoli.

Con la globalización y los cambios estructurales que se dieron masivamente en el orbe a comienzos de la década de los ochenta (siglo pasado), el modelo hacía adentro pierde eficacia y la política se torna de "apertura masiva", en donde lo prioritario es atender los mercados internacionales en forma eficiente, a bajo costo y con tarifas y con redes de transporte.

Fue así como desde 1982 se inició el proceso masivo de insertar a México en el Primer Mundo. Los primeros pasos de "modernización y reordenación económica", empezaron en el gobierno de Miguel de la Madrid (1982-1988). Con Carlos Salinas (1988-1994), en los últimos años de los ochenta, se empezó el proceso de reestructuración del territorio, con actividades de privatización, venta de las principales empresas paraestatales, así como con el reconocimiento de que los puertos no cumplían un rol fundamental necesario para el nuevo modelo de desarrollo, debido a problemas sindicales, a falta de inversión, al burocratismo y a los mercados cautivos, tradicionalmente implícitos en la etapa económica anterior.

En efecto, históricamente los puertos mexicanos (comerciales, industriales, pesqueros y turísticos) fueron operados como organismos del sector público. Esa característica se tradujo en tres factores que afectaron su operación eficiente y desarrollo (GEA y Coopers & Lybrand, 1993:II-7):

- una administración portuaria excesivamente centralizada
- un sistema con rigideces institucionales que dificultaban la operación

-una carga importante para las finanzas públicas, derivada de los subsidios federales a la operación de los puertos.

Igualmente, la existencia de los puertos de México respondió a un sinnúmero de factores, entre ellos el azar⁴⁰, la atención de necesidades regionales específicas (Dos Bocas), el aprovechamiento de condiciones naturales propicias (Tampico) o el capricho político (Lázaro Cárdenas) (GEA y Coopers & Lybrand, 1993:II-9).

En síntesis, los puertos en México, tradicionalmente presentaban atrasos respecto a los adelantos tecnológicos, restricciones en el mejoramiento de los métodos operativos; uso intensivo de la mano de obra, y la persistencia de un sistema laboral estratificado, poco flexible. Persistía también la concentración de carga en algunos; el uso ineficiente de los recursos disponibles; y un control monopólico tanto de los servicios conexos de transporte terrestre, cuanto de las maniobras portuarias (Pérez, 1995:303). Una muestra de ese grave problema lo representa el puerto de Veracruz, objeto de requisa en 1993⁴¹.

En la variedad de diagnósticos que realizaron las empresas consultoras y los investigadores resalta el análisis del investigador Isaac Katz (ITAM) (noviembre de 1998:43) cuando anota: "en cuanto a los puertos, estos se caracterizaron por ser, al igual que en el caso de los ferrocarriles, entidades notoriamente ineficientes, con tiempos de carga y descarga elevados, así como con un alto porcentaje de pérdidas de mercancías derivado en gran parte por la propia administración ineficiente que se hacía por parte del gobierno y por la existencia de sindicatos de estibadores con notorias prebendas en los contratos colectivos". "Con el objetivo de aumentar la eficiencia de operación, sobre todo en función del incremento en los flujos de comercio exterior a raíz de la apertura iniciada en 1985, se inició en 1990 la reestructuración del sistema portuario mexicano, transformando la administración federal de cada uno de los puertos en APIS, como paso previo a su privatización".

A la luz de esos problemas, en julio de 1993, se emite la Ley de Puertos y en noviembre de 1994 su Reglamento, creándose en ese año las denominadas "Administraciones Portuarias Integrales" (APIS), con la función de organizar, administrar y operar los principales puertos del país.

⁴⁰ Parece exagerado en este diagnóstico pensar que los puertos consideraron el azar para ubicarse en una costa de México. Al revés y de acuerdo a los elementos conocidos de ese entonces, consideraron como factor clave la "localización".

⁴¹ Para conocer la requisa de Veracruz y otros problemas de la privatización, puede revisarse el siguiente artículo: Germán Alarco y Patricia del Hierro, "Límites Económicos a la privatización portuaria: el caso mexicano (1992-1995). Gestión Pública. CIDE. Vol. V, Num 1, primer semestre de 1996. Otro autor señala que la privatización se debió en Veracruz al gran caos portuario: constantes sustracciones de mercancías, revisiones de contratos colectivos anuales, dobles cobros. Concluye en que el Gobierno entra a coordinar las maniobras y se abate el costo 40% (ver: Alex Casarrubias. "La gestación de la privatización portuaria en México durante 1993-1995: el caso de Manzanillo, Colima." Tesina CIDE. Maestría en Administración Pública. México D.F. julio de 1995, p. 68).

Creadas como empresas privadas, y debido a que el Consejo de Administración de cada una tiene una mayoría de representantes públicos, se asegura un control de la entidad, de manera que cada institución funcione como una empresa paraestatal, logrando de esta forma que los puertos dependan de los lineamientos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Uno de los avances de este diseño, es que se busca que los recursos que se generen en cada API se queden en la zona o región de influencia, dependiendo de la eficiencia, eficacia y gestión de los directores portuarios que son elegidos por el Consejo de Administración. De esta forma el proceso de privatización de los puertos, que algunos especialistas denominan de reestructuración, asegura que el Gobierno Federal siga siendo dueño de las acciones y propiedades, tanto del terreno concesionado como del mar territorial, que pertenece a la zona de influencia de cada puerto⁴².

A la luz de este proceso puede adelantarse un balance de lo que ha sucedido en diez años de aplicación de la nueva política portuaria. Dos fenómenos son resaltantes. Uno es el manejo espectacular de la carga comercial (carga contenerizada), que se ha movilizó por los principales puertos de México; y otro, es la concentración del comercio exterior, a través del movimiento en los puertos "ganadores", especialmente Veracruz y Altamira en el Golfo y Manzanillo en el Pacífico.

En todo caso, las autoridades que dirigieron el proceso de reestructuración concluyen que (SCT, 2000:13):

"La operación de los puertos registraba serios problemas y rezagos que afectaban a la economía y al comercio exterior de México. Entre ellos, cabe mencionar los siguientes: la calidad y productividad de los servicios eran inferiores a los estándares internacionales; la construcción y administración de los puertos correspondía exclusivamente al Gobierno Federal y la prestación de los servicios estaba monopolizada por empresas estatales; las inversiones públicas resultaban insuficientes y dispersas, lo que provocaba rezagos en equipamiento e instalaciones. Las inversiones privadas eran prácticamente inexistentes; debían otorgarse subsidios importantes para la operación y desarrollo de los puertos; la capacidad instalada en algunos puertos se hallaba subutilizada, al tiempo que otros estaban cercanos a la saturación; los precios y tarifas se fijaban centralmente y de manera uniforme para todos los puertos; como consecuencia de estas deficiencias, el dinamismo de la actividad portuaria era reducido."

Bajo este diagnóstico gubernamental se concluía, coincidiendo con la apreciación antes presentada, de elevado dinamismo de la actividad portuaria en el período 1995-2000, sustentada en que: "entre 1995 y 2000, la carga total

⁴² La única excepción a esta regla sería el caso de la Administración Portuaria de Acapulco que fue "vendida" al sector privado el 20 de junio de 1996. La norma oficial respectiva fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de julio de 1996.

creció a un ritmo equivalente a casi tres veces el registrado entre 1990 y 1995" y que en contenedores: "la forma más moderna de transportar mercancías, el crecimiento fue espectacular, pues sobrepasó el millón 285 mil teus (contenedores de 20 pies)) (SCT, 2000:29)⁴³.

Recientemente, el Plan Nacional de Desarrollo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2001-2006:22), considera como una línea estratégica: transformar a las APIS, de entidades administradoras de infraestructuras, a centros de negocios que incorporen las mejores prácticas del mercado y vean al transporte y la distribución como parte del sistema total de producción⁴⁴.

En suma, a manera de hipótesis, el crecimiento o exclusión de los puertos mexicanos en la fase de globalización está condicionada por las posibilidades de articulación a las redes globales de transporte de insumos y bienes, especialmente, de tipo contenerizado. No obstante, sin la formación de redes locales de actores que, mediante un esfuerzo innovador generen servicios logísticos y actividades de valor agregado en torno al nodo portuario, difícilmente este podrá contribuir eficazmente al desarrollo regional y a la mejora del nivel de vida en su ámbito territorial de pertenencia.

De esa manera, es posible encontrar respuesta a estos procesos que conducen al desarrollo de "puertos en crecimiento", articulados a la red global y de "puertos excluidos o perdedores". Así, preliminarmente podría decirse que los cambios estructurales realizados en el transporte estarían específicamente favoreciendo el modelo hacia fuera, con el privilegio de los puertos que apuntan hacia el norte: Manzanillo, Veracruz y Altamira. Aproximadamente el 89 % de la carga comercial total contenerizada (medida en teus), es manejada por estos tres puertos del país⁴⁵.

⁴³ Para el año 2004 la cifra registrada es de 1 903, 845 teus que significa 48.1 % más que la cifra utilizada para el año 2000.

⁴⁴ Resulta sintomático que un documento de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos (CIP-OEA) llegue a la siguiente conclusión: "la concepción moderna de los puertos se orienta a considerarlos como centros de negocios, definiendo sus procesos y controles, bajo el criterio de alcanzar mayor eficiencia y transparencia en las transacciones, todo lo cual debe propender a la fijación de costos competitivos de las operaciones de comercio exterior" (ver: OEA. Informe Final. Simposio Interamericano, Cooperación entre los puertos y las Aduanas. Houston, Texas, Estados Unidos, 8 y 9 de diciembre de 1998, p. 12). Últimamente el Programa de Trabajo 2001 de la S. C. T. dice: "se promoverá la transformación de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) de entidades administradoras a centros de negocios que incorporen las mejores prácticas del mercado y se dará cumplimiento a su programa de obras, en particular, se apoyará el Plan Puebla-Panamá, mediante la ampliación y modernización de los puertos del Sureste del país (ver: Programa de Trabajo. SCT. México, julio del 2001:11).

⁴⁵ Existe trabajos de organismos internacionales como del BID (2002:306-307) que confirmarían estas hipótesis. El BID afirma que el proceso de apertura comercial en el marco del TLCAN (NAFTA en inglés) ha traído cambios en el territorio (período:1988-1998) en donde hay población ocupada que sale del Centro de México y migra por empleos a los estados del Norte y del Centro notándose por ejemplo un intenso desarrollo industrial y maquilador en lugares como Tijuana (Baja California Norte), Ciudad Juárez (Chihuahua), Apodaca (Nuevo León), Zapopan (Jalisco), Mexicali (Baja California Norte), Guadalupe (Nuevo León), Reynosa (Tampico), León (Guanajuato), Tehuacan (Puebla) y Hermosillo en Sonora. En contraste, se presentan cambios negativos y de expulsión de mano de obra en municipios como los de:

Cuadro I-5 Carga total en puertos líderes, puertos del Istmo de Tehuantepec y otros puertos petroleros de importancia

Porcentajes de participación respecto al total (1992-2004)

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cinco puertos líderes*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	5.5	4.7	4.7	5.1
Dos Bocas, Tab.	12.6	12.5	17.0	8.8	11.2	11.6	11.0	8.7	9.5	11.5	12.2	12.5	10.1
Cayo Arcas, Camp.	17.6	17.2	16.5	15.7	15.1	18.1	17.1	16.7	17.2	19.1	19.5	21.1	24.2
Tuxpan, Ver.	3.7	3.9	3.0	3.9	3.3	3.8	4.2	4.0	4.1	4.1	4.4	3.9	3.8
Guaymas, Son.	2.8	2.6	2.9	2.7	2.7	2.3	2.0	1.8	1.6	1.6	1.3	1.1	1.1
Guerrero, B.C.S.	3.1	3.1	2.9	3.2	3.3	2.9	2.9	2.9	3.0	2.7	2.3	2.3	2.6
Punta Venado, Q.Roo	2.2	2.5	2.8	3.3	2.9	2.8	2.9	2.6	2.8	2.7	2.6	2.6	2.7
Resto	10.5	10.2	10.3	10.3	9.6	9.9	9.4	10.3	10.4	10.2	9.2	9.0	9.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total en millones de toneladas (cifras absolutas)	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	219.8	237.4	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0
.exportación	97.5	101.7	100.8	103.4	117.6	125.6	125.7	119.3	124.9	129.0	132.2	140.3	142.0
.importación	21.5	20.2	21.9	19.7	27.5	33.4	43.2	44.8	51.8	50.4	54.4	53.4	52.6
.cabotaje	62.8	61.5	62.7	63.5	63.5	60.8	68.5	67.3	67.6	65.0	66.4	71.0	71.4

* Los puertos líderes o ganadores son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.

** Los puertos del Istmo son: Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos, administrada por PEMEX.

Nota: En total son 40 los puertos que movilizan la carga total por los litorales de México. Son veinte en el Pacífico y veinte en el golfo y el Caribe. Destacan entre los anteriores once puertos importantes en el lado del Pacífico y diez en el Golfo y el Atlántico. El cuadro resalta los más importantes puertos captando el fenómeno de concentración.

Elaboración: el autor en base a fuentes de la SCT.

En el caso de los puertos petroleros de cabotaje y de comercio del hidrocarburo, las tendencias se mantienen, destacando los puertos del Istmo, especialmente la Terminal de Pajaritos en Veracruz y el de Salina Cruz, en Oaxaca; Cayo Arcas en Campeche, Dos Bocas en Tabasco y también los puertos líderes de Lázaro Cárdenas y de Tampico (ver cuadro I-5).

Tratándose de la región del Istmo, de Salina Cruz y Coatzacoalcos y siguiendo la nomenclatura de desarrollo regional utilizada, se postula que es una región "perdedora", no solo por los indicadores económicos y sociales, sino porque históricamente aparece en los mapas de pobreza utilizados. Esto significa que la importancia petrolera no estarían favoreciendo a la mayoría de las ciudades y puertos sino al revés, está generando la exclusión.

La exclusión caracterizaría a la mayoría de los habitantes de Salina Cruz, una ciudad portuaria que espera que las distintas iniciativas gubernamentales se focalicen en ayudas y fondos regionales que necesita y que abonarían a elevar su grado de industrialización, mejorarían los niveles educativos de la fuerza de trabajo y registrarían un mejor nivel de vida, superando los rezagos que tienen los habitantes del Istmo, y en especial los residentes de Salina Cruz.

Azcapotzalco, Tlanepantla, Naucalpán, Monterrey (en Nuevo León), Guadalajara (Jalisco), Cuauhtémoc (DF), Gustavo Madero (DF), Miguel Hidalgo (DF), Iztapalapa y Benito Juárez, también en la ciudad capital.

Por lo anterior, el nuevo Plan Puebla-Panamá, un Acuerdo Presidencial del 5 de junio de 2001, constituye la primera oportunidad de la administración del Gobierno de Vicente Fox, de atender el déficit de la población del Istmo oaxaqueño en empleo, ingreso, salud y educación⁴⁶. Sintéticamente, el Plan parte probando el desarrollo regional asimétrico que se produce en el país con el Centro y el Norte versus el Sur-Sureste pobre, equiparable con la pobreza de los países centroamericanos incluidos en el Plan. (ver cuadro No I-6).

Debe recordarse que tanto el puerto de Coatzacoalcos como el de Salina Cruz, son puertos regionales (secundarios o menores), con mercados cautivos, que cuentan con una ventaja geográfica natural por la distancia de sólo 310 kilómetros, la distancia más corta entre los puertos del territorio mexicano, lo que permite esperar que se pueda dinamizar el movimiento como corredor transistmico de mercancías del Golfo (Atlántico) al Pacífico, en su viaje a los mercados internacionales.

Cuadro I-6
Desarrollo regional asimétrico entre los estados de México y los países de Centroamérica

Centro-Norte	Sur-Sureste	Centroamérica
Población: 73 millones	Población: 28 millones (43%)	Población: 36 millones (57%)
Pob. Indígena: 25.6 %	Pob. Indígena 74.4 %	
PIB per cápita: 4 199 d	PIB per cápita: 2 847 d	PIB per cápita : 1899 d
Índice Esc. : 7.6 años	Índice Esc: 6.7 años	Índice Esc. 4.2 años

Nota: el Plan Puebla Panamá se integra de los estados de Puebla, Oaxaca y Chiapas y de los países centroamericanos incluyendo Panamá. Alcanza una población de 64 millones de habitantes y una superficie de 1026, 117 kilómetros cuadrados. En el anexo No 11 se presenta un resumen del avance del Plan Puebla-Panamá.

Fuente: Presentación General del Plan. Presidencia de la República. Gobierno Federal, 2001

Bajo una nueva geografía portuaria, debe probarse que en el caso de los puertos de México (1982-2004), se presenta cambio en la jerarquía donde unos puertos líderes (caso de Salina Cruz) ahora están estancados; otros iniciaban su despegue (caso de Manzanillo) y ahora son puertos principales, afectando los territorios donde se desenvuelven y dinamizando, simultáneamente, los lugares y empresas que se reactivan con los espacios de flujos que los puertos forman⁴⁷.

Simultáneamente, a estos procesos, se genera una nueva dinámica portuaria, explicada por el proceso de crecimiento y exclusión (estancamiento y desconexión), que viene explicado por las políticas de apertura comercial y globalización, por los procesos de reestructuración y privatización portuaria aplicados en los años noventa del Siglo XX y siguiendo las políticas económicas que pusieron de moda la privatización. Así, crecimiento y exclusión serían las

⁴⁶ El Plan Puebla-Panamá es: "un instrumento de coordinación intersectorial e intergubernamental, así como de concertación con la sociedad civil y la iniciativa privada, para el diseño y ejecución de acciones tendientes a elevar el nivel de vida de los habitantes y a lograr el desarrollo integral y sustentable de la región Sur-Sureste de México). Ver un avance del mismo en el anexo No4.

⁴⁷ El estudio de la OCDE (2002:8) señala: "Con respecto a los puertos, la capacidad sigue siendo débil y las complementariedades intermodales no se han desarrollado adecuadamente, reduciendo así tanto la zona de influencia de las capacidades de distribución de mercancías, como el potencial para superar las limitaciones de las carreteras costeras".

caras de una misma moneda de un proceso donde los puertos como centros de negocios y como ciudades portuarias, aparecen ligadas a los territorios y a las regiones. En unos casos como "ganadores" y en otros como "perdedores" del modelo económico, que como se comprobará más adelante, no privilegia la equidad ni el bienestar social de la mayoría de la población.

1.2.2. Las hipótesis específicas

Se plantea como hipótesis específica, que en el caso de los cuatro puertos de México elegidos para la investigación (período 1982-2004) se presenta simultáneamente un proceso de crecimiento y exclusión, que viene explicado, como ya se expuso, por la política de apertura comercial y globalización aplicadas desde comienzos de los ochenta del pasado siglo y también debido a los procesos de reestructuración y privatización portuaria aplicados en los primeros años de los noventa que afectaron a Manzanillo, a Veracruz, a Salina Cruz y al puerto de Coatzacoalcos⁴⁸.

El concepto de progreso y exclusión, ya adelantado en párrafos anteriores, según Ulrich Bech (1998), se da simultáneamente, es decir, en cada ciudad-puerto hay pobres y ricos, los primeros se perjudican con la globalización y apertura comercial; mientras los segundos se benefician de la privatización portuaria y de la apertura comercial. Dentro de estos segundos estarían las empresas exportadoras, los funcionarios de los puertos, los trabajadores de cuello blanco de las empresas portuarias y algunos trabajadores sindicalizados que se benefician con el crecimiento y expansión del movimiento portuario producido.

Bajo estas consideraciones en una ciudad portuaria se perjudican los que perdieron su empleo, luego de la privatización, los trabajadores de actividades no rentables que ganan el salario mínimo, los desempleados y los hombres y mujeres que no reciben beneficios directos e indirectos del proceso de apertura comercial.

Por ello se habla de la exclusión para demostrar que un gran porcentaje de la población que reside en la ciudad y puerto y que está en pobreza o extrema pobreza, no recibe los efectos multiplicadores de una empresa portuaria que crece, tiene ingresos, mejora sus servicios; pero se comporta como enclave.

En síntesis, "crecimiento", en el entendido de que dicho proceso irradia en unos pocos, es la riqueza focalizada en cierto sector social, considera a la inclusión para los menos y medido por el crecimiento de carga general y carga

⁴⁸ Hay que entender que al problema de la globalización se suma una estructura económica y social, dependiente, que esconde patrones históricos de postración en esta fase contemporánea y que agudizan los fenómenos de pobreza.

contenerizada, y por indicadores de solvencia financiera e impacto regional que concentra el ingreso.

En su caso la "exclusión"(económica y social) como ya se mostró, tiene una concepción más amplia e integral que de pobreza, y será analizada a luz de indicadores de desconexión, estancamiento geográfico y territorial, olvido de grupos sociales y de "perdedores", no solo de los procesos de privatización portuaria aplicados, sino también por muchas razones y causas carentes de los satisfactores básicos necesarios que naturalmente deberían venir de un proceso de integración al mundo global que vivimos y que tiene también condicionantes históricos que lo explican.

Para probar los aspectos de crecimiento y exclusión, el trabajo escoge, como ya se adelantó, con cierto detalle a cuatro casos paradigmáticos: dos puertos grandes de México y dos puertos pequeños del país⁴⁹.

El crecimiento y exclusión se daría en forma más polarizada en ciudades costeras y puertos grandes como los de Veracruz y Manzanillo. En contraste, en Coatzacoalcos y Salina Cruz es evidente y con más claridad encontrar mayor exclusión y menor progreso; aunque los niveles de desarrollo socioeconómico son diferentes entre los que registra Coatzacoalcos, una ciudad petrolera por excelencia y una ciudad pequeña y estancada, carentes de grandes negocios industriales, como lo es Salina Cruz de Oaxaca⁵⁰.

En general, los fenómenos considerados se dan en los cuatro puertos bajo distintas velocidades, con diferentes ritmos y a la luz de políticas empresariales diferentes que nos llevan a encontrar tipologías de puertos o empresas que registran distintas características económicas, financieras y operativas. No obstante esta consideración se parte de que la política aplicada considera el sistema portuario mexicano y premia la competencia y la lucha por mercados que lleva a realizar una guerra de puertos, en donde unos puertos "ganan" y otros puertos "pierden".

¿De esa manera la hipótesis refinada de trabajo apuntaría a preguntar por qué si la apertura comercial y la globalización o mundialización, son fenómenos generales que se aplicaron en la economía mexicana, los resultados en las ciudades costeras y puertos de México reflejan territorios con diferencias,

⁴⁹ Podría discutirse que es un puerto pobre y chico y que es puerto grande y rico de México. Siguiendo a Lourdes Trujillo y Gustavo Nombela (febrero 2003:132) y de acuerdo a Stopford (1997) hay cuatro niveles de desarrollo de un puerto: 1) pequeño puerto local, 2) gran puerto local, 3) gran puerto regional, y 4) centros regionales de distribución. Los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz se ubicarían en los niveles 1 y 2, mientras que Veracruz y Manzanillo se considerarían en el nivel 3. Se aspira a que Manzanillo como puerto hubiese pasado a alcanzar el nivel 4, en donde se ponen como ejemplos los puertos de Róterdam, Hong Kong y Singapur. Más adelante en el punto 4.1, se presentarán las terminales de contenedores más importantes del mundo.

⁵⁰ La Ciudad de Salina Cruz tiene la refinería Antonio Dovalí Jaime, la Terminal Marítima de carácter petrolero, el puerto administrado por la API y a 30 kilómetros de la ciudad la planta cementera de Cruz Azul en Lagunas, Oaxaca, que tiene un sistema de gestión cooperativo.

asimetrías, y heterogeneidades entre los progresos y las exclusiones registradas por los puertos de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y Coatzacoalcos?

¿Qué hace a Manzanillo el puerto líder y de mayor crecimiento en carga contenerizada en México? ¿Cómo los acuerdos comerciales firmados como el TLCAN y el movimiento a la Cuenca del Pacífico con China, han conseguido que el mismo se convierta en el puerto más importante del Pacífico y de todo el país?

¿Qué dinámica empresarial, qué manejo de mercadotecnia internacional y qué políticas empresariales aplicadas vienen haciéndolo "ganador" a Manzanillo puerto que fue pobre y estancado a comienzos de la década de los ochenta del Siglo pasado ?.

¿Qué actores progresan y qué actores se excluyen de este impacto empresarial de gran rendimiento en esta empresa portuaria?

¿Cómo las variables internacionales ligadas a los movimientos de los buques y transporte internacional de las navieras, a las redes transnacionales y a la competencia con otros puertos del mundo desarrollado, han posibilitado que este puerto tienda a ser el pivote portuario de la Costa del Pacífico de México?

De esta manera y siguiendo esta misma metodología, se analizarían los cuatro puertos escogidos.

Interesa especialmente demostrar que en el caso del Puerto de Salina Cruz hay una aparente exclusión, pérdida y manejo de carga que lo ubica entre uno de los más pobres del país y del Sureste mexicano. Pese a esta posible demostración la investigación no puede olvidar la importancia que cumple el puerto como exportador de petróleo que lo hace clave para las costas del Pacífico y un enclave de interés en el Sureste mexicano.

¿Cómo el ritmo portuario del puerto de Salina Cruz a la baja ha afectado a los actores, a su región de influencia y la ciudad y puerto? ¿Qué registra la historia en los primeros diez años del Siglo XX? ¿Cómo la construcción y funcionamiento del Canal de Panamá afecta considerablemente al puerto de Salina Cruz y a la región estratégica, denominada Istmo de Tehuantepec?

¿Qué dinámica cumple la Empresa PEMEX que mantiene una refinería instalada en la ciudad de Salina Cruz y se ha convertido en casi el único cliente que maneja el puerto?

Con el desarrollo portuario de los casos de Veracruz y de Coatzacoalcos se completaría el análisis de todo el trabajo, probando los efectos que ha traído el proceso de reestructuración portuaria y los efectos positivos y negativos que ha

conseguido la economía mexicana en los primeros cinco años de la década del Siglo XXI, en el campo del transporte marítimo y de los puertos estudiados.

De este análisis deben derivarse políticas aplicadas especialmente para relanzar los puertos pobres y olvidados de México, morigerar la competencia portuaria como tendencia general y recuperar el concepto del sistema portuario de carácter regional, que estuvo vigente en los primeros años de los ochenta en el Siglo pasado.

Los conceptos de planeación estratégica, tratándose de empresas portuarias que sirven al país, no se deben perder y más bien rescatar bajo una política empresarial del estado que premia la asociatividad y el trabajo en equipo, más que premiar la competencia desmedida, la búsqueda del lucro y el olvido por los actores sociales que deben ser los beneficiarios, finalmente del desarrollo.

De esta manera el tema confronta y discute la visión de dos paradigmas: uno que se centraliza en la acumulación y la ganancia en donde el mercado es "la mano invisible" que todo lo regula, vía los precios de oferta y demanda (con ejemplos como Estados Unidos e Inglaterra), versus un paradigma que considera el estado benefactor a la manera keynesiana, en donde el principio de solidaridad social y de bienestar social se opone a solo la búsqueda de la ganancia, como los demuestran los casos europeos y ejemplos de países como España y Francia.

En suma, la tesis de investigación considera cuatro puertos de México: dos puertos grandes y líderes versus dos puertos pequeños. Se trata de distinguir dos puertos líderes en carga contenerizada que son los puertos ganadores de México (Veracruz y Manzanillo) los mismos que pueden ser comparados con dos puertos pequeños, que pertenecen a la región del Istmo de Tehuantepec, tradicionalmente una región olvidada. Esta comparación permitirá medir los grados de crecimiento que son diferentes y medir los niveles de exclusión, que también presentan distintas características en cada una de las regiones en estudio.

Se sabe que la ciudad de Salina Cruz de 76,000 habitantes en una ciudad pobre, pese a contar con el puerto, tener una refinería de petróleo de propiedad de PEMEX y registrar una Terminal Marítima que exporta el combustible al Lejano Oriente y Japón.

En contraste, a esta situación, tanto Veracruz como Manzanillo son ciudades florecientes que alcanzan un nivel de desarrollo más alto que los otros puertos escogidos y decididamente la derrama económica de estas empresas y el registrar mayores industrias en su territorio garantizan oportunidades de mayores empleos y de bienestar para los habitantes de dichos lugares.

De este contraste y mediante el análisis comparativo puede proponerse una tipología de puertos medianos y pequeños para México, que permitirían deducir políticas empresariales de despegue o de búsqueda del desarrollo.

El trabajo discute también el paradigma de privatización y concesión portuaria encontrando avances positivos de carácter económico y productivo; pero registrando también problemas en la privatización realizada, ya que desde el lado microeconómico y empresarial se empiezan a sentir problemas de congestión portuaria en los puertos que llamamos líderes, es decir en Veracruz y en Manzanillo, por lo que los avances realizados que fueron espectaculares desde el punto de vista de carga contenerizada, pueden detenerse y estancarse.

La lógica de los progresos realizados se explica por la eficiencia portuaria alcanzada, por los logros en el transporte que lleva carga a los puertos y que utiliza el transporte camionero y por la firma de acuerdos comerciales con Estados Unidos, que como el Tratado de Libre Comercio (TLCAN O NAFTA) han permitido dinamizar la carga hacia las costas de los Estados Unidos, dinamizando el ciclo económico mexicano, que corre paralelo al movimiento comercial y de crecimiento norteamericano. Hay que advertir que el comercio con Estados Unidos se realiza fundamentalmente por transporte carretero y que el transporte marítimo que se ha dinamizado es solo un 30 % del total de comercio realizado. De esta aseveración se colige que parte de la explicación de por qué se dinamiza el comercio se explica por el realizado con la Cuenca del Pacífico (China, India y Japón) en triangulación con los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos. De esa forma se demostraría la dinámica extraordinaria que ha adquirido el puerto de Manzanillo.

Uno de los aspectos negativos de la actual política portuaria es olvidarse del concepto del sistema portuario mexicano y propugnar la competencia que se produce en los puertos que funcionan como empresas que tienen que generar beneficios y utilidades, dejando de lado los aspectos de desarrollo regional y de pobreza que se registra en su zona de influencia. La filosofía de puertos privados versus el concepto de puertos públicos de los setenta del siglo que pasó, arroja comparaciones beneficiosas para el modelo de acumulación; pero negativos desde el punto de vista del bienestar social, que ha fundamentado con detalle Robert Devlin de la CEPAL.

Además, la visión de centro y periferia, que pertenece al paradigma de la CEPAL es criticada, mostrando a la luz de autores como Braudel, Wallerstein, el mismo Pierre Veltz o Manuel Castells, que México puede ser un país semiperiférico, a la luz de los 3000 kilómetros de frontera que existen y a la presencia de regiones ganadoras, principalmente en los estados del Norte y al rol importante que vienen cumpliendo las maquiladoras, como generadoras de comercio y principalmente como fuente importante de empleos, aunque con bajos salarios.

Los casos escogidos permiten demostrar los resultados del paradigma globalizador, ya que de acuerdo a las políticas del Consenso de Washington, que vienen del centro (Estados Unidos) el progreso de las unidades económicas conocidas como Administraciones Portuarias Integrales (empresas portuarias) instaladas en los puertos antes mencionados, demuestran la presencia de concentración de carga, registra enclaves, y una explotación y comercialización del petróleo por una empresa pública que solo busca sus beneficios que son enviados al centro al Distrito Federal y que contribuyen a equilibrar el presupuesto público que maneja la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante el principio de caja única.

En suma, los procesos de concentración económica y de transporte marítimo, vía los puertos antes citados, excluyen de los beneficios a gran parte de la población por lo que los niveles de pobreza de esas zonas siguen aumentando y se caracterizan por ser regiones estancadas en declive y perdedoras, no solo desde el ángulo económico sino también considerando la perspectiva social. Ello atenta contra la búsqueda del desarrollo regional que las políticas públicas plantean y en donde el reciente Plan Puebla-Panamá no alcanza los resultados positivos que se prometieron. De allí se deduce que el paradigma aplicado tiene problemas, por lo que la búsqueda de la solidaridad social y del estado de bienestar europeo, exige la presencia de fondos estructurales de alivio a la pobreza y la canalización de proyectos que verdaderamente sean detonadores del desarrollo regional en México. La presencia de tres México: uno del Norte, otro del Centro y otro en el Sur y Sureste pobre, demuestran un modelo de país que se encuentra dividido y en donde los frutos del progreso técnico solo alcanzan a minorías, mientras que las mayorías siguen teniendo problemas de salud, alimentación, empleo e ingresos. Lo anterior, según las teorías recientes, atentarían contra la vigencia y competitividad del modelo aplicado.

Para terminar, una estrategia distinta de desarrollo exige investigar cómo se dan los procesos de aglomeración, qué rol cumplen los distritos industriales y qué papel cumplen los transportes y las unidades portuarias, como puertos o empresas facilitadoras del comercio de cabotaje y comercio internacional; pero exigiendo que los excedentes y ganancias se queden en las zonas en donde precisamente se generan. Esta idea fuerza lleva a discutir la actual política económica y fiscal, a buscar mecanismos compensadores que reactiven el sur empobrecido, territorio que tiene recursos naturales, petróleo y posibilidades naturales que ayudarían a cambiar el círculo vicioso de pobreza en el que actualmente se encuentra. Hay experiencias y modelos de la Unión Europea y los casos de China, Chile, o Nueva Zelanda, que demuestran que con medidas de políticas focalizadas se pudo elevar el nivel de vida para toda la población, con políticas de equidad que potenciaron los recursos humanos y la calidad educativa, siguiendo medidas pragmáticas y adecuadas a la realidad local⁵¹.

⁵¹ Recientemente la colaboración de Williamson apunta en el sentido de proponer un impuesto a las transacciones bancarias, para canalizar este fondo a los más pobres. Ver: John Williamson. "Un impuesto

1. 3. Los criterios utilizados

A continuación, se presentan los criterios e indicadores seleccionados para definir un “puerto ganador”(articulado a las redes en un país en desarrollo y con tendencias a convertirse en puerto de tercera generación). Se entiende que este concepto relativo se inscribe en el marco de un país dependiente, en subdesarrollo o semiperiférico y que, por lo tanto, las consideraciones que llevan a definirlo como ganador suponen criterios de competencia relativa.

En contraste, el concepto de “puerto perdedor” surge como un resultado contrario al primero. Podría hablarse de puertos grandes, medianos y pequeños; pero en este caso se considera la propuesta conceptual de Benko y Lipietz que propone el uso del término de “ganar y “perder”, bajo una perspectiva económica, aunque se consideran las advertencias de Boiser y otros, que señalan de los peligros que se tendría si se usa el término de manera ligera y sin sustento. Como advierte Iván Silva, el uso del concepto debería ser “potencialmente ganador”, indicando que es un concepto relativo y temporal, ya que el éxito podría ser pasajero, si el puerto como empresa o centro de negocios pierde en la dinámica capitalista en la que se inscribe.

En el cuadro No I-7 se proponen los indicadores utilizados para desarrollar los conceptos de puertos “ganadores” y “perdedores”, en México.

Cuadro No I-7 Indicadores para definir puertos ganadores y perdedores en México

Indicadores
- carga contenerizada (en teus) y grado de contenerización
- utilidad entre ingresos (indicador empresarial)
- Impacto regional (ingreso per cápita estatal)
- Movimiento petrolero
- Grado de inserción internacional (rutas internacionales que tocan al puerto)
- Tipos de productos de exportación e importación
- Aspectos históricos locales
- Competencia portuaria o interportuaria
- Resultados de las políticas de privatización (concesión)
- Otros

Fuente: Elaboración del autor.

Recientemente, el documento elaborado por una Comisión Especializada de Perú, elaboró "El Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), que propone el siguiente cuadro (I-8) para definir los factores clave de un análisis de competencia entre puertos. Esta propuesta podría ayudar a mejorar la tipología en construcción que intenta este trabajo. En todo caso, se utilizará el cuadro I-7, para los puertos de México, demostrando o negando las hipótesis antes señaladas.

Cuadro I-8 Factores Claves para el Análisis de Competencia Interportuaria

Factor	Criterio	comentarios	Evaluación		
			Bueno	Regular	Deficiente
I. Situación geográfica	Proximidad a rutas marítimas		Próximo a dos rutas	Próximo a una ruta	Ninguna
I. Situación geográfica	Proximidad o buena accesibilidad a los centros de producción y consumo	Referidos a las condiciones y existencia de las vías nacionales y regionales respecto a su conexión con el puerto	Accesibilidad a vías nacionales y regionales, conexión con centros de producción y consumo	Accesibilidad a vías regionales y regular conexión con centros de producción y consumo	Mala accesibilidad a centros de producción y consumo
II. Condiciones físicas e infraestructurales	Calado	Profundidad de agua en amarradero	Mayor a 10 metros	Entre 8 y 10 metros	Menor a 8 metros
II. Condiciones físicas e infraestructurales	Superficie terrestres	Expresados en Has.	Mayor a 150 Has.	Entre 80 y 150 Has.	Menor a 80 has.
II. Condiciones físicas e infraestructurales	Ausencia de limitaciones infraestructurales	Referido a zonas de abrigo, accesos, etc.	Ausencia de dragado para mejorar profundidad marinas y buenas condiciones para las operaciones	Necesidad de dragado y protección para las operaciones	Condiciones naturales limitan mejoras en profundidad y protección
II. Condiciones físicas e infraestructurales	Conexiones con el área de influencia	Área de influencia básica incluye áreas de producción o consumo que reclaman los servicios del puerto	Área de influencia básica emplazada en un radio no mayor a 100 KM.	Área de influencia básica emplazada en un radio no mayor a 200 KM.	Área de influencia básica en un radio no mayor a 300 Km.
III. Condiciones de Explotación	Frecuencia de líneas regulares	Referido a llegada de líneas regulares	Frecuencia quincenal	Frecuencia mensual	Frecuencia trimestral
III.	Calidad y disponibilidad de servicios	Referido a la permanencia de nave en espera en fondeo o en bahía	Tiempo de espera de nave no más de una hora y tasa de ocupación menor al 40 %	Tiempo de espera de la nave entre una y tres horas y tasa de ocupación menor al 60 %	Tiempo de espera de nave de más de tres horas y tasa de ocupación mayor al 60 %.
III.	Ausencia de barreras administrativas	Referidas a inspección de aduanas para la nacionalización de la mercancía	Control e inspección a la mercancía (aduanas) menos de cinco días.	Control e inspección a la mercancía (aduanas) entre cinco y	Control e inspección a la mercancía (aduanas) más de nueve

		o la exportación		nueve días.	días.
III.	Estabilidad sociolaboral	Referidas a la paralización o huelgas en los puertos	Dos días de paralización al año.	Dos a diez días de paralización al año.	Más de diez días de paralización al año.
III.	Costo de escala competitiva	Se tomarán en cuenta estimaciones de usuarios del puerto respecto de los costos portuarios	Sobrecostos portuarios menos del 10%	Sobrecostos portuarios entre 10 y 20 %.	Sobrecostos portuarios mayor al 20 %.

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Perú, Septiembre de 2004: 49.

1.3.1. Características de un puerto conectado a las redes globales (puerto ganador)⁵²:

Un puerto de estas características normalmente manifiesta las siguientes condiciones:

- Mueve carga diversa, principalmente contenerizada
- Logra eficiencia y competitividad⁵³
- Tiene solidez económica y financiera (mantiene utilidades empresariales).
- Se inserta en las redes internacionales
- Sirve de nodo en las cadenas productivas globalizadas
- Propicia la creación de una comunidad portuaria basada en el desarrollo de redes locales de actores que participan, colaboran y generan servicios especializados e innovación en las actividades vinculadas al puerto
- Beneficia a su entorno local (apoya el desarrollo municipal o local, para mejorar el nivel de vida de los habitantes de la ciudad y puerto)
- Impacta en los trabajadores y agentes vinculados al puerto (sindicatos, concesionarios, gobierno, trabajadores, empleados, clientes)
- Tiene buena infraestructura portuaria (terminales de contenedores, grúas pórtico, mano de obra calificada, iluminación, accesos al puerto, sin problemas sindicales, etc.)
- Otros: pertenece a una región "ganadora" y tiene un entorno regulatorio e institucional suficiente que aliente la competencia y supere las mafias organizadas; e incorpora técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria.

⁵² Por oposición los requisitos de un puerto pobre, estancado o excluido son opuestos al caso exitoso o puerto conectado a las redes globales y en este punto se elaboran los dos criterios alternativos: es decir puertos exitosos o ganadores versus puerto pobres o estancados.

⁵³ Definida como un índice de 1 a 7 para jerarquizar la eficiencia portuaria, basada en encuestas de empresas representativas de cada país. La pregunta específica es: "las instituciones portuarias, canales y vías navegables son eficientes" (1= completamente en desacuerdo, 7= totalmente de acuerdo) (BID, 2001:180).

1.3.2. Características de un puerto excluido:

Un puerto excluido (desconectado, perdedor) presenta las siguientes características:

- Tiene poca carga (general, contenerizada o petrolera)
- Presenta dificultades en eficiencia y competitividad
- Tiene problemas económicos y financieros
- Presenta dificultades para insertarse a las redes globales
- Su zona de influencia no tiene empresas del mundo global.
- No beneficia a su entorno local (derrama económica poco significativa)
- No impacta en los actores ligados al puerto (sindicatos, empleados, concesionarios, otros)
- Es deficitaria en infraestructura y transporte ligado al puerto (multimodal)
- Otros: pertenece a una región perdedora, con entorno regulatorio e institucional insuficiente que impide la competencia y alienta las mafias, retrasa la introducción de técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria.

En suma, la tesis busca responder las preguntas e hipótesis antes señaladas, aportando elementos conceptuales novedosos a la propuesta regulacionista de regiones perdedoras y ganadoras, que en este caso se viene extrapolarlo al caso de los puertos mexicanos.

1.3.3. ¿Cómo se medirá la exclusión y crecimiento en los puertos de México?

En el punto 4.4. se desarrolla la exclusión y progreso de los puertos de México, incorporando indicadores que miden, las características económicas y sociales no solo de cada puerto, sino también del municipio en donde se inscribe el mismo.

Se parte de un criterio geográfico y de territorio que incluye la medición de los efectos multiplicadores que trae un mayor movimiento portuario y que, directa o indirectamente, moviliza la derrama económica de la ciudad portuaria y del municipio correspondiente.

El cuadro I-9, sintetiza los indicadores propuestos, mismos que sirven de base para probar qué puertos aparecen en crecimiento y cuáles aparecen "excluidos", si se estudian dos puertos grandes de México versus dos puertos pequeños y secundarios del país.

Esta manera de analizar los comportamientos y desarrollo de las ciudades portuarias escogidas, se convierte en un aspecto novedoso para la literatura de México. Hasta ahora, se conocen pocos trabajos de medición entre puertos grandes y puertos chicos, tratando de explicar los factores que los hacen

“ganadores” o relativamente “perdedores”, cuando se insertan al comercio internacional.

De esa manera, el aporte metodológico propuesto, podría ayudar en el monitoreo sobre los avances de la privatización en distintos puertos y empresas de México, con título de concesión y que llevan realizando negocios más de doce años.

Como en todo proceso de evaluación, este punto ayudaría a “corregir” o emular casos “exitosos” y a sugerir políticas que apoyen el desarrollo de puertos pequeños, en zonas pobres y periféricas.

Parte del análisis considera, que en los puertos escogidos unos son más globalizados que otros (ver cuadro 1-9).

Cuadro 1-9 Veintuno Indicadores que se proponen para estudiar el Crecimiento y la Exclusión en cada uno de los cuatro puertos de México

Indicadores	Años de estudio
1. Carga general total de puerto	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
2. Comparación de carga contenerizada (en teus)	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
3. Carga petrolera	1991, 1998 y 2004
4. Tipo de productos de exportación e importación (se sugiere incorporar adicionalmente el comercio de cabotaje)	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
5. Mercados, países y esquemas comerciales que benefician al comercio exterior por el puerto	1982, 1990, 2000 y 2004
6. Tamaño del recinto portuario (has)	Período reciente ya que no cambia el recinto portuario
7. Número de terminales con que cuenta el puerto	Período reciente
8. Número de embarcaciones anuales que llegan al puerto	1982, 1990, 1995, 2000 y 2004
9. Rutas navieras que tocan al puerto	1982, 1990, 2000 y 2004
10. Número de trabajadores directos e indirectos en el puerto (antes y después de la privatización)	Antes de 1994, 1995, 2000 y 2004
11. Presupuesto que maneja la API de ingresos y egresos (dimensión empresarial) (incorporar otros indicadores financieros)	1994, 2000, 2002 y 2004
12. Número y actividad económica de las empresas instaladas en el puerto y recinto portuario (considerar zonas industriales y parques industriales cercanos)	Antes de 1994, 1995, 2000 y 2004
13. Población de la ciudad-puerto o ciudad portuaria	1982, 1990, 2000 y 2004
14. Población económicamente activa de la ciudad y puerto	1994, 2000 y 2004
15. Ingresos, nivel de vida y empleos en el puerto (ciudad-puerto y dentro del puerto)	1982, 1990 y 2000
16. Presupuesto del municipio en donde está el puerto	1994, 2000, 2002 y 2004
17. Distancia con las grandes metrópolis del país	
18. En donde se ubica cada puerto (geografía del Norte, Centro y Sur)	
19. Distancia (en millas marinas) por barco con el Canal de Panamá	Período más reciente
20. Análisis de su hinterland y foreland ampliados de cada puerto (considera las empresas globales en su territorio)	Período reciente
21. Indicador síntesis que prueba (o niega) la exclusión y crecimiento de cada uno de los puertos elegidos en el estudio	1982, 1990 y 2004

Fuente: Elaboración del autor.

La riqueza metodológica del cuadro 1-9 exige la comparación estructural de cifras que empiezan con la apertura en 1982 y culminan en principio en el 2004.

Algunos datos no están disponibles, por lo que en el punto 4.4 se manejan algunos indicadores proxy, con la idea de continuar esta investigación en otro momento.

1.4. Pasos para llegar a un buen puerto⁵⁴

De acuerdo con la presentación de esta tesis, el trabajo sigue una propuesta que se desarrolla en cuatro capítulos, un resumen y conclusiones (llamado por facilidad punto V). Este esquema metodológico se ajusta a probar que existe, simultáneamente, crecimiento y exclusión en los cuatro puertos citados, luego de la apertura comercial aplicada desde 1982 (ver cuadro I-10 adjunto).

Cuadro I-10 Ruta de navegación y capítulos que desarrollaría el trabajo para llegar a buen puerto

Capítulos	Temas
I	Planteamiento del problema y metodología de investigación
II	Los puertos y el transporte en el mundo globalizado
III	El transporte y los puertos en la historia de México
IV	La globalización y la apertura comercial en el sector portuario de México (1982-2004)
	Resumen y conclusiones
	Bibliografía
	Anexos (incluye once anexos)

1.5. Resumen

Este capítulo de carácter metodológico, desarrolla algunos puntos vinculados al abordaje del estudio de los puertos en países periféricos, que como México ha aplicado una política de apertura comercial y ha realizado una reestructuración portuaria, bajo los parámetros y postulados del Consenso de Washington.

Los puertos bajo economías dependientes son centros de negocios que desarrollan redes y facilitan el movimiento de exportaciones e importaciones de mercancías, estando ligadas intrínsecamente a las relaciones económicas internacionales, entre economías en desarrollo y países centrales.

⁵⁴ Sintéticamente en la metodología elaborada para realizar el trabajo este punto sigue las siguientes fases: 1) Se elabora un marco conceptual del problema, 2) se desarrollan los aspectos internacionales que afectan a los puertos, 3) se estudia la historia para entender causas y procesos, 4) se desarrolla el transporte marítimo y la política económica actual y de geografía que afecta a los puertos, 5) se estudian los casos de los puertos mexicanos, detectando causas, problemas restricciones, competitividades y aspectos específicos de los cuatros puertos escogidos, 6) Se analiza (en el anexo No 11) el Plan Puebla-Panamá, como esperanza de desarrollo del sur, región en donde se instalan los dos puertos pobres en estudio, 7) se critica el paradigma vigente y se propone un paradigma alternativo, resaltando los puntos claves que enseña la privatización y la apertura comercial de México, 8) Se realiza un balance entre los objetivos empresariales de lucro y ganancia y se compara estos principios con los de solidaridad social y bienestar social, poniendo frente a frente al modelo anglosajón (de Estados Unidos e Inglaterra) versus el modelo europeo (EURO), que utiliza fondos de cohesión social, como mecanismo de ayuda a regiones menos favorecidas y en declive, que sufren el ajuste y la competencia entre empresas, territorios y países (anexo No 3); y 9) Se elaboran unas conclusiones (V), a la luz de los casos de los puertos de México discutiendo nuevas tipologías de los puertos escogidos para el estudio.

Siguiendo a Braudel, los puertos pertenecen al entorno de una economía mundo, estableciendo una relación de dependencia con el país centro.

En concreto, el problema de investigación se pregunta: ¿hay exclusión, integración y crecimiento en los cuatro puertos de México, en la actual fase de la globalización y apertura comercial y que considera el período 1982- 2004 ?

¿Cuáles son los elementos que condicionan la inserción o articulación de un puerto a las redes globales de transportación de mercancías, cuando el puerto está localizado en un país periférico o semiperiférico como México?

Bajo estas preguntas centrales aplicadas a dos puertos grandes (Veracruz y Manzanillo) y dos puertos chicos (Coatzacoalcos y Salina Cruz), se organiza el estudio que tiene una perspectiva multidisciplinaria y que privilegia las miradas económicas, geográficas (considera el territorio) y de ciencias sociales.

En esas direcciones se plantean como hipótesis específica que en el caso de los cuatro puertos de México elegidos en la investigación se presentan simultáneamente procesos de crecimiento y exclusión, que vienen explicados por la política de apertura comercial y por el modelo de economía abierta, que desde comienzos de los ochenta del Siglo XX se tiene vigente en el país.

Dentro de los criterios e indicadores utilizados para definir si un puerto es ganador o perdedor en México, se proponen diez indicadores señalados en el cuadro I-11 adjunto ya citado en el capítulo..

Cuadro No I-11 Indicadores para definir puertos ganadores y perdedores en México

Indicadores
- carga contenerizada (en teus) y grado de contenerización
- utilidad entre ingresos (indicador empresarial)
- Impacto regional (ingreso per cápita estatal)
- Movimiento petrolero
- Grado de inserción internacional (rutas internacionales que tocan al puerto)
- Tipos de productos de exportación e importación
- Aspectos históricos locales
- Competencia portuaria o interportuaria
- Resultados de las políticas de privatización (concesión)
- Otros

Fuente: Elaboración del autor.

En síntesis y utilizando una metodología ampliada que considera el análisis de textos y el uso de autores diversos, se busca conformar un marco del problema

que se apoye en una base cuantitativa simple que utiliza tasa de crecimientos, porcentajes y que investiga las tendencias presentadas, para demostrar o negar las hipótesis antes expuestas. también la investigación se apoya en la experiencia de laborar como analista económico y financiero de un puerto de la periferia, por lo que también ha sido considerado el aporte de expertos y el análisis de las encuestas. En suma, la investigación busca contribuir a mejorar la teoría y metodología, para conocer el desarrollo de los puertos pobres de México, buscando que los crecimientos o retrocesos de estas unidades económicas evidencien los pocos beneficios directos e indirectos que ellos generan en los grupos económicos y sociales más pobres.

¿Cómo lograr que los puertos pobres de zonas periféricas aporten al desarrollo de las zonas en donde se asientan? Es una idea fuerza que exige nuevas miradas en el tema de los puertos y la generación de un marco general del problema, que contribuya a mejorar las políticas que recomiendan el despegue de los puertos pobres de los países periféricos.

Finalmente, en el caso de los cuatro puertos de México el estudio ha exigido buscar nuevos paradigmas asociados a lograr que los negocios y las empresas no tengan solo el principio maximizador de ganancias, sino también la idea de ayudar al despegue de los ingresos, empleos y necesidades insatisfechas de los más pobres, que viven en zonas costeras y residen en puertos pobres y medianos de la periferia. Esa inquietud de la investigación rebasa los objetivos economicistas de un puerto; pero apela a la discusión y confrontación de dos paradigmas, uno preocupado por el lucro y maximización de ganancias y otro con contenido social y redistributivo, siguiendo la escuela europea.

Capítulo II: Los puertos y el transporte en el mundo globalizado: distintas miradas que enriquecen el debate

2.1. Introducción

Como ya se adelantó se hace necesario un enfoque multidisciplinario para estudiar los puertos, ya sea que los mismos se consideren como centros de negocios, se consideren vinculados a la ciudad y el puerto, se ubiquen dentro de un espacio y territorio; o pertenezcan a una economía mundo, en donde los mismos puertos se registren en la periferia y dependen en su comercio exterior de países centros o naciones desarrolladas.

Se genera de esta manera la necesidad de revisar los enfoques, dado que el paradigma económico convencional, explica insuficientemente lo que pasa en la realidad actual y las políticas que se derivan de esas teorías no han tenido en América Latina resultados satisfactorios, en la esfera social⁵⁵.

La insuficiencia del paradigma, radica no solo en las limitaciones que tiene para comprender el mundo global, ya que se aplica en cada país la misma receta económica, sino porque las recomendaciones que han emanado de esta misma política y llevó a la privatización de los puertos, entre otras medidas, se ubican en un paradigma que concentra el ingreso y aumenta la pobreza. Esta última se ha convertido en la actualidad en un tema clave de las relaciones internacionales y ha sido incorporado en todas las agendas presentadas en los foros de carácter mundial⁵⁶.

Los puertos, como actores claves de esta investigación, resienten los impactos de la apertura comercial, se benefician o se perjudican con el tipo de cambio, se adelantan o se atrasan dependiendo de los territorios en los cuales están instalados, o se organizan en función de esquemas de redes que procuran maximizar los beneficios de las empresas, que buscan reducir sus costos a través de la distancia entre sus orígenes y destinos y que usan el mar, para trasladar sus productos, a través de un comercio internacional de mercancías⁵⁷.

El nuevo Siglo XXI encuentra a los puertos y al transporte marítimo de los países, experimentando un proceso de concentración económica (expresada en la reducción de puertos que tocan las naves que traen insumos y materias primas, para las empresas multinacionales y en la reducción de rutas marítimas, así como en otros aspectos a desarrollar en el capítulo 4.1 de esta

⁵⁵ José Antonio Ocampo en su artículo: "Mas allá del Consenso de Washington: una agenda de desarrollo para América Latina". CEPAL. México D.F., enero del 2005, demuestra por ejemplo, las limitaciones del modelo neoliberal, explicado por el pobre desempeño económico y el deterioro distributivo que se advierte en América Latina y otras regiones del mundo.

⁵⁶ También existe opiniones favorables a la globalización y al transporte en el esquema neoliberal Hoffmann (octubre 2003:7) por ejemplo señala: "el transporte es un de los cuatro pilares de la globalización". Junto con las telecomunicaciones, la liberación del comercio y la estandarización internacional, la mayor eficiencia en servicios de transporte marítimo ha hecho más fácil comprar y vender bienes comercializables, materias primas y componentes casi en cualquier parte del mundo".

⁵⁷ Es bueno recordar que Braudel decía: "que el mar es ante todo una superficie de transporte (Ver: Braudel, 1985: 51 en Martner, enero-abril 2002: 21).

investigación). Además, los beneficios sociales y redistributivos que deben generar las empresas en los entornos económicos en donde se instalan, explican también porque algunos puertos se comportan como enclaves y otros puertos pobres de los países periféricos, aparecen excluidos de los procesos de concentración y de negocios, antes señalados.

Se constata entonces que los paradigmas que se ubican en las ciencias sociales son parciales e incompletos por lo que se necesitan marcos teóricos más amplios que rebasan los conceptos exclusivos de la economía, la geografía, las ciencias sociales y los puntos críticos que toca el desarrollo regional⁵⁸. Estas son las cuestiones que se buscan presentar en este capítulo.

Como siempre es la teoría que es rebasada por la realidad, la que se debe develar para encontrar un enfoque alternativo e integrador, los esquemas tradicionales de entender los puertos. Antiguamente estos eran centros de transbordos simples de carga nativa, estáticos, tradicionales, improductivos, ineficientes y con carga comercial caracterizada por materias primas, petróleo, cobre y otros, que tradicionalmente consumían los países desarrollados o los países emergentes que necesitaban comprar mercancías e insumos que fueron claves en sus procesos productivos.

El capítulo reconoce lo incompleto que son para el estudio de los puertos, como objeto de estudio dinámico, los enfoques económicos que predominan en muchos trabajos especializados, y en donde la idea fue estudiar a los puertos como maximizadores de beneficios, con carácter monopolístico y que están creciendo si movilizan más carga⁵⁹. En el punto 2.2 y con más detalle en el anexo No1 se demostrará que la mayoría de los trabajos sobre los puertos tiene un énfasis económico y considera a los puertos exclusivamente como generadores de beneficios, por lo que es natural que bajo las consideraciones empresariales se comporten como centros de negocios que compiten con otros puertos por manejo de carga.

⁵⁸ Aunque en esta tesis se habla más del "problema" que del "marco teórico: autores como William Daros (2002:80-81) considera que el marco teórico cumple diversas funciones: 1) posibilita describir los problemas en las investigaciones, 2) con una teoría se pueden explicar muchos problemas semejantes, suponiendo los mismos principios o leyes o causas, 3) otra función del marco teórico se halla en dar sentido a los hechos o fenómenos y orientar la organización de los mismos, y 4) el marco teórico cumple, además, la función de ser eje integrador de todo el proceso de investigación. Sin el marco teórico no tiene sentido el problema ni se puede proceder a elaborar un diseño metodológico con el cual probar las hipótesis.

⁵⁹ Para una idea general de este enfoque ver: Luis Videgaray. "Fallas del Mercado, regulación e incentivos: el caso de la privatización de los puertos mexicanos". ITAM. Tesis para obtener el Título de Licenciado en Economía. México D.F., 160 pp., más anexos.

El predominio del enfoque económico en la actualidad viene complementado con políticas de reestructuración y privatización portuarias, que se integran en el paradigma dominante aplicado en la mayoría de puertos latinoamericanos y que ha convertido a muchos puertos de uso público, en puertos de uso privado.

Superando las deficiencias anteriores propias de un enfoque único y sesgado, la investigación explora las perspectivas de redes, teniendo en cuenta el paradigma informacional de Castells, ubica el problema confrontándose con la visión del nuevo paradigma de la geografía económica, que enriquece el debate que Krugman y otros vienen realizando, busca presentar el tema de análisis, incluyendo los elementos de la geografía que Milton Santos y otros, que vienen aportando a la cuestión y se completan estas perspectivas con los trabajos de Pierre Veltz (1999), quien desarrolla la "economía de archipiélago" y analiza en su trabajo el reto que significa la polarización.

También el análisis se ve enriquecido con las investigaciones sobre el campo del desarrollo regional, en donde, por ejemplo, Sergio Boiser y otros especialistas latinoamericanos, entienden que los puertos de los países periféricos y pobres se inscriben en territorios y ciudades, que pueden estar atrasadas y sus puertos comportarse como enclaves.

La nueva teoría del desarrollo regional considera que los territorios se mueven a dos velocidades, siguiendo a Hiernaux, lo que llevaría a parafrasear a este autor y a afirmar que muchos puertos de países periféricos se mueven también a dobles velocidades. Este ritmo desigual causa progreso y crecimientos en algunos territorios y atraso y exclusión en otros.

Adicionalmente, a la preocupación teórica que partía de la hipótesis de la insuficiencia del paradigma económico, se busca en toda estrategia un crecimiento y desarrollo portuario que no se olvide de los actores (económicos y sociales) que deben ser los beneficiarios del proceso de desarrollo. Por eso es que se advierte que la exclusión y progreso, desde la perspectiva económica y social, se convierte en un cuello de botella o en la asignatura pendiente de los actuales procesos de apertura y estabilización aplicados.

¿Cómo superar estas deficiencias, cómo enriquecer el análisis de la realidad portuaria, cómo discutir el nuevo rol del estado y qué visiones alternativas existen para mejorar el denominado paradigma portuario latinoamericano, se constituyen en las cuestiones principales del capítulo?

La teoría, a la luz de lo revisado, debe enriquecer el paradigma antes mencionado, con componentes sociales, buscando que tanto la ciudad y puerto,

alcancen el progreso económico y social, porque precisamente es desde el lado social desde donde se encuentran las graves restricciones que presentan los puertos, que concentran el ingreso, aumentan su carga; pero se olvidan del desarrollo natural que debe darse a la ciudad y puerto, para lograr superar la exclusión económica y social que se viene registrando.

La privatización acompañada de la equidad, que faltarían a estos procesos, conformarían una política más integral aplicada en los puertos, superando de esta manera, las asignaturas pendientes que deben complementar esta visión amplia y bajo una perspectiva de los puertos en las redes, en las economías y en su relación con los centros de acumulación capitalista, a las que pertenecen, bajo un modelo caracterizado por concentración y reestructuración económica, de carácter internacional.

En detalle, la revisión de la literatura realizada demostrará que el estudio de los puertos desde la óptica económica o en base al concepto de privatización portuaria, viene siendo superada por nuevos enfoques y nuevas perspectivas, que estudian a los puertos en las redes globales, que los incluyen en el territorio y que se ubican como centros de negocios, que pertenecen a ciudades que tienen distritos industriales dinámicos, que aumentan sus cargas y generan espacios de flujos, en palabras de Castells.

Los puertos también desde la perspectiva de la nueva geografía económica, se convierten en centros económicos dinámicos muy ligados a los principales centros de acumulación del territorio, generando sus hinterland y sus foreland.

También se comprueba que en el mundo globalizado los puertos, según Baird, deben ser estudiados en el marco del mundo global y bajo una estrategia mundial, que consiste en la capacidad de mirar al mundo o a las regiones más importantes del mismo, como un mercado único.

Esta filosofía de Baird parte de considerar la visión que tiene una empresa multinacional cuando revisa sus inversiones y sus firmas en todo el hemisferio. Más que los estados nacionales que tienen puertos es la visión de una concepción global que desde arriba diseña una estrategia que abarate sus costos, comprima la distancia y minimice los tiempos que le demanda a sus empresas movilizar sus mercancías, ensamblar sus piezas y trabajar los procesos denominados de "justo a tiempo".

Se comprueba la aparición de trabajos en el campo del transporte marítimo y puertos, que contienen una perspectiva sociológica, geográfica, económica, desde las perspectivas de las ciencias sociales, que demuestran la necesidad

de enfoques multidisciplinarios, como bien lo expresó Martner (abril 2002:124), en su trabajo publicado.

Como ya se afirmó en la introducción, la tesis hace el esfuerzo por incorporar variables novedosas como: "exclusión" y "crecimiento", aplicadas a los puertos de México, superando de esa manera las deficiencias en la literatura e incorporando, bajo esta perspectiva, la discusión del concepto de: "ganador" y "perdedor", tomada de la nueva literatura regional, que aparece en los trabajos de los regulacionistas franceses Benko y Lipietz, con su libro: "Las regiones que ganan"⁶⁰.

El propio uso de los conceptos de exclusión y crecimiento se convierten en un reto en la investigación, ya que la exclusión que se estudia es principalmente de carácter económico, geográfico y territorial, pese a que la exclusión parte del criterio social, prioritariamente. Esto se hace porque una idea fuerza de la investigación fue pensar no solo en los puertos y en sus territorios, sino en las actores económicos y sociales (es decir pobres y ricos) que se benefician o se perjudican con el desarrollo portuario experimentado en México y que impactó en los cuatro puertos escogidos para el análisis.

Pese a la inquietud de buscar el paradigma alternativo a los modelos de privatización aplicados, hay tres puntos claves que operacionalizan el capítulo. Destacan: las características de la globalización, como paradigma aplicado en los países en desarrollo y en la aldea global y que afecta por supuesto a los puertos pobres en análisis; los aspectos económicos y sociales de la apertura comercial, como política que impacta a los puertos y al comercio exterior de los países pobres y periféricos; y los temas de privatización y reestructuración portuaria aplicados, que afectaron a los puertos latinoamericanos y mexicanos y que tienen que ver indirectamente con el nivel de vida y desarrollo de los habitantes de las ciudades puertos.

Se coincide con algunos autores (Hoffman, abril de 1999; Burkhalter, diciembre 1999; CEPAL, 1992 y 1996; Ricardo Sánchez, diciembre del 2004; Martner y Moreno, 2001; BID, 2001) de que es posible hablar de un nuevo modelo portuario latinoamericano, que ha sido aplicado en algunas naciones del continente y se destaca especialmente México, que desde 1994 instrumentó una política de reestructuración portuaria y privatización de los principales puertos del país. Se creó las Administraciones Portuarias Integrales (conocidas como APIS), siguiendo el modelo español (modelo landlord).

Precisamente para conocer los trabajos pioneros en el campo de los puertos y revisar la literatura actual, es que a continuación se presenta una revisión

⁶⁰ Georges Benko y Alain Lipietz. "Las regiones que ganan (Distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica)". Edicions Alfons El Magnanim. Generalitat Valenciana. Diputacion Provincial de Valencia, Valencia, 9 de diciembre de 1994, 400 pp.

del estado del arte. En el anexo No 1 se detalla el estudio efectuado especialmente para esta tesis y que se constituye en un trabajo referencial de importancia en el campo de los trabajos latinoamericanos, especialmente porque el análisis de autores tiende a resaltar como dichos estudios influyeron en las políticas marítimas y de puertos y luego fueron aplicadas y ejecutadas como las privatizaciones ya señaladas. Por supuesto, que este segmento no agota el debate que debe ser desarrollado con mayor amplitud de fuentes, en otros futuros trabajos a emprender.

2.2 ¿El estado de la cuestión o en búsqueda de nuevos paradigmas?

Una revisión de los principales trabajos consultados en el área del transporte marítimo y puertos, demostraría la presencia de estudios e investigaciones que están vinculado al caso de México, principalmente. No obstante el documento que sustenta esta sección toma en cuenta otros casos latinoamericanos y experiencias de España, Argentina, Chile, Uruguay y Perú, entre los principales. Esta contribución no agota la posibilidad de que luego se profundice este punto con referencias en inglés, francés, portugués e italiano, detallando experiencias de trabajos de investigación referidos especialmente a puertos de países en desarrollo y resaltando sus problema, dificultades y restricciones⁶¹.

Del estudio (ver anexo 1 ya resaltado) se comprueba que los problemas de los puertos latinoamericanos fueron comunes y que en su oportunidad estuvieron caracterizados en los ochenta del Siglo XX por ser ineficientes, atrasados, improductivos y con una mano de obra sindicalizada, poco disciplinada y que no entendía las exigencias de la tercera fase de la globalización, iniciada en los últimos veinte años del Siglo que pasó⁶².

Los trabajos revisados para elaborar el estado del arte expresaron diagnósticos de los problemas de los puertos y mostraban los cambios que se produjeron con la privatización de los mismos, con la racionalización de la mano de obra que trabajaba en los puertos y con la búsqueda de esquemas de competitividad, que correspondían a esquemas de economías abiertas y globalizadas con la apertura comercial. Estos estudios pioneros fueron publicados en julio de 1992 y agosto de 1996, y fueron realizados por la

⁶¹ En todo caso en la reunión de la IAME (Internacional Association of Maritime Economist), celebrada en Panamá en noviembre de 2002, se tuvo la oportunidad de conocer el estado de situación de los estudios en el campo del transporte y de los puertos resaltando temas de investigación como: ciudad-puerto, privatización, puertos amigables, contenerización, tendencias del transporte marítimo internacional, entre otros.

⁶² Autores como Robertson (2005) afirman que la tercera fase de la globalización aparece en 1945 con la conocida "Guerra Fría". De acuerdo a la línea de investigación de esta tesis, esta fase coincide con el surgimiento de los puertos de la tercera generación.

CEPAL y proponían políticas urgentes de privatización de los puertos latinoamericanos.

El estado de la cuestión o el "estado del arte" es un documento que ha tenido en cuenta las fechas de publicación (considera desde enero de 1992 al primer trimestre de 2006, inclusive), pensando en cuáles fueron los primeros trabajos publicados y de qué forma influyeron en el pensamiento portuario y en las políticas aplicadas. Esta consideración fue clave para entender los virajes, los marcos conceptuales, los enfoques y las propuestas de políticas, que llevaron a privatizar, en la mayoría de los casos, a los puertos latinoamericanos que eran de uso público y que ahora se manejan de forma privada, a través de las modalidades de concesiones.

En la revisión para estudiar el estado de la cuestión se ha considerado: libros, tesis de universidades (principalmente mexicanas) y documentos de centros de investigación publicados en revistas técnicas o posibles de seleccionar a través de la web. También se han seleccionado artículos de investigación publicados en revistas que dan cuenta del desarrollo de los estudios e investigaciones en el campo de los puertos⁶³.

Desde el punto de vista de los enfoques utilizados, debe reconocerse que la muestra de los trabajos revisados tienen enfoques económicos, como lo comprueban la lectura de los trabajos de la UNCTAD de enero de 1992; y los de la CEPAL de julio de 1992, diciembre de 1995, agosto de 1996, diciembre de 1999, y diciembre 2004, entre los más resaltantes.

Bajo esta misma perspectiva económica resaltan también los desarrollos como los de: Germán Alarco y Patricia del Hierro, primer semestre de 1996 y dedicado a la experiencia de México y los análisis de Jan Hoffmann del 28 de enero de 1999; del 5 al 10 de abril de 1999; y agosto de 2000, dedicados al estudio de la privatización de los puertos latinoamericanos. También realizan estudios de los puertos, bajo una perspectiva económica, los artículos de Juan Ojeda (de noviembre del 2000), de Alejandro Micco y Natalia Pérez, BID, marzo 16 de 2001; del propio Jan Hoffmann de noviembre de 2002; de Lorena Alcázar y Rodrigo Lovatón de septiembre de 2003, dedicado a estudiar la experiencia peruana, en el caso específico de la privatización del puerto de Matarani, en el sur peruano.

⁶³ En general se registra que la mayoría de revistas mexicanas tienen muy pocos artículos de investigación sobre los puertos, afirmandose que hay carencias de trabajos en revistas especializadas. Hay una mayor proliferación de trabajos de tesis cuyo origen es el Instituto Mexicano del Transporte, de algunas universidades y algunos de ellos son de carácter descriptivo. En otros países también se registra esta carencia, propia de registrar pocos investigadores que escriben sobre los puertos. Se nota que la mayoría de organismos internacionales si mantiene equipos especializados en el transporte y de los puertos por lo que cabe resaltar los trabajos de la CEPAL, del Banco Interamericano de Desarrollo, de la UNCTAD, entre los principales.

Se distinguen también por este enfoque económico los trabajos de Alfred Baird, mimeo, 9 al 13 de septiembre de 2003 y de Lorena García, cuya tesis doctoral está dedicada a estudiar los hinterland y la competencia en los puertos españoles, lleva la fecha de 2005. Esta tesis prueba que sigue manteniendo vigencia en España la presencia de los hinterland que tienen los puertos (se mide los orígenes y destinos) y para ello se utiliza la información de las Aduanas, de los distintos lugares de su territorio.

¿Cabe preguntarse porqué el enfoque económico sobresale en muchos estudios sobre los puertos de México, América Latina y de España?

¿No será que desde el punto de vista de la economía y los negocios y también desde los aspectos de privatización, fue necesario realizar investigaciones que ayudaran a evaluar la situación de los puertos y derivar de los mismos estudios sugerencias de políticas, que demostrarán que los puertos eran más eficientes bajo un modelo empresarial, a diferencia de los logros conseguidos (o pérdidas, en algunos casos) en los modelos públicos y considerando a los puertos en la categoría de empresas públicas?

La proliferación de estos estudios y el sesgo que tienen ayudan a reforzar y difundir el paradigma neoliberal, que precisamente propone la privatización de los puertos desde los setenta del Siglo XX y con más énfasis en la década de los ochenta del mismo Siglo.

Pese a esta crítica y duda presentada de qué es más eficiente un puerto de uso público o un puerto de uso privado, se considera plausible la visión de estos trabajos y se reconoce que otras concepciones y visiones del mismo tema, desde la perspectiva geográfica o regional, ayudarían a enriquecer el debate y levantarían dudas y dificultades que tiene la aplicación inmediata del paradigma de privatización, sin analizar previamente los posibles ganadores y perdedores de estas políticas, especialmente si una línea de interés va de la mano con el aporte que deben dar estos puertos al desarrollo regional, de las ciudades portuarias y en la región en donde se instalan.

Además, la visión economicista y neoliberal que se derivan de estos trabajos, olvida que los puertos están vinculados a las redes mundiales y consideran en su análisis una visión estática y tradicional de puertos, como centros de negocios, que están fijos en su territorio, olvidando a los actores económicos y sociales nacionales e internacionales, que concurren en la lógica del movimiento portuario y que no son desarrollados con la misma profundidad en los estudios que mantienen un sesgo fundamentalmente

económico⁶⁴. En este análisis debe también considerarse que el rol del estado nacional ha venido a menos y compite con un estado transnacional, en donde los países del mundo desarrollado comandan la economía mundial siendo nuestros países manejados por los países "centros". Por lo tanto, los puertos de los países periféricos dependen del comercio que realizan con los países y con las empresas del mundo desarrollado, generándose relaciones asimétricas, ya destacadas anteriormente.

Es necesario, como se señaló en el capítulo I, que los estudios de los puertos incluyan la perspectiva geográfica y regional y que incorporen los aspectos claves de Castells, en lo que significa las redes y espacio de flujos y en los puntos que tienen que ver con la polarización y economías de archipiélago, que propone Pierre Veltz, bajo la idea, ya anotada, de "economía mundo". De esta manera los estudios económicos enriquecerían sus análisis y permitirían una visión del problema, considerando el carácter multidisciplinario, que deberían tener estos temas.

El documento base utilizado también demuestra la presencia de enfoques innovadores que reflejarían a un campo del pensamiento portuario que se enriquece, cuando se incorpora los aspectos de la geografía y de las ciencias sociales. Destaca, por ejemplo, los trabajos de C. Martner (abril-junio de 1997, 29 de julio de 1998 y septiembre de 1999) y los de José Granda de la CEPAL (noviembre del 2005). Este último, hace el esfuerzo de incorporar los aspectos de la ciudad global y de analizar los puertos en el marco de las redes globales. Utiliza, aunque no define, la categoría de "ciudades puerto" y propone una nueva alianza y una nueva geografía de carácter portuario.

Adicionalmente, hay otros artículos novedosos para la literatura mexicana, como los aportes de Tofol Tobal, agosto de 2000 sobre la discusión respecto a la ciudad portuaria y los trabajos más sociológicos y de gobernanza de

⁶⁴ Respecto a los trabajos de la CEPAL de julio de 1992 y de agosto de 1996 debe decirse que estos sirvieron para sustentar modelos de manejo de puertos alternativos; aunque los trabajos son macroeconómicos, poco críticos (por ser organismos internacionales) y no profundizan en detalle en los problemas que tienen los puertos latinoamericanos. La receta económica general para demostrar que los puertos públicos son ineficientes y los puertos manejados por privados son eficientes mantienen evidencias empíricas que critican este enfoque. Además, en la etapa de sustitución de importaciones los puertos apoyaron el desarrollo regional en sus lugares de origen, variable que la CEPAL especialmente la Unidad de Infraestructura olvida. En síntesis, si bien es cierto los trabajos de la CEPAL fueron importantes mantuvieron un carácter macroeconómico y general que ayudó en parte a entender la especificidad de los puertos latinoamericanos, que tienen asimetrías, diferencias, doble velocidades, especialidades y otros, que caracterizan el carácter único de cada puerto, por lo que las recetas generales no son válidas. A la luz de los trabajos de la CEPAL la experiencia de los puertos de México ha sido poco trabajada, principalmente porque México tiene fronteras con Estados Unidos, tuvo un TLCAN o NAFTA firmado en 1994 y solo un 31 % de su carga de comercio exterior es manejado a través del medio marítimo. Estos puntos hacen a los puertos mexicanos diferentes a la mayoría de los puertos centroamericanos y sudamericanos. Finalmente, un punto poco elaborado por los estudios de la CEPAL fue la importancia económica y geopolítica que cumplió el Canal de Panamá. Últimamente, el trabajo de Ricardo Sánchez, de diciembre del 2004, ya incorpora en su análisis de coyuntura las operaciones del Canal de Panamá y de la Autoridad del mismo, encargada de su administración.

Silvia Gorenstein para Argentina (mayo del 2005), los de Ana María Costa y otras, publicada en el 2006 y de Luis Domínguez, 2006, que propone el estudio del caso de la ciudad y puerto de Buenos Aires, buscando un marco conceptual en donde se define al puerto como: "una estructura técnico-social localizada que está constituida por varios niveles interrelacionados: físico, funcional y específicamente social, considerándolo como un eslabón estratégico en la circulación global de valor y como un receptáculo localizado de valor".

De acuerdo a estos trabajos se puede afirmar que la contribución de Martner, publicada como artículo (resumen de su tesis doctoral) en septiembre de 1999, viene siendo recogida y utilizada en las nuevas interpretaciones que se realizan tanto en Chile, como en los estudios de caso de los puertos argentinos.

En tercer orden y bajo una perspectiva del transporte, de apertura comercial y de logística e integración modal, destacan las contribuciones del Instituto Mexicano del Transporte. Al respecto, deben resaltarse los siguientes: IMT, 1997 b; IMT 2000; 2001; y ponencia del IMT, 13-15 de noviembre de 2002. En el campo regional merece señalarse el trabajo del IMT, 1992 que se dedicó al estudio del puerto Lázaro Cárdenas, probando que el puerto se comportaba como "enclave". También en la serie publicada hay otros esfuerzos del mismo corte que se dedican a los estudios de los puertos de Salina Cruz, Manzanillo, Altamira-Tampico y Veracruz⁶⁵. Debe destacarse por la búsqueda de un método interdisciplinario, también en la esfera regional, la tesis de Maestría que elaboró Candice Ramsarám sobre el puerto de Veracruz para la Universidad de Toluca en el 2001 y que fue asesorada por el autor de esta tesis. En la tesis de Ramsarám se trata de probar que existe puertos "ganadores", en el contexto territorial de una región, como la veracruzana, que aparece como "perdedora", en palabras de Benko y Lipietz y de la autora.

Existen además otras tesis de pregrado y de Postgrado que provienen de especialistas del Transporte de México y que se concentran, en general, en la privatización portuaria, más que en los efectos específicos que trae la propia apertura comercial en los puertos del territorio en análisis⁶⁶.

⁶⁵ Ver al respecto: IMT. "Problemas de conectividad en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca". Publicación Técnica No 77, 1996; IMT. "Integración Modal y regional en el sistema portuario Tampico-Altamira". Publicación Técnica No 135, 1999; e IMT. "Integración Modal y Competitividad en el puerto de Manzanillo". Publicación Técnica No 99, 1998.

⁶⁶ Entre las principales destacan: Alex Casarrubias. "La gestación de la Privatización Portuaria en México durante 1993-1995: el caso de Manzanillo. Tesina CIDE, México, julio de 1995; Socorro Orellana. "Análisis Costo beneficio económico de la política de reestructuración de puertos. El caso del Puerto de Manzanillo. FLACSO. Tesis para optar el grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos, México, 1994; Jaime González M. "La comercialización en los Puertos Mexicanos, trayectoria histórica y el diseño de una propuesta alternativa. El caso del puerto de Manzanillo, Colima. IPN. Escuela Superior de Comercio y

De este balance se puede decir que en los últimos quince años en México se registran escasos trabajos innovadores que estudien a los puertos de países periféricos, a la luz del nuevo paradigma de las relaciones internacionales y considerando enfoques como el estructural sistémico, recomendado por Martner y propuesto por Yoselevsky, Wallerstein, Braudel, entre otros⁶⁷.

En el campo internacional hay contribuciones importantes de la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2004), de la UNCTAD, de la OIT y de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA, que vienen evaluando los procesos de privatización portuaria en los puertos latinoamericanos. Ultimamente, en un evento internacional realizado en Panamá por la IAME (2002), se presentaron ponencias que reflejan las contribuciones recientes de los distintos campos del transporte marítimo internacional, en donde ya se resaltó las contribuciones de Alfred Baird, por ejemplo⁶⁸.

En suma, se comprueba que existen pocos estudios que evalúen de manera crítica y no oficial la privatización y reestructuración portuaria mexicana y menos hay investigaciones dedicadas a investigar los procesos de exclusión, crecimiento, pobreza y polarización que se producen en las ciudades portuarias de México, considerando como un elemento clave ligar la ciudad puerto con la región en donde se asienta el mismo⁶⁹.

Administración, febrero de 1998; Jaime Torres. "Implantación de mejoras bajo el enfoque de la reingeniería de procesos: el caso del puerto de Guaymas. CIDE. Maestría en Administración Pública, México, D.F, 1996; y la tesis de José A. Pérez. "Efectos de la privatización portuaria en los flujos de contenedores en el litoral del pacífico mexicano". Tesis para obtener el grado de Maestro en Ingeniería (transporte) UNAM. Facultad de Ingeniería, 2000. En la recopilación bibliográfica se destaca también: Oscar Reyes. "La Integración del puerto industrial de Altamira en las cadenas de distribución física internacional" Universidad Autónoma de Querétaro. Facultad de Ingeniería, Grado de maestro en Ingeniería, Qro, Abril de 1999; la de Ronald Covil Princivil. "Planeación estratégica en el subsector portuario, a partir de los programas maestros de desarrollo: el caso de los puertos de Coatzacoalcos, Tuxpan y Veracruz, CIDE, maestro en administración pública. México, DF, 1996; y recientemente: Candice N. Ramsaran. "Los Puertos ganadores y la desvinculación territorial: El caso del puerto de Veracruz y el territorio veracruzano 1988-1999, UAEM, tesis para Maestría en estudios urbanos y regionales, Toluca, junio de 2001, 117 pp.

⁶⁷ Al respecto Martner dice (29 de julio de 1998:17-18): "En ese sentido, el enfoque teórico principal se ubica en lo que Yoselevsky ha dado en llamar la corriente estructural-sistémica (Yoselevsky, 1995)". "Aunque en las ciencias sociales tal enfoque se ha dado a conocer desde hace años, con los trabajos de Braudel, pero principalmente con la sistematización teórico metodológica realizada en la década de los ochenta por Wallerstein, en los estudios territoriales su incorporación es reciente, dado que la mayoría de los trabajos e investigaciones siguen ubicando la unidad de análisis en los espacios nacionales o regionales." "Solo en trabajos recientes de Santos, Castells, Veltz, Amin y Robins, entre otros aparecen consideraciones de tipo estructural sistémica en los análisis de la organización del territorio. Finalmente dice Martner: "por lo pronto, aquí se considera que difícilmente la reestructuración territorial de los puertos del Pacífico mexicano puede ser entendida teóricamente si no se analiza en el contexto de la economía mundo".

⁶⁸ Ver por ejemplo: Internacional Association of Maritime Economist. IAME Panama 2002 Conference Proceeding, 13 al 15 de noviembre de 2002 in Panama. Ver al respecto la siguiente página: <http://www/eclac.cl/Transporte/perfil/iame-papers/papers.as>.

⁶⁹ Un programa de investigación debería concertarse en los siguientes temas: ¿Cómo las empresas y el gobierno se han beneficiado con la privatización portuaria de los puertos de México?; ¿Por qué no existe un sistema portuario armónico, simétrico y funcional al Plan Nacional de Desarrollo?; ¿Ha aumentado o no la vulnerabilidad de los puertos? No hay evaluaciones serias sobre el sistema portuario, la privatización portuaria y los resultados de la privatización en los distintos puertos de México, ¿quiénes ganaron y

Finalmente y como una muestra de los trabajos generales de carácter ingenieril sobre los puertos, destaca en las referencias el libro preparado por el Ing. Hector Lopez en 1999 y presentado en eventos de capacitación, realizados en el campo de su especialidad ⁷⁰.

2.3. La privatización (reestructuración) y concesión portuaria:

La literatura económica sobre privatización ha aumentado espectacularmente⁷¹, encontrándose que desde 1987 la importancia del tema desde el punto de vista teórico y práctico, ha merecido esfuerzo de los especialistas que estudian el proceso antes mencionado, en diferentes países, distintas realidades, variados sectores (incluye el transporte) y desiguales contextos económicos y sociales. Además, como lo afirmó Anibal Pinto, fue evidente que tanto la propiedad y la gestión pública, como la propia intervención del estado, han sido objeto de una crítica dura, sostenida y creciente en los últimos años (Pedro Núñez, julio-diciembre 1987:434), por lo que el tema por su discusión y polémica descansa en el centro de la teoría económica y se ubica como tal en la confrontación de dos paradigmas.

En un estudio de 1998 la O.C.D.E. investigó el desarrollo regional y la política estructural del país, encontrando que: "la estrategia territorial implícita de México estaba reforzada por grandes reformas estructurales (reforma económica, privatización, descentralización, política social) enfocadas a los mecanismos de desarrollo del país y al mejoramiento en la capacidad de cada territorio para promover sus ventajas comparativas y sus factores de producción (OCDE, 1998: 9).

En detalle, dicha organización internacional afirma: "la privatización fue rápida y vigorosamente instrumentada por el gobierno mexicano". "A pesar de que se encontraron considerables dificultades y de que el proceso ha beneficiado principalmente a las regiones más desarrolladas, México, sin embargo, ha sido capaz de mejorar la mayor parte de su deficiencia en infraestructura". "Como consecuencia de fuertes presiones hacia la descentralización, las recomendaciones del órgano desregulador, así como las preocupaciones regionales han sido continuamente evocadas por las autoridades nacionales". "Como consecuencia, se debería dar mayor prioridad a la capacitación de administradores regionales en la selección de proyectos de infraestructura y en el estudio de sus implicaciones territoriales (OCDE, 1998:10).

perdieron? Recientemente ha sido publicado por el CIDAD el trabajo de Víctor Paredes, que desde una perspectiva microeconómica, evalúa el caso de los puertos mexicanos (2005).

⁷⁰ En caso se requiera ver un texto general sobre el tema recomiendo el siguiente libro: Hector López Gutierrez. "Operación, Administración y Planeación portuarias". AMIP.México, primera edición, 1999, 254 pp.

⁷¹ Pedro Núñez D. "Pensamiento Iberoamericano", No 22/23, Tomo I, julio 1992-junio 1993, p. 357.

Como se comprueba, el tema por su naturaleza es provocador y rico en análisis, especialmente si aquel se concentra en una área como el sector portuario, que según las leyes y constituciones de los países, pertenece a los recursos naturales intangibles, que teóricamente no deben ser privatizados. No coincidimos con D. Donnison cuando dice: "que privatización es una palabra inventada por los políticos y difundida por los periodistas políticos". "Con ella no se pretende clarificar el análisis, sino ofrecer un símbolo" (Pensamiento Iberoamericano, julio 1992-junio 1993:358). Al revés, estimamos que la seriedad del tema exige rigor científico especialmente cuando se trata de evaluar a una empresa que fue pública y ahora es privada. O de estudiar un proceso económico de un país, que se ha caracterizado como muchas naciones de América Latina, por privatizar las distintas actividades económicas que antes estaban en manos del propio estado.

Siguiendo a J. A. Kay y D.J. Thompson y en términos más genéricos, el término privatización incluye tres contenidos básicos: 1) desnacionalización (venta de los activos del sector público al sector privado; 2) desregulación (introducción de la competencia en mercados monopolistas legalmente privilegiados) y 3) contratación de servicios públicos al sector privado) (Pedro Núñez, julio 1992-junio 1993, 435-436).

¿Bajo esa definición cabe preguntarse si el proceso de privatización de los puertos en México responde a algunos de los tres contenidos y si no fuera así es necesario desarrollar qué explica que el proceso se halla detenido? ¿Existirán razones económicas, políticas o sociales que justifican que la privatización de los puertos no se apegue a la concepción explícita de la Ley de Puertos y el Reglamento de la misma ley?

Con la idea anterior, fue necesario investigar los mecanismos y el proceso de privatización de los puertos en México (son 22 empresas que se crearon para administrar y dirigir los puertos⁷², conocidas como Administraciones Portuarias Integrales, denominadas APIS, en su forma general y macroeconómica y también en forma específica y casuística, presentando los casos tipos escogidos para enriquecer el análisis regional y encontrar problemas que a veces no se perciben desde el campo general.

Seguramente la información económica y financiera permitirá también estudiar las luces y sombras que los procesos traen.

⁷² En el litoral del Pacífico fueron doce: Ensenada, Baja California Sur (estatal), Cabo San Lucas (Fideicomiso FONATUR), Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco (privada desde el 4 de julio de 1996, Salina Cruz y Puerto Madero. En el Golfo y Caribe son diez: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Tabasco (estatal), Dos Bocas, Campeche (estatal), Progreso (en proceso de transferencia al estado) y Quintana Roo (estatal).

Siguiendo con los elementos conceptuales, debe señalarse que el término de privatización contempla algunas de las siguientes interpretaciones (Pedro Núñez, julio-diciembre 1987:435) :

- transferencia (cesión) de un patrimonio público a sector privado. La transferencia puede afectar a una empresa, a parte de la misma o a diferentes partes del activo.
- transferencia de ciertas actividades públicas o funciones públicas al sector privado.
- El paso a una gestión privada en el sentido de gestión orientada a la obtención de un beneficio. En el caso de empresas públicas supone que el objetivo del beneficio se antepone a cualquier otro (por ejemplo: al de cobertura óptima de las necesidades).
- Autonomía en la gestión de las empresas públicas. Es decir, se supone que un mayor margen de maniobra a la gestión se utilizará para conformarla a los criterios de una economía privada.
- Desburocratización: exención de prescripciones e instrucciones formales de naturaleza administrativa. Supone también la dotación de un margen de maniobra ágil y adaptable.
- Descentralización, interpretada como delegación de poderes en la toma de decisiones, planificación y acción, más que en un sentido geográfico. También significa la utilización concreta de información obtenida a partir de una gestión rigurosa.
- Desmantelamiento de los monopolios estatales mantenidos con el argumento tradicional del "monopolio natural".

Cada forma de definir el concepto de privatización, permite distintos matices, a un análisis que pretende en lo específico estudiar la privatización de los puertos, por lo que el tema busca no solo ver el cambio del concepto de propiedad, sino estudiar la autonomía de gestión, una posible desburocratización, aspectos ligados a la descentralización y los objetivos económicos de maximizar las ganancias.

Como se resaltó anteriormente el trabajo se justifica dado que en la década de los noventa se instrumenta un nuevo rol del estado que reduce su nivel de intervención en la economía. En efecto, en la moda del fenómeno de la apertura económica que exige productividad y eficiencia, a la luz de lo que dicta el mercado nacional e internacional, el transporte y específicamente los puertos deben ser vistos como empresas que deben tener rentabilidad, deben buscar la eficiencia y mostrar estrategias de mercadeo internacional, en la búsqueda de manejar más carga, dar un servicio competitivo y tratar de ofrecer tarifas atractivas, en menor tiempo y facilitando el movimiento de mercancías, clave en este mundo de comercio internacional que exige estar justo a tiempo.

Primeras hipótesis en torno a la privatización de los puertos de México⁷³

El fenómeno de la privatización suele ser entendido como un instrumento para incrementar la eficiencia en la economía⁷⁴. Por tanto, se supone que la transferencia de la propiedad estatal a manos privadas va a conseguir un efecto positivo al elevar la productividad, generar más ganancias, conseguir más movimiento comercial y registrar, en general, un mejor servicio.

En el caso de los puertos de México, la privatización debe ser entendida como descentralización, desregulación y desincorporación de actividades portuarias que eran realizadas antes bajo un esquema estatista y gubernamental que dependía exageradamente de las autoridades de la Ciudad de México y que en la actualidad, con la creación de las APIS se convierten en funciones autónomas realizadas en cada unas de las empresas creadas, tanto en el Pacífico como en el Golfo.

La experiencia concreta de, por ejemplo, un puerto del Sureste de México demuestra que el proceso acelerado realizado para que el puerto se privatice, pese a su velocidad, urgencia, normas oficiales y decretos, tuvo problemas iniciales en la gestación bajo una filosofía que no era entendida por los cuadros que fundaron y organizaron la entidad.

Las políticas expresadas en la Ley de Puertos y posteriormente en el Reglamento de la Ley de Puertos (de julio de 1993 y noviembre de 1994 respectivamente) fueron superadas por la realidad concreta que fue adaptando los esquemas tradicionales a ópticas empresariales que poco a poco fueron calando en la mente y en la toma de decisiones de los funcionarios, y en el personal operativo y administrativo que se integró a la institución.

La complejidad del manejo y administración de un puerto exige mucha pericia técnica, ingenieril y administrativa que se basa en prácticas más que en teorías. Por lo anterior, si bien la privatización en estudio fue acelerada, no contó inicialmente con cuadros preparados para una nueva filosofía de mercado y de atención a los clientes y usuarios.

Evidentemente en esta línea entra la falta de pericia y dominio de las estrategias de mercadotecnia internacional y de planeación estratégica, que podrían ayudar a impulsar el movimiento de carga por el puerto.

Por otro lado, desde el punto de vista del manejo económico y financiero los resultados son positivos y reflejan una buena gestión, dado que el monopolio portuario de Salina Cruz ya contaba con clientes cautivos que tradicionalmente usaban el puerto. La presencia de PEMEX (Petróleos Mexicanos) en la región

⁷³ En base a Juan Ojeda, junio-julio 1998:32-34

⁷⁴ Ver por ejemplo: "Proceso de privatización en el Perú". Foro Económico No 5, Lima, octubre de 1992.

constituye una de las fortalezas del puerto, dado que esta empresa exporta petróleo a Japón utilizando el puerto y pagando los derechos y tarifas vigentes.

En el caso comercial no petrolero, la empresa dependía excesivamente de la lógica comercial y de negocios que tenía la empresa Transportación Marítima Mexicana (T.M.M.), por lo que la caída de la carga comercial antes de 1995 se debió a nuevas rutas que decidió dicha empresa y que posibilitaron potenciar al puerto de Manzanillo y ya no tocar Salina Cruz, como bien lo ha estudiado Carlos Martner, en el Instituto Mexicano del Transporte ⁷⁵.

Tanto desde el punto de vista de mercadotecnia internacional, como desde el marco regional se encuentran problemas en la privatización del puerto. En el primer caso, los esquemas de comercialización buscan superar el esquema tradicional, con los resultados en el corto plazo que se manifiestan directamente en la elevación de la carga comercial no petrolera. Por otro lado, los impactos regionales que se pretendían generar en la entidad no se han conseguido en la magnitud que se esperaban por problemas legales, técnicos y de recursos, que impiden que la empresa tenga directamente una derrama económica en el Istmo de Tehuantepec. Esta característica se diferencia de PEMEX, que sí logró en la etapa inicial de los setenta y ochenta del Siglo XX reactivar la zona de Salina Cruz, no sólo con la construcción de la refinería, sino también con la construcción del puerto petrolero que pertenece, según los cambios realizados al decreto de concesión actualmente a la misma empresa PEMEX. Los efectos perniciosos que causa PEMEX al ambiente en la ciudad de Salina Cruz, deben ser confrontados con los beneficios, encontrando en este balance que coloquialmente el remedio es peor que la enfermedad.

En síntesis, los cambios positivos y negativos de la privatización de los puertos en México demuestran que el proceso aún tiene sus bemoles y que es necesario acelerar programas, proyectos y actividades para profundizar el proceso no sólo bajo el criterio económico y financiero, sino bajo el marco macroeconómico y regional que impacte positivamente en las zonas que presentan rezagos sociopolíticos, marginación, pobreza y escasez de ingresos y empleos.

No se debe olvidar que el proceso de privatización de los puertos se ubica en el marco de la economía del transporte y obviamente, se relaciona con uno de los procesos claves que viven los países en desarrollo, insertos en el mundo actual, bajo el paradigma técnico económico dominante, que hace que todos los países estén comunicados y que unos de los elementos claves de este proceso sea el comercio internacional.

⁷⁵ Ver: "Problemas de Conectividad en el Puerto de Salina Cruz". Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No 77, Sanfandila, Querétaro, 1996, p. 37.

Para facilitar este intercambio de mercancías, una de las políticas recomendadas es que los puertos como nodos o eslabones del comercio internacional sean privatizados de manera que la administración, operación y gestión de los mismos demuestre actividades de mercados y de rentabilidad donde el servicio sea oportuno, eficiente y a tiempo para que las empresas que transportan sus mercancías o insumos puedan cumplir su proceso productivo justo a tiempo y los costos no aumenten, finalmente los precios de venta de las mercancías que venden.

El Gobierno Mexicano realizó desde 1993, en los puertos de México un proceso de privatización o reestructuración. Ello implica que bajo este concepto se estudien las teorías que están presente en la ola privatizadora bajo dos preguntas claves: (i) ¿la privatización garantiza per se el incremento de la eficiencia en la gestión de una empresa? y , (ii) ¿es preferible un monopolio público o uno privado ?⁷⁶.

Otro elemento que enriquece el análisis recomendaría revisar los conceptos de región y la economía que se presentan en los puertos y ciudades, dado que el puerto de Salina Cruz se ubica en el Sureste de México, zona caracterizada por su incipiente desarrollo y por economías de subsistencia que no compaginan con un puerto que es la puerta del comercio internacional del Sureste de México, por el Pacífico.

¿De allí surge otra pregunta clave: ¿cómo un proceso privatizador de un puerto en el sur de México puede tener los impactos regionales para que simultáneamente al desarrollo del mismo, los beneficios del progreso técnico también impliquen un crecimiento y mejora de las actividades de la zona? .No es posible que sólo la pesca y la actividad comercial de carácter minoritario, sean las actividades dominantes y que la modernidad y el mismo progreso no lleguen a la zona que presenta rezago en el nivel educativo, de salud, de capacitación y de servicios de la población, que vive en la ciudad y en el puerto del mismo nombre.

Una demostración de este rezago lo da la presencia de fenómenos sociopolíticos como los paros carreteros que atentan contra las campañas de promoción que se realizan para movilizar más carga por el puerto en los medios internacionales.

Un primer cálculo de los efectos perniciosos de estos paros trajo para la Administración Portuaria de Salina Cruz una pérdida proyectada de aproximadamente 15.7 millones de pesos (aproximadamente 1.8 millones de dólares) en el primer cuatrimestre de 1997.

⁷⁶ Ver. Germán Alarco y Patricia del Hierro. "Límites Económicos a la privatización portuaria, el caso mexicano 1992-1995. Gestión y Política Pública. Vol. V., Num. 1, México, primer semestre de 1996.

¿En los noventa del pasado Siglo XX y aún con la presencia de la refinería, el puerto petrolero y el puerto comercial siguen fracasando en esta zona los planes de desarrollo que buscan el bienestar de la población? ¿Por qué sigue perteneciendo el Istmo a los lugares más pobres de México? ¿Cómo los planes maestros que elabora la API de Salina Cruz pueden ayudar indirectamente a elevar el nivel de vida de las gentes y aportar al desarrollo económico de la entidad, que registra los rezagos educativos y de salud, ya aludidos? ⁷⁷.

También se debe analizar algunos aspectos de mercadeo internacional y de promoción, que hacen que las empresas como la de puertos busquen cumplir sus principios de movilizar más carga y lograr más beneficios económicos aplicando filosofías empresariales que se ubican en el campo de los costos, tarifas, mercados, promoción y competencia que exige el mundo actual. Ello lleva a una nueva imagen del puerto, a una agresividad en las ventas, y a realizar campañas internacionales, a buscar nuevas rutas de comercio y a tratar con los distintos usuarios del puerto, para lograr una voluntad general de conseguir mayor derrama económica en la entidad y favorecer de esa manera a las empresas que intervienen en el circuito económico portuario. Alentar proyectos como el del ferrocarril transistmico puede ser una estrategia de potenciar más al puerto y favorecer a la región en donde circulará dicho tren ⁷⁸.

En resumen, una revisión de de la moderna economía del transporte, en donde J. M. Thomson la anota como " de un esplendido caos" ⁷⁹, implicará desarrollar la importancia del transporte intermodal y ver el rol portuario permitiendo mejorar el contenido del análisis, que fundamentalmente tiene un objetivo práctico y de política. En todo caso, las propuestas y recomendaciones que se deriven pueden ayudar a mejorar los derroteros en la conducción del puerto y ver con claridad los pros y contras de la estrategia de privatización de los puertos que actualmente tiene resultados positivos; pero que presenta algunos problemas que se quieren resaltar a manera de parábola, de los procesos económicos y de privatización aplicados (ver recuadro II-1).

⁷⁷ Al respecto recomiendo leer el siguiente artículo: Robert Devlin. " Las privatizaciones y el Bienestar Social". Revista de la CEPAL. Santiago de Chile, No 49, abril de 1993.

⁷⁸ En julio de 1998 el Lic. Aaron Dychter, Subsecretario de Transportes afirmó que: "inicialmente el tren que cruza el Istmo estaba incluido en el paquete del ferrocarril del Sureste, pero ahora esta línea, junto con las terminales tanto de contenedores como de graneles de los dos puertos, van a permanecer en manos del Estado, a través de una empresa paraestatal que administrará el corredor multimodal (Ver: "No queremos un elefante blanco: del Megaproyecto al Plan Regional". Enfoque. Reforma, México, No 236, 26 de julio de 1998). Puede consultarse también: Víctor Cardoso. "En paquete, la ruta ferroviaria del Istmo y dos terminales". La Jornada, México, 4 de mayo de 1998.

⁷⁹ J.M. Thomson. "Teoría Económica del Transporte". Alianza Universidad, Madrid, 1974, p. 139.

Recuadro II-1: El Paradigma privatizador y su relación con el puerto de Salina Cruz en Oaxaca: ¿por qué cae la carga y los ingresos del puerto?

El paradigma dominante actual se expresó en políticas aplicadas uniformes que fueron avaladas por las instituciones como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la CEPAL, y la propia Organización para la Cooperación y Desarrollo (O.C.D.E), entre otras.

Este pensamiento neoliberal incluye dentro de sus políticas la idea de la privatización, que como dice Robert Devlin, es una dimensión importante del proceso de ajuste en América Latina (abril 1993:155-156), estrategia que implica reducir el poder del estado y pasar la propiedad de las empresas y los servicios de manos públicas a privadas.

Casi sin discusión, en la mayoría de los países latinoamericanos, se vino aplicando desde los ochenta del Siglo XX una privatización masiva que implicó vender bancos, privatizar canales de televisión, entrar a promover la venta de las empresas que explotan el petróleo, licitar carreteras, privatizar (o reestructurar) puertos⁸⁰ y vender (en forma de concesión) los ferrocarriles.

Esta receta económica fue aplicada sin previa evaluación, porque nada garantizaba que el cambio de propiedad llevará directamente a la mejora de la empresa y los servicios que ofrece y que se decía que naturalmente, bajo el principio maximizador de utilidades de estas firmas, se lograría una eficiencia que no se tenía cuando las empresas portuarias estaban en manos del estado.

El problema entonces consideró el debate de la cuestión, encontrando en los noventa y a comienzos del nuevo milenio, qué estaba pasando con las empresas públicas que en América Latina fueron privatizadas, cuáles fueron sus resultados, qué servicios ofrecen, qué ventajas traen y qué impactos macroeconómicos, microeconómicos, regionales y espaciales ocasionan en los países en donde se aplicaron dichas políticas. Se estima que dichos análisis demostrarían que en algunos casos hay logros, en otros fracasos y en distintos ejemplos los servicios no han mejorado, ya que en general no es compatible, la mejora del servicio, con aumentar utilidades y con la lucha permanente que se hace en los mercados, tanto nacionales, como internacionales, bajo el marco de la competencia y modelo actual⁸¹.

⁸⁰ Según Luis Domínguez del Instituto de Geografía de Buenos Aires (2006:6): "denominaremos proceso de reestructuración portuaria, al conjunto de acciones, actividades y procesos que tienen como resultado un cambio significativo en la estructura física, funcional y/o social de un puerto". "Estos procesos se desencadenan como consecuencia directa o indirecta de transformaciones tecnológicas, económicas e institucionales y pueden incluir cambios en la configuración territorial del puerto, en el uso de los espacios e infraestructuras portuarias y en la formas de propiedad, tenencia, explotación, gestión y administración de esos espacios e infraestructuras". "De este modo, el término "reestructuración portuaria" es aplicable a dos tipos de procesos, que denominaremos "reconversión puerto-puerto" y "reconversión puerto-ciudad".

⁸¹ Los resultados de la privatización de las principales empresas públicas de América Latina en los campos de los puertos, telefonía, agua, luz, teléfonos y carreteras, dependiendo de las experiencias arroja avances y en otros casos problemas. En el caso de los puertos, tanto en México como en las principales reestructuraciones portuarias realizadas en los países, ha aumentado la productividad de los puertos. En los teléfonos por ejemplo, en el caso del Perú la empresa española dueña de la concesión amplió la cobertura del servicio, pero hay múltiples quejas del encarecimiento del servicio y comportamientos de carácter monopolístico que se vienen contemplando en las leyes de telecomunicaciones del Perú. En el caso de las concesiones de carreteras de México estas han tenido múltiples problemas. Muchas de las

¿Fue necesario preguntarse por ello de si debía el estado cambiar su forma de intervención económica desde una directamente productiva hacia otra esencialmente reguladora? ¿Realmente han madurado las condiciones de mercado, los agentes sociales, la administración pública, los sistemas de comunicación e información y los instrumentos reguladores del estado al punto en que pueden garantizar la racionalidad económica del sistema? O en otras palabras: ¿el sistema social y económico actual hace posible que el mercado sea un eficiente asignador de recursos que solo necesita de un estado básicamente regulador?⁸².

Bajo lo polémico del tema, este recuadro discute la privatización de los puertos de México, bajo la idea fuerza de que una acertada privatización de los puertos facilitaría el comercio internacional y ayudaría al modelo económico a que tenga competitividad, favoreciendo las exportaciones y las importaciones de acuerdo a la perspectiva neoclásica⁸³.

El análisis se hacía desde la perspectiva de considerar a un solo puerto, en base a la experiencia laboral que se tuvo desde el inicio de la privatización en agosto de 1994 hasta julio de 1997. Se consideró el caso del puerto de Salina Cruz de Oaxaca, en el sureste de México⁸⁴, comprobando como el proceso de privatización o de reestructuración portuaria en palabras sencillas tuvo sus bemoles, porque especialmente el componente regional multiplicador de beneficios que debía tener el proceso de privatización en una zona regionalmente deprimida, no se consiguió hasta la fecha.

Se registró inicialmente en la empresa logros económicos, financieros y de carga especialmente en el período de 1995, 1996 y 1997, que fueron precisamente los años iniciales de la privatización⁸⁵. Durante 1997 los ingresos de la API Salina Cruz S.A. de C.V. fueron de 67.1 millones de pesos, alcanzaron 78.3 millones en 1998, 83.1 millones en 1999 y 83.1 millones de pesos en el año 2000. En el año 2004 los ingresos de la API de Salina Cruz fueron 67.9 y se proyectan una tendencia al declive, ya que para el 2005 han sido proyectados en solo 48.9 millones de pesos. Lo anterior

concesiones realizadas en los servicios públicos están necesitando que el Gobierno y los Institutos del Consumidor las vigilen y las controlen para que efectivamente realicen un buen servicio para el consumidor.

⁸² Ideas expuestas por Socorro Orellana en: "Análisis Costo beneficio económico de la Política de Reestructuración de Puertos: el caso del puerto de Manzanillo". Tesis que para optar el grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos se presentó en FLACSO, sede en México, septiembre de 1994, pp. 43-44.

⁸³ Este razonamiento es de carácter económico y bajo la idea neoliberal que aprueba las privatizaciones como medidas de reducir las distorsiones del estado en las diversas esferas del campo económico y productivo.

⁸⁴ ¿Por qué el caso del Puerto de Salina Cruz? Primero se trata de un puerto comercial y petrolero en el Sur de México, es decir una región pobre del país. Segundo, es un puerto con bases históricas y que se integra al Istmo de Tehuantepec, con la presencia de un ferrocarril creado en la época de Porfirio Díaz y que fue la puerta del comercio internacional antes del funcionamiento en 1914 del Canal de Panamá; y tercero, ya que se cuenta con información directa que refleja un trabajo de tres años en el puerto, por lo que el esquema de privatización puede ser confrontado con la experiencia que permitió ir descubriendo los beneficios y problemas que se tuvo en aplicar un esquema empresarial a un puerto que era manejado anteriormente con criterios más centralistas y federales.

⁸⁵ El 25 de julio de 1994 fue creada la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, como sociedad anónima de capital variable. El título de concesión de la misma empresa fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de noviembre de 1994.

demuestra un pérdida de ingresos que viene correlacionada con la pérdida de carga del puerto, como lo comprueba el cuadro II-1 adjunto.

Fuente: Elaboración del autor.

Cuadro II-1 Concentración de carga total en el puerto de Salina Cruz, respecto a todos los puertos de México (porcentaje en bases a cifras absolutas)

Puerto	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Salina Cruz	10.7	11.3	9.3	9.2	8.8	8.7	8.1
1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
7.2	6.7	7.6	6.9	6.8	6.8	6.2	5.6

Fuente: SCT y anexo No 11.

2.4. Los conceptos de ganador y perdedor aplicado al territorio y a una nueva geografía portuaria

Este punto busca desarrollar los conceptos de: ganador y perdedor⁸⁶, aplicado al caso de los puertos de México, que como se sabe compiten entre sí. Se trata de probar la existencia de puertos "ganadores" y "perdedores" en la actual fase de globalización (mundialización, para otros) y que se caracteriza, como ya se vio, por la apertura comercial empezada en 1980 en México. Para lo anterior se elabora una tipología en el marco de una nueva geografía portuaria, que permita diferenciar a los puertos que "ganan" de los puertos que "pierden".

No solo se trata de estratificar y diferenciar a dichos puertos sino encontrar las causas que explican por qué ganan y pierden, a la luz de la competencia entre las costas de un país y en el marco de la competencia que se produce en el comercio internacional, que busca puertos baratos, competitividad en los mismos y distancias menores entre el origen y el destino.

Es prudente al respecto, citar a Zaki Laidi (1997:16) cuando afirma:

"La competencia entre territorios se desarrolla en varios niveles: entre grandes regiones del mundo, entre naciones, entre espacios infranacionales y entre empresas. Esto es lo que, en el dominio económico, se llama atraktividad. Habría atracción de Asia porque su potencial de crecimiento es mayor que el de África; se preferiría Inglaterra sobre Francia porque su infraestructura es más abundante y moderna". "Esta exacerbación de la

⁸⁶ Existe una crítica al concepto que dice: "Buscar el éxito, el triunfo y condenar al que fracasa sin atenuantes, se ha trasladado como ley a toda nuestra cultura neoliberal y el concepto binario de ganador y perdedor cubre todo el espectro político y social". Ver para mayor crítica: www.findelmundo.com.ar/mpaksc/texto.

competencia entre territorios tiene efectos evidentes de polarización económica y social. "Se puede comprobar casi por doquier en el mundo una tendencia de la globalización a polarizar los espacios ya polarizados".

David Romo y Guillermo Abdel (Comercio Exterior, marzo 2005:205) se preguntan también: ¿las regiones compiten entre sí? "Ellos afirman que es posible responder que sí". "Las regiones compiten por empresas que buscan una ubicación, así como por individuos talentosos en busca de empleo". "Según autores como Charles y Benneworth, dicen los autores, el debate crucial con respecto a la competitividad regional gira en torno a la relación entre la competitividad de las compañías y la repercusión que esta tiene en la competitividad de los territorios relacionados con éstas, ya sea mediante su propiedad o su ubicación" (D. Romo y G. Abdel, op. cit)".

Por su parte la UNCTAD dice:

"Hoy en día los puertos se hallan ante tres tipos de competencia: la competencia entre puertos, la competencia dentro de un puerto y la competencia del transporte intermodal". Además, el profesor R. Goss (1990, Vol. 7:274) divide la competencia entre puertos en tres categorías: competencia entre sectores enteros de puertos o costas enteras; competencia entre puertos en diferentes países; y competencia entre puertos en un mismo país (ver UNCTAD, 1992:41, 85)."

Similarmente Manuel Mindreau (CIES-CIUP, Lima, 15 de diciembre de 2001: 7) afirma citando a Jacob Viner:

"en todo caso, la cuestión fundamental consiste en dirimir si la concentración de flujos económicos y la coordinación de políticas exteriores de distintos estados puede derivar de las llamadas "fuerzas naturales" (proximidad geográfica, complementariedad y convergencia económica, comercio intra-industrias, etc) o bien de políticas gubernamentales formuladas sobre la base de intereses comunes y la creación de nuevas identidades"

El tema como tal es relevante y se incorpora en distintas disciplinas como: la economía, la geografía, el desarrollo regional y las relaciones internacionales, que se producen entre los países (país centro y país periférico; país centro, país semiperiférico y país periférico; o país desarrollado y país en desarrollo; este último es productor especialmente de materias primas o commodities)⁸⁷.

⁸⁷ De acuerdo a los autores se proponen las distintas clasificaciones y enfoques. Para los Cepalinos existe país centro y país periférico; para Braudel y Wallarstein existen países centros, países semiperiféricos y países periféricos; mientras que Castells critica estas propuestas. En todo caso, lo que se busca estudiar son los puertos de países dependientes y que realizan su comercio internacional desigual con los países desarrollados.

El trabajo contempla no solo quedarse en el diagnóstico y en la medición sino, busca, a partir de los resultados conseguidos, elaborar una estrategia de carácter territorial y de negocios que derive en una propuesta de desarrollo, para buscar el despegue de los puertos y ciudades que precisamente estarían excluidos de la competencia internacional. Se considera ciudades y puertos pobres típicos de nuestras costas latinoamericanas y que recuerdan los antiguos enclaves de materias primas, caracterizados por exportar: cobre, oro, plata, zinc, y petróleo, que poco dejaron a las ciudades en donde se reubicaron dichas empresas extractivas.

Recordemos que tradicionalmente para geógrafos, economistas e historiadores se consideraba que (Pierre Veltz, 1999:54):

"el territorio estaba fuertemente jerarquizado, la jerarquía se reflejaba sobre todo en macrodiferencias, entre entidades nacionales, regionales, y urbanas, y era gradual y continua" "Centros y periferias se diferenciaban claramente :se oponían sosteniéndose mutuamente: según los casos, el centro vive de las ganancias obtenidas en la periferia, y la periferia de la redistribución de las riquezas del centro; y por último , el mundo se organizaba en función de las distancias :las relaciones económicas o sociales eran tanto más intensas cuanto menor fue la distancia".

En las tendencias actuales el mismo autor Pierre Veltz afirma que esta concepción ha cambiado."Ahora el territorio es a la vez más homogéneo a gran escala y más fraccionado a pequeña escala".Ademas, "las jerarquías parecen cada vez menos graduales y continuas". "En tercer orden,considera que el esquema centro-periferia ha pasado de moda con relaciones geográficas y sociales asimétricas. "Ahora la periferia alimenta al centro tanto en el propio sentido de la palabra como en sentido figurado, y se beneficia de las recaldas del centro o bien los procesos coexisten (Pierre Veltz, 1999:56).De allí justifica que: "la separacion Norte-Sur, es cada vez menos pertinente". "Aparecen núcleos intensos de desarrollo en el antiguo Sur, a la vez que la miseria y la exclusión reaparecen en el corazón de las zonas más avanzadas del Norte".Por último, concluye Pierre Veltz de que a escala nacional, las macrodiferencias entre regiones encubren, como ya se ha señalado, desigualdades locales considerables" (Pierre Veltz, 1999:57).

Bajo esta razonamiento Veltz considera la desaparición progresiva, pero rápida, del mundo bien organizado por la proximidad y la distancia geométrica .Afirma:"en un universo de transportes lentos y costosos, este tipo de orden es evidente: las relaciones sociales o económicas de primer orden son siempre las relaciones de proximidad: los espacios están claramente escalonados e incluidos unos en otros como bien lo muestra Braudel (Pierre Veltz, 1999:58)."Los grandes centros tiene precisamente como función el

articular los espacios de proximidad y los mundos lejanos, construyendo y explorando esas enormes diferencias de potencial que constituyen su riqueza y su capacidad de dominación (Pierre Veltz, 1999:58). Finalmente, a partir de estos análisis el autor citado propone el: "el territorio de redes versus el territorio de zonas", que decididamente se aplicarían a los puertos.

Regresando luego de esta digresión teórica valiosa para los puertos, debe considerarse que la medición de encontrar un puerto potencialmente perdedor o en declive, viene ligado a la necesidad de buscar primero convertirlo en ganador y en segundo orden, lograr que este puerto, como centro de negocios, sea un detonante para el desarrollo regional, ya que se observa que las ciudades y puertos de zonas costeras en muchos casos se encuentran marginadas y atrasadas, estando los habitantes de estos lugares en condiciones de pobreza o extrema pobreza.

En otras palabras, el tema apunta a considerar un desarrollo con equidad en los procesos económicos y sociales actuales, ya que como lo plantean algunos autores no se presenta los naturales procesos de convergencia que arguye la escuela neoclásica, sino más bien procesos de divergencia, en donde pocos grupos económicos y sociales (burocracia estatal algunas familias, empresas, y sindicatos) son favorecidos con el crecimiento y con el desarrollo que consiguen las empresas, que son denominadas exitosas o ganadoras en el capitalismo global que se vive y que se encuentran instalados en todos los lugares del territorio, buscando el excedente económico natural en los procesos capitalistas, como bien lo apunto Veltz.

En el caso de México se estudia el problema en el contexto de los países periféricos, subdesarrollados, atrasados o dependientes, considerando como modelo lo que sucede con los puertos y ciudades latinoamericanas, bajo el criterio de poseer en general estructuras económicas y sociales similares y estar pasando un proceso de apertura comercial que se expresa en la reducción acelerada de los aranceles de importación, que facilita la entrada de mercancías (importaciones) del país foráneo (generalmente proveniente del país centro o desarrollado).

Es decir, nos interesa estudiar los casos de las regiones y puertos latinoamericanos, buscando aspectos comunes e interpretativos que permitan compararlos con la experiencia de las regiones y puertos de México, que son el objeto central de la investigación.

Pueden utilizarse con criterio pedagógico los datos de las ciudades globales y de puertos y regiones del mundo desarrollado, que en este caso buscan

contribuir a conocer las semejanzas y diferencias aplicando las mismas a los puertos pobres de Latinoamérica.

Al respecto, recientes investigaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (Alejandro Micco y Natalia Pérez, BID abril, 2002; A Micco y N. Perez, BID, marzo 15, 2001; y BID, 2001:172-174) afirman que las variables de eficiencia portuaria "en parte se encuentra explicada en las diferencias de infraestructura física de los puertos, los autores dicen que muchos de los puertos menos eficientes son el resultado de un entorno regulatorio e institucional insuficiente que impide la competencia, alienta las mafias organizadas y retrasa la introducción de técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria". Operativamente esta eficiencia se mide con un máximo de siete y un mínimo de uno, y se considera el trámite en días en aduanas, y se incluye los costos de manejo de un contenedor en el puerto (en dólares por teu)⁸⁸.

También se incorpora en este indicador la calidad de la infraestructura portuaria, el entorno regulatorio e institucional (servicios portuarios obligatorios); y por último la variable denominada: "mafias organizadas"⁸⁹. Se deduce de esta propuesta la consideración de un puerto como una unidad microeconómica que tiene indicadores empresariales que dependen principalmente de su gestión y eficiencia administrativa.

En su caso la experiencia de México en el periodo 1982-2004 estudia una tipología de puertos ganadores y perdedores, mediante un conjunto de indicadores nacionales que privilegian el desarrollo regional y el territorio, bajo una perspectiva sistémica y comparativa y con indicadores de carácter macroeconómico como son: porcentaje de carga contenerizada, respecto al total nacional; carga petrolera respecto al total trasladado por los puertos; carga general manejada, ingresos del puerto, ventas realizadas, ganancias conseguidas e impacto regional en la zona de influencia, medido por indicadores de: equidad, pobreza y empleo. En este caso el sector institucional que se considera ha cambiado debido al proceso de concesión y

⁸⁸ Un TEU significa twenty foot equivalent unit, Es decir, es una unidad equivalente a un contenedor de 20 pies. Jan Hoffmann (28 de enero de 1999) señala al respecto: un TEU tiene un volumen de 20 por ocho por ocho pies, que es el tamaño de un contenedor estándar. Un contenedor de cuarenta pies tiene una capacidad de una unidad equivalente a 40 pies o a dos TEUS.

⁸⁹ La crítica inicial que se realiza a este trabajo del BID es que se olvida del desarrollo regional que debe traer cada puerto y considera aspectos generalmente microeconómicos, considerando que su eficiencia exclusivamente depende de variables endógenas y del manejo administrativo y empresarial que se da en cada puerto. Al revés, la evidencia de los puertos de México demuestra que hay indicadores macroeconómicos, empresariales y de política, que afectan a la unidad empresarial portuaria y que no basta considerar a las mismas como unidad autónoma sino más bien en el marco de la competencia portuaria que se da entre costas, entre regiones y entre países por mayor carga y por ganar en el comercio internacional. Para reforzar la idea del Sistema Portuario ver el Plan Nacional Portuario de Perú (PNDP), presentado en setiembre del 2004.

privatización portuaria, seguido por los puertos desde 1994, nos llevará a demostrar los cambios positivos en eficiencia y desarrollo portuario existentes y que se reflejan en casos como Veracruz, Altamira y Manzanillo, que son los puertos ganadores de México y que se verán más adelante en los casos presentados.

Conceptualmente primero se discute la pertinencia de usar los términos de "ganadores" o "perdedores" en la economía de las empresas del mundo global y en las regiones de nuestros países, para expresar el éxito o fracaso de una empresa.

¿Cuándo se utiliza la categoría de ganador se consideran las ganancias, las ventas, los empleos generados la ampliación de mercados conseguidos, la competitividad alcanzada o el impacto social que tendría una empresa aliviando y mejorando la situación económica de los habitantes, en donde se ubica la empresa o puerto?

En general, el uso del concepto ganador o perdedor, aplicado a los negocios y en la economía tradicional es de común uso en autores como Porter, Mankiv, Samuelson, en general pensadores que se ubican en la escuela neoclásica. Pero también últimamente autores (Benko y Lipietz, por ejemplo) que provienen de la escuela regulacionista francesa utilizan esta categoría para hablar de los distritos industriales que hacen ricas a muchas regiones de los países desarrollados. En contraste, a partir de los estudios que mostraban atrasos en regiones industriales europeas se comenzó a utilizar el concepto de regiones "perdedoras", paradigma que se ha puesto de moda en los estudios de la CEPAL, de algunos autores mexicanos y de otros investigadores latinoamericanos.

En todo caso, debe advertirse que el uso del concepto de "ganador" o "perdedor" (principalmente desde la perspectiva económica no social) es arbitrario y mercadológico, generalizándose sin tener en cuenta los indicadores que lo sustentan. De allí porque puede ser poco científico usarlo sin tener claro el concepto y lo peligroso que significaría extrapolarlo sin entender sus fundamentos, contextos económicos y sociales, períodos de tiempo en que se inscriben y sugerir políticas alternativas que no aclaran el uso del concepto y que pueden llevar a los diagnósticos equivocados realizados

Es clave, en este tenor de ideas no olvidar los que plantean: Ivan Silva (2003:20), Anne-Laure Szary (1997:22) y Sergio Boisier (1998:5-69):

En el primer caso dice Iván Silva:

"En realidad, esta clasificación (de territorios dinámicos y con alto PIB per cápita de potencialmente ganadores) persigue, en primera instancia, tratar de buscar interpretaciones a lo que está pasando en términos regionales en los distintos países, y en este sentido este esquema de análisis probablemente abrirá una serie de preguntas para las cuales será necesario procesar otra información si se pretende dar una respuesta acertada. Se habla de regiones "potencialmente ganadoras", ya que por la dinámica, misma de los acontecimientos económicos ser ganador hoy en día no significa, necesariamente serlo mañana; esa es una situación que para mantenerla requiere de políticas y actitudes muy proactivas frente al proceso de internacionalización de la economía mundial".

En segundo orden, dice Anne Szary:

"hay que tener cuidado sin embargo de considerar demasiado rápido las regiones mejor integradas a los circuitos de exportación como "ganadoras" desde todos los puntos de vista". "Las especializaciones económicas deben ser puestas bajo la mirada de los indicadores sociales para matizar a veces muy fuertemente la apreciación de ciertas situaciones" "Parece en efecto, que incluso las regiones "ganadoras" en los mercados internacionales no se benefician siempre de un nivel de desarrollo al cual ellas podrían pretender".

También Sergio Boiser va más allá al identificar los casos de desarrollo regional "exitoso", considerando que el criterio de éxito sería la cristalización de un proceso de (al menos) crecimiento económico nítido en términos de una área geográfica y habiendo estructurado un centro de acumulación, como por ejemplo, lo que se observaría en Argentina en relación a Córdoba y Buenos Aires. Estima que en el caso de América Latina la mayoría de los observadores estarían de acuerdo en anotar casos como los de Guadalajara en México, San Pedro Sula en Honduras, Carabobo en Venezuela, Medellín en Colombia, Santa Cruz de la sierra de Bolivia, Concepción en Chile, Córdoba y Neuquén en Argentina, Curitiba (Paraná) y Santa Catarina en Brasil; últimamente en una perspectiva más amplia y más atractiva, pero aún en su fase inicial, Ceará también en el Brasil".

Precisamente Sergio Boiser (julio-diciembre de 1998:761) dice:

"se ha puesto de moda hacer referencias a regiones "ganadoras" y "perdedoras" (Benko y Lipietz, 1992; Daher, 1994), hay que tener cuidado con las sobresimplificaciones y con el reduccionismo, porque, a menos, que se desee volver al equilibrio "casselliano", siempre y en cualquier período, hay regiones "ganadoras" y regiones "perdedoras", "lo importante es descubrir por qué razón algunas ganan y otras pierden";

De acuerdo a esas primeras limitaciones es válido realizar un primer razonamiento que nos lleve a discutir el uso liberal de esos conceptos criticados por unos y utilizados por otros.

¿No será que el criterio de ganador o perdedor esconde una concepción del mundo equivocado que piensa en forma errónea al considerar los fenómenos en estudio como dicotómicos (binario) o lineales y que se mueven considerando solo los dos polos de verdad, o las dos caras de una moneda, olvidando que en el mundo real existe matices, colores y no solo el bien o el mal.

Es decir, en el mundo que vivimos existen una variedad de opciones como son los colores del arco iris, como son las diversas variantes de desarrollo, como lo significan las diferentes razas que pueblan el mundo, como son las diversas alternativas que ocurren en el mundo de la distancia y que afecta al transporte pese al justo a tiempo y pese a la importancia que cumple el internet para acelerar los movimientos económicos y financieros, vigentes en los negocios de todo el planeta.

La diversidad de casos y experiencias, la nueva revalorización de la teoría demostraría que en los paradigmas de las ciencias sociales no existe una sola verdad y que es un media verdad hablar del vaso medio lleno o medio vacío. Por lo anterior, el uso del lenguaje técnico aplicado a las ciencias sociales, no puede ser estático ni lineal sino se va ajustando a los cambios de la realidad misma, que presenta una variedad de situaciones en el tiempo y en el espacio, en un mundo que es relativo y que constantemente renueva sus paradigmas.

Esta primera discusión conceptual del término de ganador o perdedor puede ser rica en matices, ya que develaría los supuestos que esconde el término y la pertinencia o no de usarlo cuando Benko y Lipietz hablaron de regiones que "ganan" o "pierden" en 1992.

¿Si esta concepción es exclusivamente economicista, ¿cómo debería articularse esta visión de ganador o perdedor si se piensa en el desarrollo de un país, de una región, de una ciudad, de un puerto o de una empresa, a la luz de los protagonistas del desarrollo?

Es decir, si se incorpora al énfasis económico, el contenido social expresado por los que deben ser los beneficiarios del desarrollo (los más pobres y que generalmente son excluidos del circuito económico y social) ¿Cómo quedaría constituido este nuevo paradigma? ¿Qué elementos consideraría, qué puntos incluiría, cómo se mediría los aspectos económicos que afectan el campo social?

En otras palabras, una región ganadora no debe serla solo bajo criterios económicos, sino también bajo los aspectos sociales que anteriormente señaló Sergio Boisier y otros investigadores ubicados en la escuela y enfoque que publica sus trabajos en la Revista EURE de la Universidad Católica de Chile y que tienen filiación con los "regulacionista franceses"⁹⁰.

En todo caso, un criterio más amplio de análisis exige considerar los aspectos históricos, los ámbitos de corto, mediano y largo plazos (aquí entran los aspectos de las estructuras económicas y sociales propuestos por los franceses), los aspectos del modelo económico de estabilización y apertura comercial vigentes en los últimos años del Siglo XX y primeros años del Siglo XXI.

Por ello, la construcción del concepto de puertos potencialmente ganadores y puertos potencialmente perdedores o en declive, se vincularán al ciclo económico mexicano y considerarán cuatro estadios bien tipificados que más adelante se presentan asociando el movimiento portuario al ciclo económico que sigue el país⁹¹.

¿Puede hablarse de ganador y perdedor comparando una región con otra de un país determinado (por ejemplo, se habla que en México las regiones ganadoras se ubican en la actualidad en el Centro y el Norte ;mientras que las perdedoras son las del Sur (Chiapas y Oaxaca), según el modelo económico y de apertura comercial aplicado desde la década de los ochenta .

¿Puede hablarse de ganadores y perdedores entre países de distintos bloques económicos de países desarrollados o en desarrollo?

¿Puede considerarse los criterios de ganador y perdedor en el caso de puertos y empresas que están incorporadas en el mundo global, mediante redes, espacios de flujos y que expresarían la figura del archipiélago de Pierre Veltz?

La propuesta de Benko y Lipietz de regiones que ganan y pierden se ubica entonces en los criterios del nuevo paradigma de la geografía económica y se

⁹⁰ En general si se quiere revisar los trabajos de EURE debe verse la siguiente pagina: www.scielo.cl.com

⁹¹ Es cierto que el movimiento y velocidad de los puertos se relaciona con el ciclo económico mexicano por lo que puede realizarse ejercicios sexenales que se correlacionen con los distintos modelos cerrados o abierto aplicados en México. No obstante, cuando este ejercicio se vincula con los ámbitos regionales se nota una carencia de datos que hagan homogénea la comparación. A título de ejemplo, si se piensa en Veracruz, Ramsarán demostró que es un puerto ganador, en una región en declive o perdedora. Pero el puerto sirve a la Ciudad de México que es una región ganadora. Ello demuestra la relatividad de los datos y como la categoría de los espacios de flujos distorsionan la relación directa o en sentido contrario que se formule. En todo caso, para el futuro y a partir de los datos mensuales de carga contenerizada que se tiene desde 1982 hasta el año 2005, se tratará de ligar esta data con los ciclos económicos regionales del Norte, del Centro y del Sur.

enmarca en el contexto de la aglomeración de empresas que conforman un distrito industrial. Los autores confirman que: "en síntesis, las regiones que ganan son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanos de tamaño medio que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las metrópolis".

La discusión que pretende realizar este trabajo debe primero revisar las distintas tipologías y los diferentes enfoques existentes en el campo de ganador y perdedor aclarando su uso, definiendo los conceptos y operativizando el mismo ligado a lo que se define como región ganadora y región perdedora.

Igualmente, y bajo los mismos criterios se debe realizar similar operación en el caso de los puertos. Evidentemente ya se aclaró que no se puede considerar una región igual a un puerto, por lo que preliminarmente se considera que una ciudad costera puede tener un puerto que puede ser ganador o perdedor, según el caso. La idea de linealidad en este caso se pone en tela de juicio ya que probablemente la característica de un puerto como empresa comercial o centro de negocios no puede ser igual al concepto de región que se ubica en un contexto económico y ámbito territorial más amplio.

En este sentido la bibliografía consultada, especialmente en lo que se refiere a los puertos, ayudaría a contextualizar dichos conceptos y a precisar como el movimiento de contenedores, el de carga comercial no contenerizada, el movimiento petrolero o de otros productos con poco o mucho valor agregado, permiten entender las bondades de un puerto que lo harían ganador o perdedor del comercio internacional, si se compara el puerto en estudio con otros puertos de su territorio.

Comparativamente el concepto construido se apoyará también en ejemplos de los países desarrollados, analizando la información y características de puertos ganadores como Barcelona en España, Long Beach en los Angeles (de la costa oeste de los Estados Unidos) y de Singapur, para encontrar que está detrás de su movimiento dinámico de mercancías y que los hace exitosos en el comercio internacional del mundo desarrollado.

Un reciente trabajo sobre los puertos de Perú y denominado "Plan Nacional de Desarrollo Portuario" (www.mtc.gob.pe del 20 de septiembre del 2004), presenta las últimas tendencias de puertos que movilizan contenedores y que permiten conocer la importancia de los mismos y los movimientos del comercio internacional, que se realiza a través de mercados como China, India, Japón y Estados Unidos, que junto con la Unión Europea se constituyen los líderes del comercio mundial (ver cuadro II-2).

Cuadro II-2 Veinte principales terminales de contenedores (2000-2002) (millones de teus)

Rango	Puerto	País	2000	2001	2002	Variación 2000/2001	Variación 2001/2000
1	Hong Kong	China	18.10	17.90	18.61	3.97 %	- 1.10 %
2	Singapur	Singapur	17.04	15.52	16.94	9.15 %	- 8.92%
3	Busan	Corea	7.54	8.07	9.33	15.61 %	7.03 %
4	Shanghai	China	5.61	6.34	8.62	35.96 %	13.01 %
5	Kaoshiung	Taiwán	7.43	7.54	8.49	12.60 %	1.48 %
6	Censen	China	3.99	5.08	7.61	49.80%	27.32%
7	Róterdam	Holanda	6.28	6.10	6.52	6.89	- 2.87 %
8	Los Angeles	EEUU	4.88	5.18	6.11	17.95	6.15 %
9	Hamburgo	Alemania	4.25	4.69	5.37	14.50	10.35%
10	Antwerp	Bélgica	4.01	4.22	4.78	13.27 %	5.24%
11	Long Beach	EEUU	4.60	4.46	4.52	1.35%	-3.04%
12	Port Klang	Malasia	3.21	3.76	4.53	20.48 %	17.13 %
13	Dubai	Emiratos Arabes Unidos	3.06	3.50	4.19	19.71 %	14.38 %
14	New York	EEUU	3.00	3.32	3.75	12.95 %	10.67 %
15	Quingdao	China	2.12	2.64	3.10	17.42 %	24.53 %
16	Bremenhaven	Alemania	2.71	2.90	3.03	4.48 %	7.01%
17	Gioia Tauro	Italia	2.65	2.49	2.99	20.08%	- 6.04%
18	Manila	Filipinas	2.87	2.80	2.87	2.50%	-2.44%
19	Tokio	Japón	2.96	2.77	2.83	2.17 %	-6.42 %
20	Felixstowe	EEUU	2.80	2.80	2.80	0.00 %	0.00 %
Total general			109.11	112.08	126.99	13.30 %	- 2.72 %

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), Perú, op. cit., 101.

Adicionalmente el cuadro II-3 adjunto presenta puntualmente las tendencias poblacionales actuales y las proyecciones de mercados y población para el año 2050, que demuestra como la tróada conocida de países puede cambiar con la presencia dominante de China e India (la tróada hasta ahora la conforman Estados Unidos, los países europeos y Japón).

Cuadro No II-3 Veinte países de mayor población (millones de habitantes)

año 2003			año 2050		
Rango	País	Población (millones)	Rango	País	Población (millones)
1	China	1289	1	India	1628
2	India	1069	2	China	1394
3	Estados Unidos	292	3	Estados Unidos	422
4	Indonesia	220	4	Pakistán	349
5	Brasil	176	5	Indonesia	316
6	Pakistán	149	6	Nigeria	307
7	Bangladesh	147	7	Bangladesh	255
8	Rusia	146	8	Brasil	221
9	Nigeria	134	9	Congo, R.D.	181
10	Japón	128	10	Etiopía	173
11	México	105	11	México	153
12	Alemania	83	12	Filipinas	133
13	Filipinas	82	13	Egipto	127
14	Vietnam	81	14	Rusia	119
15	Egipto	72	15	Vietnam	117
16	Turquía	71	16	Japón	101
17	Etiopía	71	17	Turquía	98
18	Iran	67	18	Iran	96
19	Tailandia	63	19	Sudán	84
20	Francia	60	20	Uganda	82

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario PNDP).Peru, setiembre de 2004, p. 94.

¿De qué forma el aspecto geográfico se vuelve determinístico y de qué forma la lotería de productos básicos marca o no las características que tendrían un puerto? Aquí se está pensando a la manera de Carlos Díaz Alejandro, quien consideró que los países latinoamericanos eran premiados, ya que sus recursos naturales les daban un orden importante en el comercio internacional. Otros autores discuten esta lotería y la plantean como perdición, ya que los países productores de materias primas se concentran en estas riquezas naturales y no incorporan a estos productos básicos un valor agregado clave para su despegue industrial. En todo caso, los últimos trabajos del desarrollo presentan países exitosos como Australia y Chile que basan su comercio internacional en los productos básicos, no generándose la maldición que hablaban los autores para los países latinoamericanos. Como en todos los casos son conceptos relativos que por generalizarse deben contrastarse en los distintos casos de países periféricos o países desarrollados.

Tanto la visión de la región como del puerto debe estar ligadas al concepto de ciudad- puerto para permitir poder derivar los eslabones que necesita el trabajo y medir el impacto del nivel de vida en la gente que habita en la ciudad-puerto , que precisamente preocupa al estudiar el Sureste de México.

¿Un puerto potencialmente ganador garantizaría o no un mayor nivel de vida en la población trabajadora y que habita en dicha ciudad y puerto?. Las primeras evidencias empíricas revisadas y los casos vistos de América Latina darían la respuesta de que no. ¿Cómo hacer para que empresas exitosas, florecientes y con indicadores sólidos de sostenibilidad tengan una responsabilidad social que exige invertir en la zona en donde tienen sus instalaciones y genera utilidades. Como lo plantea Miriám Cardozo en el artículo "Las Empresas y su responsabilidad en el campo social (2003, UAEM:163-187) es necesario que un tercer actor ingrese a apoyar a los más pobres no solo el estado, ni las organizaciones civiles, deben ser las mismas empresas que asuman compromisos de financiar proyectos y programas de ámbito local y que se focalicen en los habitantes pobres de sus ciudades de origen. Los casos de la Administración Portuaria de Veracruz (API de Veracruz), del puerto de Salina Cruz, de la empresa PEMEX en México o de la empresa TISUR, con el puerto de Matarani en el sur peruano, demuestran que en ninguno de los casos se asume el compromiso de apoyar a los habitantes locales que reclaman con razón ser favorecidos con recursos que se usan de la zona y que generalmente se exportan, beneficiando a grupos pequeños de esos lugares. La mayoría de los habitantes de esos territorios están excluidos de los beneficios del desarrollo.

Pese a que existen casos paradigmáticos no se pueden olvidar que también hay modelos de éxito en empresas que invierten en la zona donde se instalan. Un primer ejemplo es el de la empresa cementera Cruz Azul (de carácter cooperativo) en México, que tiene una ciudad importante en Lagunas, Oaxaca. Un segundo caso más participativo, es Parque Industrial de Villa Salvador en Lima (Perú). Por último, y sin ser exhaustivo hay el modelo participativo del puerto de Ilo en el Sur del Perú (departamento y región de Moquegua), en donde el municipio recibe apoyos financieros de la empresa de cobre Southern Peru, de capitales norteamericanos. En este último caso, se puso de moda el concepto de presupuesto participativo que ha permitido financiar obras y servicios en los habitantes de esta pequeña ciudad del Sur peruano⁹², siguiendo el ejemplo de Porto Alegre en el Brasil, cuna de la experiencia más importante de este campo⁹³.

⁹² Recientemente en Ancash, Perú se ha creado un fondo de las penalidades de la Mina Antamina que pagó 111.0 millones de dólares al Gobierno peruano, que se viene utilizando para generar obras de infraestructura local y apoyar a las universidades locales con los recursos pagados por no cumplir los niveles de inversión a que se comprometió la empresa minera.

⁹³ La municipalidad provincial de Ilo se ubica a 1250 kilómetros al sur de Lima en el desierto de Atacama a orilla del Pacífico. Tiene una población de 70, 000 habitantes especialmente migrantes y su economía se basa en la pesca con 120, 000 toneladas métricas de harina de pescado, una minería en donde se produce el 70 % de cobre del país y un puerto que moviliza 150, 000 toneladas métricas movilizadas. La modalidad de presupuesto participativo permitió que en el año 2000 el 15 % de los recursos se canalizara a inversiones municipales, en el 2001 el 40 % fue para este rubro y en el año 2002 se canalizaron el 50 % del total del presupuesto también al campo de las inversiones municipales, que principalmente se dedican a obras de infraestructura. (Ver: David Bastidas. Presupuesto Participativo en Ilo. Municipalidad Provincial de Ilo. CND, 2004.

En conclusión el uso del concepto "ganador" o "perdedor" aplicado a las regiones es relativo y exige aclarar si el concepto es usado bajo los criterios económicos o sociales. Si el análisis es exclusivamente económico como lo usa Benko y Lipietz afirmaríamos que las regiones puede ser potencialmente "ganadores" siempre y cuando estos indicadores tiene un componente social en donde los frutos de esa ganancia también tiene correas de transmisión para llegar a los habitantes más pobres de esas ciudades y puertos. ¿Si esto es cierto porqué en muchas regiones y lugares de América Latina y en México se mantienen focos de pobreza y exclusión. No será que el modelo de reestructuración portuaria y privatización que acompaña a la política económica genera grandes grupos de población excluidas de los beneficios económicos y sociales? Por lo anterior, el uso de los conceptos de ganador y perdedor en regiones, ciudades y puertos exigiría ser contrastados con el uso de categorías más integrales, como los de exclusión económica y social, lo que derivará en integrar mejor el paradigma para probar o negar lo que ya se adelantó, que la globalización y apertura comercial aumenta y polariza la pobreza.

A continuación y bajo esa idea rectora, se estudiará la exclusión económica y social, que se convierte en un enfoque o paradigma potente si se quiere evaluar los resultados de la política neoliberal aplicada, ya que este enfoque parte de una perspectiva distinta y trata de entender el funcionamiento del sistema económico que privilegia a unos pocos y atrasa a grandes grupos de población, justificando la idea del "malestar de la globalización" difundida por Stiglitz y otros pensadores críticos al paradigma dominante.

2.5. Exclusión e inclusión, crecimiento y atraso en los puertos y ciudades portuarias del mundo globalizado

Cabe afirmar que los puertos de los países periféricos experimentan procesos de "crecimiento" (o atraso) y de "exclusión" (o inclusión), y que vienen derivados de la políticas de apertura comercial y globalización aplicadas desde comienzos de los ochenta del pasado siglo y también debido a los procesos de reestructuración y privatización portuaria ejecutados en los primeros años de los noventa del siglo XX. Estas políticas han impactado a muchos puertos de los países latinoamericanos y por supuesto también afectaron a los puertos mexicanos como a: Manzanillo, Veracruz, Salina Cruz y también al puerto de Coatzacoalcos, que son el objeto central de esta investigación⁹⁴.

⁹⁴ Hay fenómenos simultáneos que se dan en los puertos: uno primero y clave es la reestructuración y privatización portuaria que aseguraría mayor eficiencia y rendimiento en el mismo y que se demuestra por el movimiento de mayor carga (contenerizada, granetera, petrolera o de otro tipo). Un segundo impulso lo da la política económica caracterizada por una apertura comercial y un manejo conveniente del tipo de cambio que abarata las importaciones; y una tercera causa que se da para mejorar la eficiencia de los puertos y las ciudades portuarias, es la presencia de inversiones en infraestructura carretera, de transporte

El concepto de progreso y exclusión, según Ulrich Bech, se da simultáneamente, es decir, y siguiendo a este autor se puede razonar que en cada ciudad-puerto hay pobres y ricos, los primeros se perjudican con la globalización y apertura comercial; mientras los segundos se benefician de la privatización portuaria y de la apertura comercial. Dentro de estos segundos estarían las empresas exportadoras, los funcionarios de los puertos, los trabajadores de cuello blanco de las empresas portuarias y algunos trabajadores sindicalizados, que se benefician con el crecimiento y expansión del movimiento portuario producido.

Siguiendo este análisis en una ciudad portuaria se perjudicarían los que perdieron su empleo, luego de la privatización, los trabajadores de actividades no rentables que ganan el salario mínimo, los desempleados y los hombres y mujeres que no reciben beneficios directos e indirectos del proceso de apertura comercial⁹⁵.

Por eso se habla de la exclusión para demostrar que un gran porcentaje de la población que reside en la ciudad y puerto está en pobreza o extrema pobreza y no recibe los efectos multiplicadores de una empresa portuaria, que crece, tiene ingresos, mejora sus servicios; pero se comporta como enclave.

La exclusión en este caso, debe entenderse como estar fuera de los circuitos comerciales y de progreso técnico, por lo que el goteo y los frutos de la sociedad moderna no les llega a esa población. Manuel Castells (noviembre 1999:162) señala la dinámica de la exclusión en la nueva economía global, poniendo el caso del África:

"En general, la lógica sistémica de la nueva economía global no otorga papel a la mayoría de la población africana en la nueva división internacional del trabajo". "La mayor parte de los productos primarios son inútiles o de bajo precio, los mercados son demasiados restringidos y la inversión, demasiado arriesgada, la mano de obra no posee la preparación suficiente, la

y en los puertos, que facilita el movimiento de mercancías vía el medio carretero, por mar o a través del ferrocarril. En conjunto, son varias pollicas que se dan simultáneamente y que en su conjunto impactan en los puertos. Al respecto, pueden consultarse para reforzar esta idea a los siguientes autores: Hoffmann, Thompson, Martner, Sánchez, Instituto Mexicano del Transporte, Baird, Burkhalter, Chías, OMC, y Daher, entre otros.

⁹⁵ En la experiencia peruana de privatización en el puerto de Matarani, en el sur del Perú en Arequipa Lorena Alcázar (GRADE, 2003:4) comprueba que: "los principales resultados encontrados revelan que la concesión tuvo un efecto positivo neto sobre el bienestar estimado en 14 millones de dólares. ¿Quiénes ganaron y quiénes perdieron debido a la concesión?. El principal beneficiado sería el Gobierno, el cual a pesar de perder los flujos resultantes de la operación de la infraestructura, se ve más que compensado por otros efectos (el pago inicial, la retribución, tasa regulatoria y el incremento en recaudación). En segundo lugar, los consumidores los cuales reciben una tercera parte de este cambio en el bienestar, debido al incremento en el excedente del consumidor generado en la operación privada. Finalmente, el concesionario que debe realizar un pago inicial y una contraprestación periódica por la operación del puerto, pero recibe las utilidades procedentes de este. Los perjudicados serían los trabajadores (principalmente por la reducción de salarios y las condiciones de trabajo) y el grupo de usuarios intermedios".

infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones es claramente inadecuada, la política resulta demasiado impredecible y las burocracias gubernamentales son ineficientemente corruptas”.

Por su parte el “progreso” será entendido en esta tesis como crecimiento, riqueza, inclusión, y será operativizado mediante el crecimiento de carga general y carga contenerizada, por indicadores de solvencia financiera e impacto regional y por variables de contenido social como: empleo, ingreso y pobreza.

Ricardo Yocelvezky (1997:320-321) al respecto manifestaba: “en el sentido más difuso, la noción de desarrollo se identificaba principalmente con la idea de “progreso”, definido en el sentido más general de la evolución del ciclo vital de las naciones que constituían el modelo a seguir para los países latinoamericanos, esto es Europa y los Estados Unidos de Norteamérica”.

Recuerda también el autor que la discusión latinoamericana “se centraba en la visión comparativa de “adelanto” o “atraso” relativos, como calificativo de la situación o incluso, en términos como “inferioridad” (R. Yocelvezky, 1997:321).

Esta discusión lleva a diferenciar los términos de “desarrollo” y simple “crecimiento económico”, entendiéndose que el primero es más completo e integral y que considera las variables sociales, mientras que el segundo se acerca más a los indicadores económicos que demuestran mejoría económica y tasa crecientes per se. La polémica de si existe crecimiento con la apertura comercial será vista en detalle en el anexo No 9 y en esta parte se evitará la controversia, teniendo claro que la teoría económica en este punto presenta datos que no permiten hacer conclusiones certeras. Sigue la duda y los datos estadísticos y econométricos han sido aprobados por unos y criticados por otros (al respecto, revisar los trabajos de Dani Rodrik)⁹⁶.

En lo que no existe discusión es que sigue existiendo población en pobreza y extrema pobreza en América Latina en el 2006, por lo que se puede decir que

⁹⁶ Para algunos autores la apertura comercial, según la concepción neoclásica, disminuye en el mediano plazo la pobreza. Para otros autores críticos, la apertura comercial aumenta la pobreza. Los primeros aportan datos para demostrar su aseveración y justificar las políticas aplicadas. Esta misma base estadística ha sido criticada por Rodrik y otros, argumentando que finalmente la apertura comercial y el modelo de economía abierta aplicado en la actualidad está empobreciendo a muchos países de América Latina y de África, principalmente. Si esto es cierto es evidente que los puertos crecen; pero no redistribuyen con lo que se comprobaría que las políticas neoliberales tienden a concentrar el ingreso y polarizar la riqueza en unos pocos. En síntesis, el modelo de economía globalizada en la época de la sociedad de la información no puede sacar a tanta población de los umbrales de pobreza y extrema pobreza por lo que conviene aplicar políticas económicas alternativas.

muchas políticas recomendadas por organismos internacionales han fracasado.

Se puede afirmar entonces que la idea de "progreso" está más cerca de la de "crecimiento" y es menos ambiciosa que la de "desarrollo", si se utiliza para el análisis de los puertos, motivo de esta investigación. En todo caso para que no exista confusión en las categorías de esta investigación se está utilizando la variable "crecimiento" versus la de "exclusión".

El BID por ejemplo (Informe 2000: V) dice: "se entiende por "desarrollo" no solamente progreso económico sino, también, desarrollo humano y capacidad de convivencia social". También la OMC(2002:85) afirma: "se considera que el crecimiento económico es un elemento vital del proceso de desarrollo, si bien se hace al mismo tiempo hincapié en que el desarrollo es algo más que el crecimiento". La misma OMC afirma: "el hecho de que no se enumere como meta el crecimiento económico, refleja la opinión antes descrita, es decir, que el crecimiento es un medio de lograr objetivos de desarrollo, no un fin en sí mismo (OMC:2003:86). Finalmente, esta institución concluye: "El crecimiento es una condición necesaria pero no suficiente, para mitigar la pobreza (OMC 2003:119)⁹⁷.

En su caso la "exclusión" como ya se mostró tiene una concepción más amplia e integral que de pobreza, y será analizada, a luz de indicadores de desconexión, estancamiento geográfico y territorial, olvido de grupos sociales y de "perdedores", no solo de los procesos de privatización portuaria aplicados, sino también por muchas razones y causas carentes de los satisfactores básicos necesarios que naturalmente deberían venir de un proceso de integración al mundo global que vivimos y que tiene también condicionantes históricos que lo explican.

La definición más completa de exclusión social es presentada por la OIT en un trabajo de Jordi Estivil (2003:17, 19-20) de la siguiente forma:

"La exclusión social puede ser entendida como una acumulación de procesos concluyentes sin rupturas sucesivas que, arrancando del corazón de la economía, la política y la sociedad van alejando e inferiorizando a personas, grupos, comunidades y territorios con respecto a los centros de poder, los recursos, los valores dominantes" (pp. 19-20). "No hay que olvidar que la noción de exclusión surge y se nutre de la exclusión económica (J. Estivil, p.17). "La exclusión no es un concepto de la teoría económica" (p.17). "A pesar de las ambigüedades de la noción de exclusión, esta es complementaria de la

⁹⁷ De acuerdo a la OMC de 2003 se podría parafrasear a la Institución Internacional diciendo : "los puertos crecen; pero no redistribuyen es decir no llegan a los más pobres"

pobreza, facilita una mejor comprensión de la inseguridad de ingresos del mundo desarrollado y las desigualdades oportunidades de los países en vías de desarrollo, focalizan la atención en el papel de los actores sociales y de las instituciones en los procesos de inclusión, permiten una aplicación al nivel micro de las relaciones individuales, familiares y comunitarias, revelando la importancia de los contextos locales, y al nivel macro aporta una nueva visión de la globalización y de la creciente vulnerabilidad de grupos específicos de la población y de áreas territoriales (Jordi Estivill, OIT, p. 34)".

¿Que diferencia la exclusión de la pobreza?

Como aparece en el cuadro II-4 la pobreza se diferencia de la exclusión en varios sentidos. En general el término pobreza parte de la economía tradicional y se ha considerado como carencia de medios, mientras que la categoría de exclusión es nueva y permite ser más utilizada en el campo político, siendo asimilada fácilmente por los grupos sociales y considerada como causa y resultado.

Cuadro II-4 Diferencias entre exclusión y pobreza

Uso de la noción de pobreza (por qué no esta siendo utilizada como antes)	Ventajas del uso de la categoría de exclusión (por qué se ha impuesto)
<ul style="list-style-type: none"> -ha sido el referente histórico de las actitudes y medidas más caritativas e individualizantes. -ha sido contemplada, a menudo, solo como carencia de medios y se le ha limitado al campo económico y más en concreto al de los ingresos; -se le ha querido dar un carácter coyuntural, pasajero, al mismo tiempo que definitorio de una situación inamovible; -se ha rechazado porque remitía por un lado a un pasado que se creía superado, a una presencia que importuna y no se quería admitir su persistencia; Su contrario es riqueza y ello remite a la dificultad de acometer su distribución; -su visibilidad entraña en contradicción con los discursos mediáticos, con determinados principios constitucionales, con visiones optimistas sobre las consecuencias ineludiblemente positivas del desarrollo económico; -su cuantificación, sujeta a debates metodológicos, permite más identificar que comprender, más gestionar que transformar y cuando alcanza volúmenes cuantiosos desanima a los responsables políticos y hace emerger el escepticismo frente a cualquier actuación que resume bien la frase: "siempre ha habido pobres y siempre los habrá". 	<ul style="list-style-type: none"> -tenía el valor de su novedad y podía aparecer como una innovación conceptual y terminológica y permitía relanzar un debate que parecía relativamente estancado; -se quería superar nociones como de privación, miseria, penuria, que evocaban rápidamente el sufrimiento y el malestar de los que se encuentran sometidos a ellas; -permitía hacer una reinterpretación acudiendo más claramente a las características estructural, pluridimensional y dinámica; -era más explicativa del nuevo panorama surgido con las consecuencias de la crisis de los setenta y de la conciencia de la necesidad de incorporar conceptos como periferia, fractura, estigmatización, etc.; -daba una idea más precisa del proceso. La exclusión es a la vez causa y resultado. Frente a la fotografía de la pobreza se mostraba la película de la exclusión; -su polivalencia y fluidez permitían, por un lado, constituirse como una respuesta a la necesidad de tener en cuenta su dimensión política y, por el otro, era más aceptable para sus gestores; -tenía menos carga estigmatizante que el de pobreza y por lo tanto también era más aceptable para la opinión pública y para los propios afectados; -su contrario es inclusión y en este sentido permite evacuar, hasta cierto punto, la cuestión de la desigualdad. palabras antónimas, como inserción, incorporación, integración, también han ayudado a extender la noción de exclusión; -las dificultades de su cuantificación y operacionalización permiten hablar de ella, sin comprometerse demasiado;

	<p>-no parece tener mucho sentido luchar contra la riqueza, en todo caso, si, contra una determinada distribución, mientras que luchar contra la exclusión o por una sociedad inclusiva no genera especiales temores. Políticamente puede ser aceptable por un amplio espectro de opciones políticas;</p> <p>-Todo el mundo puede identificarse con esta noción, en la medida en que es obvio que siempre está excluido de algo, de alguien.</p>
--	--

Fuente: Jordi Estivill, OIT, 2003, pp.21-22

De esta diferenciación entre pobreza y exclusión aparecería una primera duda.

¿Es válido afirmar en el caso de los puertos que ellos están en pobreza o es mejor preguntar si los puertos están excluidos o no?

En el primer caso considerar la "pobreza" de los puertos implicaría un estudio más económico que si se utiliza el segundo enfoque, ya que la consideración de exclusión tiene una connotación social que directamente nos lleva a registrar grupos sociales que pierden o ganan a la luz del modelo aplicado y considerando raíces estructurales, ámbitos geográficos y políticas más amplias que tienden a concentrar y a polarizar a la sociedad.

Es por esa razón que en los estudios modernos en el campo de la asistencia social de Europa se ha puesto de moda la categoría de "exclusión" que pertenece a un paradigma asociado con la social democracia, que es antagónica al paradigma neoliberal y que precisamente habla de la pobreza, como un aspecto residual o marginal. Las políticas que se derivan tanto de un diagnóstico que parte de la pobreza, como de la exclusión social llevan a programas diferentes, propuestas antagónicas y acciones no similares, por lo que se concluiría que es más potente la categoría de "exclusión" que de "pobreza".

No obstante estas virtudes, el mismo autor Jordi Estivill de la OIT manifiesta que el uso del concepto de exclusión también tiene problemas como la idea de heterogeneidad de su utilización. Pese a esos problemas resume su planteamiento, señalando la virtudes del enfoque como aparece en el cuadro II-5.

Cuadro II-5 Comentarios y problemas al uso del concepto de exclusión

-La heterogeneidad de su utilización, que permite designar situaciones dispares, obtener consensos políticos, aceptaciones contradictorias, evacuando a la vez el examen de las situaciones límites de la exclusión y el análisis de las causas y los procesos que la provocan;
 -la dificultad de generalizar los puntos y fases de ruptura y de identificar y conjugar los distintos procesos que confluyen y de darle un sentido operativo;
 -la posible desviación con respecto a las situaciones más extremas de penuria y precariedad individual y colectiva

Otras reflexiones sobre la importancia de la exclusión se da:

-Cuando esta noción ha sido aplicada a investigaciones o a programas y a proyectos operativos, parece haber aportado un valor añadido no solo a la comprensión de los fenómenos sino también a las estrategias diseñadas.

-El tercer argumento tiene que ver con la latinoamericanización de la vida económica con el paso de una sociedad productiva a una sociedad de mercado. Por otro lado, la creciente interrelación económica, social y cultural a escala mundial, acercan realidades que antes parecían alejadas. "La crisis de los setenta afecta de manera notable no solo a Europa sino a todos los continentes. En todos ellos se han agravado las desigualdades, se ha profundizado y se ha extendido la pobreza, en todos ellos se han producido políticas más o menos duras de ajuste económico sin que haya habido, en general medidas sociales de compensación (J. Estivill, 2003, p. 24)"

-"La cuarta respuesta consiste en que si se adopta la aproximación hecha de la exclusión social, al poner de relieve la articulación de las dimensiones políticas, sociales, económicas y territoriales, esta podría ser igualmente aplicable a los países en vías de desarrollo en los que se tiende más a analizar desde la pluridimensionalidad a una realidad que también es más móvil e inorgánica y no tiene la compartimentación que existe en Europa Occidental" (J. Estivill, OIT, p.24).

-"La quinta insiste en que todos los países se encuentran sometido a retos parecidos, como los de crear las condiciones de un desarrollo económico y social duradero y sostenible, potenciar el capital social, respetar el patrimonio natural y cultural, profundizar las democracias y los sistemas de participación, extender la protección social creando sociedades más tolerantes y más justas (J.Estivill, OIT, pp.24-25)".

-En esos sentidos, utilizar la exclusión y sus contrarios como la integración, la inclusión y la inserción podría tener una transferibilidad global, lo cual no quiere decir que las estrategias concretas hayan de ser iguales y homogéneas en todos lados". "Por fin, transferir la noción de exclusión del Norte al Sur (de Haan, A., 1998) significa ponerla a prueba, verificar su capacidad de lectura de la realidad y al mismo tiempo, comprobar que sus atributos (multidimensionalidad, procesual, estructural, etc) y sus complementarios (participación, incorporación, globalidad, partenariado, etc. se convierten en estrategias útiles y válidas.

Fuente: Jordi Estivill. Panorama de la Lucha contra la Exclusion Social, OIT.Primer edición, 2000, pp. 23-25.

En conclusión, el uso de las categorías de "exclusión" y "crecimiento" para aplicarlas a cuatro puertos de México, en una economía globalizada tiene sustento. Primero porque el considerar la exclusión permite explorar varios campos de la desintegración económica y social, que puede afectar a puertos

pobres y privatizados, que pierden en la competencia "feroz" que se produce por carga. Segundo, esta categoría permite también explorar en qué medida la privatización de los puertos afecta a los grupos sociales".

Siempre pierden los "pobres" y ganan "los ricos"? ¿Qué aspectos novedosos para la literatura marítima y portuaria se pueden derivar de este trabajo con un enfoque no convencional ni tradicional. Y tercero, él considera la categoría de "crecimiento" implica reconocer que los puertos mediante carga e ingresos vienen creciendo, aspecto que beneficia en general a la empresa portuaria. Lo que falta dilucidar es qué grupos económicos y sociales se benefician o se perjudican con las políticas aplicadas en los puertos y especialmente cómo la ciudad portuaria registra estancamiento o crecimiento, reflejo de una apertura comercial que llega y que le exige competir con sus vecinos, con otras regiones y con mercados de otros países. Aquí se escondería una concepción de desarrollo que lleva a la tipología, ya planteada por Boiser y que implicaría superar el atraso de las regiones y puertos que aparentemente están excluidos de la competencia internacional.

A continuación, se presentarán algunos casos y evidencias empíricas de los resultados de la privatización en algunos puertos de países periféricos, se considera a los países latinoamericanos como una muestra de lo que se registra también en los puertos de México.

Será lógico encontrar datos referidos a los resultados de la privatización y es más difícil demostrar como estos efectos se dan en la población, que vive en cada ciudad y puerto escogido en esta muestra.

Los datos referenciales serán enriquecidos en el estudio que se realiza en el capítulo IV que compara cada uno de los cuatro puertos escogidos para el análisis: dos puertos del centro y que miran al Norte y dos puertos del Sur, que son petroleros y aparentemente se comportan como enclaves.

¿Hay crecimiento y exclusión principalmente en los puertos pobres de los países latinoamericanos ?

En los casos que a continuación se presentan (ver recuadro II-2) se demuestra algunas evidencias empíricas de los resultados de las políticas en los puertos pobres de los países periféricos. En general, se encuentran que los procesos de progreso y exclusión en los puertos escogidos han venido acompañadas de políticas de privatización portuaria, por lo que los resultados conseguidos afectan específicamente a los puertos e impactan indirectamente en las ciudades y puertos en donde se aplicaron estas políticas.

Siempre hay ganadores y perdedores en los puertos: ¿quiénes ganan y porqué? y qué dicen los casos de los puertos mexicanos? Estas serán las preocupaciones de esta parte vistas con más detalle en los capítulos III y IV de esta tesis, que analizan lo que pasó con los puertos mexicanos, que estuvieron siempre entre el atraso y el crecimiento o entre la inclusión y exclusión. Un componente clave para entender su desarrollo será conocer la historia de los puertos que permean, condicionan, facilitan o estancan sus posibles despegues. Este punto será desarrollado en el capítulo III.

Recuadro II-2

Casos	¿Entre el progreso y la Exclusión?: o de la privatización al bienestar social ?
1. Puertos del Brasil (BID, 2001:178)	Hasta 1993 los puertos brasileños se caracterizaban por su ineficiencia, exceso de burocracia y constante falta de inversión. Este resultado se reflejaba en las tarifas portuarias que eran tres veces hasta seis veces más del promedio internacional, largos períodos de espera de los buques y servicios deficientes. La ley de Modernización Portuaria permitió la participación privada en los servicios de manejo de carga y liberalizó las tarifas portuarias con el propósito de promover las competencias entre puertos vecinos. El gran obstáculo ha sido la resistencia sindical. Las dificultades ocasionadas por el gasto de planilla limita la posibilidad de recortar los gastos portuarios. El proceso ha rezagado a Brasil en comparación al despegue que ha tenido Argentina. Por ejemplo: en 1998 el costo promedio de manejo de un contenedor de 20 pies en Buenos Aires era de 130 dólares, mientras que en Santos ascendía a 350 dólares. Una de las razones era que se necesitan 50 trabajadores para movilizar la carga de un buque en Santos, en comparación con Buenos Aires donde solo necesitan 14.
2. Puerto de Matarani en el Sur del Perú	El puerto de Matarani en el sur peruano fue el primer puerto concesionado e inició operaciones el 18 de agosto de 1999. La privatización trajo un efecto total sobre el bienestar positivo y se estima en aproximadamente catorce millones de dólares (considerando solo una parte del período total de la concesión). El Gobierno habría resultado beneficiado, no solo por el pago inicial y los pagos periódicos derivados del contrato, sino por la mayor recaudación generada. Así, el gobierno habría sido beneficiario en alrededor de seis millones de dólares. El concesionario también resultó ganador, gracias a las utilidades obtenidas de la operación del puerto. La operación del puerto habría significado para el concesionario un beneficio aproximado de tres millones de dólares. Finalmente, los consumidores (usuarios finales de la infraestructura) ganan por la eficiencia y calidad en la prestación de servicios. Este grupo recibe una cantidad equivalente a cinco millones de dólares. Los impactos de esta privatización se dan en una municipalidad provincial de Ilo que se ubica a 1250 kilómetros al sur de Lima en el desierto de Atacama a orilla del Pacífico. Tiene una población de 70, 000 habitantes esencialmente migrantes y su economía se

	<p>basa en la pesca con 120, 000 toneladas métricas de harina de pescado, una minería en donde se produce el 70 % de cobre del país y un puerto que moviliza 150, 000 toneladas métricas movilizadas.</p>
<p>3. Puertos de Colombia (Liliana Lopez y Fabio F. Moscoso, Facultad de Economía, Universidad Externado de Colombia, s/f:13)</p>	<p>Una primera aproximación para mejorar la eficiencia portuaria fueron los procesos de privatización en Colombia. Esta privatización buscaba mejora la productividad del sector exportador. En el caso colombiano, el proceso de transferencia de los puertos al sector privado ocasionó un rápido crecimiento de la productividad, reduciendo los costos para los usuarios de los puertos y generando atractivas tasa de retorno para los concesionarios. A partir de 1991, la evolución de estos puertos ha sido altamente significativa, presentando tasa de crecimiento altas: en 1995 se movilizaron a través de los terminales marítimos colombianos 50.5 millones de toneladas, registrándose un aumento del 14.5 %, respecto a 1994. En el 2000, se movilizaron 85 millones de toneladas anuales (MTA) de carga general, 32 MTA de carbón y 32 MTA de carburos y derivados. La capacidad actual instalada permite recibir 150 MTA de carga general, 40 MTA de carbón y 80 MTA de hidrocarburos y sus derivados. Gracias a las nuevas inversiones encaminadas a elevar los parámetros de eficiencia, se logró incrementar la eficiencia en, aproximadamente, un 15%. Los diferentes puertos marítimos del país movilizaron entre 1995 y 1999 el 96 % de las exportaciones del país y el 63 % de las importaciones colombianas (p.13)</p>
<p>4. Puerto de Guaymas en México (Carlos Martner, enero-abril 2002:15, 17, 37).</p>	<p>En la actualidad podría decirse que Guaymas presenta una situación intermedia entre los puertos dinámicos y los estancados. Aunque no ha logrado articular redes productivas de bienes manufacturados intermedios, mantiene una presencia importante en el manejo de insumos y bienes tradicionales de la región. En el comercio exterior, predominan los graneles agrícolas, los minerales y recientemente se han incorporado los fluidos no petroleros. Dentro del sistema estatal de ciudades ha tendido a ubicar a Guaymas dentro de la zona de influencia de una ciudad de mayor jerarquía regional, como es el caso de Ciudad Obregón y en gran medida este hecho se corrobora cuando se toman como parámetros los flujos de importaciones que ingresan por el puerto. La mayoría son insumos agrícolas y fertilizantes destinados a empresas aceiteras y fábricas de alimentos para ganado, localizadas en Ciudad Obregón y Navjoa. En resumen, los cambios observados en torno a Guaymas y su región contigua son puntuales y consisten básicamente en la construcción de terminales especializadas en el puerto y en localidades interiores para mejorar el rendimiento de las redes productivas asociadas a la región (p.37).</p>
<p>5. Puerto de Lázaro Cárdenas en México (LenIn Navarro y Zoe Infante, enero-junio 2004:99 y 119).</p>	<p>El análisis estratégico del puerto de Lazaro Cárdenas da cuenta del potencial económico existente en la zona occidental del estado, pero también permite identificar la presencia de un espacio que no ha sido aprovechado como detonador estratégico de los municipios cercanos al puerto y más marginados de la entidad. Las oportunidades de desarrollo del mercado interno que ofrece el puerto, y su posicionamiento geoestratégico con el mercado nacional y la Cuenca del Pacífico, seguramente</p>

	<p>influirán en forma decisiva como un detonador económico de la entidad en general (p.119).El puerto de Lázaro Cárdenas se comporta como un enclave del desarrollo local, regional y global del país con respecto a la Cuenca del Pacífico (p.99).</p>
<p>6. Puerto de Veracruz en México (Candice Ramsarán, junio 2001 y Carlos Martner y Aurora Moreno, IMT, 2000)</p>	<p>El puerto de Veracruz se encuentra desvinculado de la entidad y la zona urbana. Sin ser el puerto de Veracruz un enclave, si se demuestra en este trabajo que los beneficios no se derraman igualitariamente en el municipio y en el estado donde se asienta el puerto (C. Ramsaran, p.1)</p> <p>En el municipio de Veracruz habia 466, 260 habitante en 1999 que representaba el 6.6 % del total de la población del estado (C. Ramsaran, op cit.)</p> <p>El puerto en 1983 movió cerca de tres millones de toneladas, en 1991 manejo cuatro millones, sin embargo en 1999 muestra un cambio superlativo, al alcanzar 13.5 millones de toneladas. En 1999 la carga contenerizada se habia consolidado como uno de los flujos más dinámicos del puerto y representaba el 32.5 % de las toneladas manejadas (C. Martner y A. Moreno, p.X).</p> <p>En general, si bien el puerto de Veracruz mejoró con la privatización o reestructuración portuaria, mantiene problemas latentes como hacia adónde puede o debe crecer. Se aprecia además que el puerto está ligado a los circuitos económicos de la ciudad de México y no se notan mejoras redistributivas en la población que vive en el puerto, por lo que se registra una concentración del ingreso y una polarización social que en el capítulo V de esta tesis se revisará con cuidado. ¿Hay enclave portuario o no debe ser respondido en el trabajo?</p>
<p>7. Puerto de Salina Cruz en Oaxaca, México</p>	<p>La reestructuración portuaria realizada en agosto de 1994 fue favorable en el sentido administrativo y de eficiencia, ya que los indicadores económicos y financieros mejoraron dependiendo del movimiento de la refinería de PEMEX, que utiliza el puerto para movimiento de cabotaje para los principales ciudades de la costa del Pacífico. No obstante este elemento positivo que categoriza un puerto de enclave se registra una caída notable de la carga contenerizada que pierde clientes que se van al puerto de Manzanillo. El puerto está en crisis ya que su capacidad instalada permanece ociosa por falta de movimiento de contenedores que siguen migrando al puerto de Lázaro Cárdenas o al principal puerto líder de México que desde el 2002 es el puerto de Manzanillo.</p> <p>La reactivación que se buscaba con el Plan Puebla-Panamá y la idea siempre presente de dinamizar el corredor transístmico de Coatzacoalcos a Salina Cruz sigue siendo un sueño.</p> <p>La caída de la carga contenerizada y el movimiento errático de PEMEX ha complicado las finanzas del puerto que vienen cayendo en sus ingresos. ¿Quiénes pierden y ganan con esta situación?.La mayoría de agentes económicos y sociales del puerto vienen perdiendo por lo que la esperanza de que la reactivación del puerto influya en el ingreso de los habitantes de la ciudad y puerto se mantiene con un meta muy alejada de la realidad.</p>

	<p>El comportamiento del puerto como enclave se demuestra ya que Salina Cruz concentraba el 1.5 % de los establecimientos comerciales, representaba el 23.8 % del total de las remuneraciones; el 72.2 % de los ingresos totales y alcanzaba el 71.8 % del total del gasto del estado de Oaxaca. De ello se concluía que la refinería de PEMEX y la Terminal marítima también de PEMEX que está instalada en el puerto de Salina Cruz congrega en los dos casos a 2, 283 trabajadores y se ha convertido en la única empresa de dimensiones globales instalada en la entidad. Esta se comporta como enclave y los ingresos que genera impacta relativamente en la entidad privilegiando el mercado que significa los trabajadores de PEMEX, aunque la ciudad tiene 76, 000 habitantes.</p>
8. Casos de Africa (BID, 2000:154).	<p>Los datos sobre el costo del transporte marítimo son difíciles de conseguir, pero un estudio reciente realizado por la UNCTAD demostró que a un país africano sin salida al mar, transportar por tierra un contenedor para transporte marítimo puede costarle hasta un 228 % de lo que cuesta transportarlo por mar desde el puerto europeo más cercano.</p>
9. Ejemplos de Baltimore, Liverpool, Genova y Barcelona (Joan Alemany, Revista Aquapolis, noviembre 1999).	<p>Se conoce que Baltimore ha cambiado considerablemente la base económica en torno a su viejo puerto, pasando de una situación de abandono y crisis económica del centro urbano a ser una zona que recibe más de 7.5 millones de turistas al año y donde se han creado cerca de 30, 000 puestos de trabajo. También la restauración y reforma de los viejos docklands de Liverpool le han permitido a la ciudad cambiar la tendencia de abandono y crisis económica que mantenía desde los años sesenta y hoy, a pesar de que no han desaparecido totalmente los viejos problemas, el área del Alberts Dock recibe unos 5 millones de visitas al año y en esta zona y sus docklands más cercanos se han creado unos 6.4000 nuevos puestos de trabajo.</p> <p>En las viejas ciudades portuarias de Genova donde desde la Exposición Internacional del Porto Vecchio de Génova donde la Exposición Internacional de 1992 se ha producido un importante cambio urbanístico que ha supuesto la creación de numerosas actividades y que acoge a unos 3.5 millones de visitantes al año y el Port Vell de Barcelona donde se han creado entorno a 3, 000 nuevos empleos y que en el año 1998 recibió unos 18 millones de visitantes.</p>
10. Caso de la ciudad de Nueva York y puerto de Nueva Jersey en Estados Unidos (Cristofol Tobal, 20 de abril de 1997)	<p>Pese a que Nueva York es la ciudad líder en las transacciones comerciales, se considera que solamente un 3 % de su PIB procede directamente del tráfico marítimo que desarrolla</p>
11. Caso del Reino Unido (ALADI, Curso de Reforma y Gestion Portuaria, Montevideo, 5 y 6 de noviembre de 2002:42).	<p>Por ejemplo, la generación de empleos en el hinterland debida a la exportación puede constituir una herramienta idónea para ubicar en su justa medida las demandas de los trabajadores portuarios en materia salarial y de puestos de trabajo. Se ha demostrado que racionalizando el empleo y logrando bajas de costos portuarios aumenta geoméricamente el empleo en el hinterland. En el Reino Unido se ha llegado a la conclusión que por cada puesto de trabajo que se redujo en el puerto se crearon cinco puestos en el hinterland.</p>
12. Conclusión	<p>¿Hay crecimiento y atraso o exclusión e inclusión en los puertos</p>

	<p>pobres de. países periféricos?</p> <p>De los once casos revisados se demuestra que la privatización si ha mejorado los indicadores económicos y de carga de los puertos privatizados o reestructurados. No es claro que estos beneficios impacten en la ciudad- puerto; aunque se registran importantes avances en los campos del ingreso y del empleo en algunos casos presentados. Es necesario una mirada más amplia para conocer las causas y los efectos que tienen los procesos de privatización en los puertos de los países periféricos y comprobar si estos han aumentado, mantenido o han disminuido la pobreza. ¿Hay mayor comercio de mercancías pero ello no garantiza que los beneficiarios no hayan sido unos pocos: el gobierno, algunos grupos privados, funcionarios, otros grupos pequeños de trabajadores y en menor medida estos beneficios redistributivos ¿cómo beneficiarían a los pobladores de los puertos. ¿Ese es el quid de la cuestión que pretende develar esta investigación?</p>
--	--

Fuente: Elaborado en base a las fuentes señaladas.

2.6. Los puertos y las Relaciones Internacionales: ¿por dónde va el debate?

Este punto busca demostrar que el tema de las relaciones internacionales (RRII) ligados a los puertos, tiene cierta complejidad, en la medida que las teorías de las relaciones internacionales están en pugna y la visiones teóricas tradicionales que reunía un conjunto de enfoques de RRII ha sido cuestionadas, a la luz de la globalización o mundialización, por la que pasa el mundo y que esconde intereses, países, bloques económicos, empresas transnacionales, organismos no gubernamentales de desarrollo (ONG) y una variedad de actores internacionales, nacionales y regionales, presentes en los territorios del mundo como "aldea global"⁹⁸.

La visión simple del estado nacional ha sido dominada por otras fuerzas internas y externas que reducen los radios de maniobra de los estados nacionales y que ponen en cuestión a la propia teoría tradicional.

Este aspecto se complejiza aún más si ligamos las teorías con la economía y los puertos de México, país semiperiférico, vecino de Estados Unidos y con un

⁹⁸ Una muestra de esta polémica lo constituye, por ejemplo, el debate existente sobre la globalización y la regionalización. Ver al respecto: Alda Lerman, "El debate sobre la globalización y la regionalización". Bancomext. Comercio Exterior. Vol 56, Núm. 12, México, diciembre de 2006, pp 1039-1046.

Sur atrasado, que tiene un Istmo de Tehuantepec y como vecino a Centroamérica y al Canal de Panamá⁹⁹.

Por eso en un trabajo previo (Ojeda, marzo 2002:19) se consideró que en específico: "el caso de México es muy ilustrativo porque el país sería un ejemplo típico de nación que tiene puertos que "ganan" y "pierden" en el sistema mundial. A la luz de ser un vecino "privilegiado" de Estados Unidos, tener firmado desde 1994 un Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) y contar con redes comerciales hacia el Lejano Oriente, Europa y con las costa Este y Oeste del mismo Estados Unidos. Se concluía que: "este caso especial hace de suyo interesante la aplicación del tema de las relaciones internacionales, en el contexto de un Sureste atrasado y dependiente, y con puertos regionales pobres (Salina Cruz en Oaxaca y Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz); pero con enclaves petroleros y recursos naturales de interés para el comercio mundial en el nuevo Siglo XXI.

El estudio en sí podría tener distintas ópticas y perspectivas dependiendo de cómo las teorías explican los casos de los puertos.

Bajo esas limitaciones y restricciones, esta sección estudia en primer orden a los puertos priorizando el aporte de Mahan en las Relaciones Internacionales.

En segundo orden, se presenta dos definiciones de las RRII demostrando la pugna de las teorías; y en tercer caso, se revisan los conceptos comerciales vinculados a la conocida "tríada comercial", discutiendo en qué medida dicha categoría debe ser enriquecida con los "nuevos ganadores" como la China y la India. Se reconoce en esta parte la importancia de contar con un Mahan modernizado y actualizado, ya que la información empírica que se presenta justifica que el poder marítimo y naval esté descansando en solo algunos países desarrollados, que siguen dominando el comercio, tienen empresas dueñas de los barcos y que monopolizan el comercio, vía los contenedores que se transportan por el mar".

⁹⁹ De acuerdo a Carlos Salinas (2000:42): "Históricamente, la vecindad con los Estados Unidos fue considerada como una desgracia por muchos mexicanos". "Significó la pérdida de más de la mitad de nuestro territorio durante la invasión de 1846-1847". "Por eso, a fines del Siglo XIX, el presidente Sebastian Lerdo de Tejada se resistió a construir el ferrocarril que vinculara a la capital mexicana con la frontera del norte, debido a la experiencia de las amargas incursiones militares en nuestro país por parte de esa nación". "Entre Estados Unidos y México, mejor el desierto" afirmó. "Su sucesor, Porfirio Díaz, acuñó otra famosa frase: "Pobre México, tan lejos de Dios y tan cerca de Estados Unidos..." Pero la relación entre ambos países se dio a partir de una rara mezcla de estereotipos enfrentados; agravio y atracción, temor y oportunidad..." Habían por supuesto, razones históricas que explicaban estos sentimientos.

La importancia de Mahan en las Relaciones internacionales (RRII)

Decía Octavio Ianni en 1995 que: "el proceso de globalización obliga a modificar el paradigma de las relaciones internacionales previamente vigentes, que confería a los estados-naciones el carácter de actores principales y predominantes del sistema".

Esta aseveración parte de la idea central de que la conformación del mundo actual con nuevos actores económicos y sociales, conformado por empresas multinacionales, con ONG muy importantes, con organismos internacionales y con países grandes y pequeños hacen muy compleja las relaciones internacionales, y por supuesto, agudiza las tensiones que se producen por territorios, por recursos, por el dominio de los mares y por convertirse en países ganadores y dejar de ser perdedores. En ese entorno se justifica que Dougherty y Pfaltzgraff mencionen que las "teorías de las relaciones internacionales están en pugna" buscando caminos interpretativos, nuevos paradigmas y marcos de análisis modernos que ligen la teoría con la realidad.

¿Son las empresas mundiales (de carácter global) o son los estados nacionales los que comandan y marcan hacia dónde van las economías y las relaciones internacionales ?.

En algunos casos se registra que muchas empresas grandes denominadas "multinacionales" alcanzan ventas que superan a los productos brutos nacionales de muchas naciones pequeñas; en otros se diría que se mantiene la hegemonía económica y de relaciones internacionales de algunos países desarrollados, que se convierten no solo en las locomotoras de la economía mundial, sino en los protagonistas del mundo con un poder hegemónico que usan para avasallar y dominar a países más débiles.

Esta consideración moderna no ignora que han existido en la antigüedad enfoques tradicionales que en el campo de las relaciones internacionales, priorizaron el mar y el poder que este ejerce en los países que lo usan y que derivó que en los Siglos XIX y XX a que estas mismas naciones creyeran en las concepciones de Mahan y tuvieran una armada muy fuerte y una fuerza naval bien equipada, que les permitió ejercer su dominio en sus colonias, en su área de influencia y en países que fueron conquistados y avasallados en forma típica a como lo hacían históricamente antes: España, Inglaterra y Holanda.

Por ejemplo, si hablamos del mar y del dominio del mismo, se debe considerar los aportes de Alfred Thayer Mahan (1840-1914), oficial naval norteamericano, quién difundió y divulgó una teoría que recomendaba que si un país quería ser grande y dominante debía dominar el mar. En esta idea coincide con Sir Walter

Raleigh que afirmaba que: "quién manda en el mar, manda en el comercio, quién manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo, y domina, en consecuencia, al mundo entero" (Jorge Terzago, 28 de octubre de 2005:9). También Ralph Waldo Emerson (1803-1882) un escritor norteamericano decía: "las naciones más avanzadas son siempre las que más navegan" (Lorena García, 2005, p.9)".

Mahan entonces fue el primer autor que reconoció la importancia del control del mar y el rol que este desempeñaba en la historia mundial (Jorge Terzago, 28 de octubre de 2005:4).

Este autor como ya se adelantó no "solo influyó sobre los gobiernos para que construyeran acorazados y establecieran bases, sino que los indujo a anexionar territorios en ultramar, pensando que podrían proporcionarles nuevas claves de control, como las rutas del comercio oceánico o el paso de buques de guerra" (J. Terzago, *ibid*, p.4).

¿En qué contexto desarrollo sus ideas Mahan?

Como lo plantea Dougherty y Pfaltzgraff (1993:70-71):

"Mahan escribió durante el período de la última gran ola de expansión imperial europea y del surgimiento de Estados Unidos a la condición de potencia mundial. Sus ideas influenciaron en gran medida a Theodore Roosevelt, quién primero como Secretario Adjunto de Marina y luego como Presidente, contribuyó decisivamente al surgimiento de Estados Unidos como potencia naval de primer orden". "El análisis de Mahan de la historia marítima, se basaba en la observación de que el surgimiento del Imperio británico y el desarrollo de Gran Bretaña como potencia naval había ocurrido simultáneamente. Las rutas principales del mundo se habían convertido en los vínculos de comunicación interna del imperio". "Excepto por el Canal de Panamá, Gran Bretaña controlaba todos los cursos de agua principales del mundo y los mares estrechos o puntos de estrangulamiento, aquellos cuerpos de agua cuyo acceso, o cuyo pasaje podía ser controlado con relativa facilidad desde cualquiera de las dos costas: Dover, Gibraltar, Malta, Alejandría, el cabo de Buena Esperanza, el estrecho de Malaca en Singapur, el Canal de Suez y la entrada al río San Lorenzo".

El análisis de Mahan también se relaciona con los puertos, ya que al referirse a Francia, en comparación a Inglaterra (Dougherty y Pfaltzgraff, 1993:71) dice:

"...la longitud de la línea costera y la calidad de los muelles eran factores importantes, si bien la extensión del territorio podía constituir una fuente de debilidad si la tierra no tiene niveles adecuados de población y recursos

naturales. Mahan sostenía que el tamaño y el carácter de la población y una aptitud para los emprendimientos comerciales, especialmente aquellos del comercio internacional, indicaban la capacidad de una nación de convertirse en una potencia de primera. Una nación con una gran porción de su población hábil para los emprendimientos marítimos, especialmente la construcción de barcos y el comercio, tenía el potencial de convertirse en un gran estado marítimo. En suma, Mahan correlacionaba el poder nacional y la movilidad por los mares porque en la época en que escribía, el transporte por tierra era primitivo por contraste con la relativa facilidad de movimientos sobre los océanos "carentes de fricciones".

Para Mahan el poder marítimo se definía como: "la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto". En síntesis, consiste dice Jorge Terzago (28 de octubre de 2005:7): "en la facultad que tiene un estado para usar el mar en su beneficio".

Los componentes de los intereses marítimos de acuerdo a Mahan son (Jorge Terzago, *ibid*, 7)

- marina mercante nacional, transporte marítimo y fluvial
- terminales marítimos
- Comercio exterior
- flotas pesqueras e instalaciones de apoyo
- buques e infraestructura de investigación científica oceánica
- industria naval, entre otros.

En conclusión, el enfoque de Mahan, que pertenece a las teorías ambientales de las Relaciones Internacionales, importa no solo por los aspectos geográficos vinculados a los mares, sino también por considerar puntos de geopolítica que dieron fuerza y vigencia a muchas interpretaciones de relaciones internacionales que descansaban su fuerza en el dominio del mar. Según Jorge Terzago de la Universidad de Viña del Mar en Chile, son reflexiones y conceptos que han perdido vigencia si consideramos al pie de la letra la propuesta de Mahan; pero si a esta interpretación la ubicamos en el mundo globalizado actual y la comparamos con las empresas transnacionales que dominan el mundo marítimo, encontraremos que la filosofía antes expuesta, explica porque empresas cuyos orígenes son países desarrollados mantienen la hegemonía y el dominio naviero, lo que los hace fuerte en la competencia que se produce en el comercio exterior por mercancías y servicios.

Una comparación entre lo propuesto por Mahan y los recursos, tecnología, buques, terminales y puertos de las empresas que dominan los mares y los circuitos comerciales internacionales, demostraría que sigue presente la idea del dominio del mar porque gran parte del comercio internacional se realiza a través de empresas cuya origen es extranjero¹⁰⁰.

Como se demuestra en el cuadro II-6 efectivamente y de manera cuantitativa hay concentración del transporte marítimo en naciones y empresas de origen extranjero, estando el "monopolio del poder marítimo" en unas pocas manos y empresas. ¿Será que Mahan sigue vigente transformado pero señalando la estrategia que se debe seguir por los mares en el Siglo XXI?

Cuadro II-6 Poder Marítimo, concentración de buques y naves siguiendo a Mahan

Indicador Escogido	Comentario
Actividad Marítimas de las 25 principales naciones comerciantes (2003) (UNCTAD, 2004)	Estados Unidos maneja el 13 % del comercio mundial (en valor) y el 5.9 de la flota mundial (TPM), Alemania registra el 8.7 % del comercio mundial y el 6.3 % de la flota mundial; Japón moviliza el 5.5 % de todo el comercio mundial y es dueño del 14.2 % de toda la flota mundial; China representa el 5.5 % del comercio mundial y el 6.1 % de la flota mundial.
Diez principales empresas del mundo que operan contenedores y tienen buques (UNCTAD, 2004)	La empresa AP Moller Group de Dinamarca tiene 328 buques y maneja una capacidad de 844, 626 teus; la firma MSC Suiza posee 217 buques y cuenta con una capacidad naviera de manejo de 516, 876 teus; la Evergreen Gropup de la provincia China de Taiwán tiene 152 buques y registra una capacidad de 442, 310 teus; la empresa P&O Nedlloyd del Reino Unido y Países Bajos cuenta con 157 buques que tienen una capacidad de 419, 527 teus.
Caso de la empresa Toyota (Rodolfo Sabonge, junio 2006)	Los puertos que manejan partes y vehículos de la empresa automotriz Toyota son 240.
Caso de los países asiáticos (UNCTAD, 2004, p. XII).	Los países asiáticos fueron los principales actores del transporte marítimo mundial con importantes participaciones en varias actividades. A ellos correspondió el 35.8 % de la propiedad de los buques portacontenedores, el 45.7 % de las operaciones de los portacontenedores, el 60.4 % de los marineros, el 62.3 % de los movimientos de los puertos de contenedores, el 64.7 % de las operaciones de los puertos de contenedores, el 83.2 % de la construcción de buques portacontenedores y el 99 % del desguace.

Fuente: Elaboración del autor a partir de fuentes oficiales.

¹⁰⁰ Últimamente Jan Hoffman en un documento que presentó en Guayaquil Ecuador en junio de 2006 critica la idea de que cada país tenga una "marina mercante nacional" para reducir los fletes, no compartiendo la idea antigua de Mahan. Plantea que esta idea algo "nacionalista" sería un ciclo pasado de moda y que tiene sus bases en ideas del pasado. No compartiendo la idea de Hoffman, se reconoce que a luz del proceso de concentración que se produce, se cuenta con redes globales navieras, se registra un proceso de fusiones, de alianzas, de contenedorización, de centros de transbordo y conectividad entre prácticamente todos los países del mundo, como lo señala en su trabajo el mismo Hoffmann. ¿Me preguntaría por qué Brasil cuenta con empresas nativas para realizar su comercio internacional?. ¿Qué sustenta que México haya creado un fondo naviero?. ¿O cómo decirle a Perú que no compre buques para facilitar su movimiento internacional de mercancías, frente al mar del Pacífico?. Hay consideraciones económicas pero también razones de geopolítica. El mundo no solo debe moverse a través de negocios y de enfoques economicistas.

Pese al aporte de Mahan que centraliza su análisis en el dominio del mar y en la modalidad del transporte marítimo, debe indicarse que desde la mitad del Siglo XX empieza un auge del transporte carretero y del transporte por avión de mercancía de gran valor comercial y que ocupa un pequeño volumen, lo que reduce en cierta magnitud el poder que ejercerían los dueños de los barcos y propietarios de las navieras. En todo caso, pese a esta delimitación y al auge del transporte por tierra que dio énfasis al auto, al camión y al ferrocarril, deberíamos preguntarnos; ¿quiénes movilizan el petróleo?, ¿en qué naves se mueve el acero?, ¿mediante qué empresas navieras se movilizan los contenedores?, o ¿qué rutas del mundo son los más importantes en la actualidad?

Concluiríamos que el aporte de Mahan sigue vigente; aunque la técnica y la tecnología, el uso del Internet y la concepción del espacios de flujos, acompañada de los teléfonos y el uso satelital, demostraría que los conceptos primitivos de Mahan han sido superados, gracias a una tecnología que acompaña a la economía, a los puertos y a las naves, que mueven mercancías por el mar en todo el orbe.

En síntesis, a continuación se presenta en el recuadro II-3 un resumen de los aportes de Mahan, que de acuerdo a lo visto, sigue vigente; eso así adaptando sus principios a una realidad distinta a la vivida antes de la primera guerra mundial.

Recuadro II-3: El aporte de Alfred Thayer Mahan a las Relaciones Internacionales (1840-1914)

-Para Mahan la historia enseñaba que aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos, luego fue el primer autor que reconoció la importancia del control del Mar y el rol que este ha desempeñado en la historia mundial.

-El Poder marítimo es la facultad que tiene un estado para usar el mar en su beneficio, esta integrado por dos elementos de distinta naturaleza, los intereses marítimos, los cuales le otorgan la sustancia y el poder naval que los defienden.

-La reputación de Mahan como historiador se debe fundamentalmente a dos libros: "La influencia del Poder Naval en la Historia (1660-1783) y" La influencia del Poder naval en la revolución francesa y el imperio (1793-1812).

-No hay motivos para afirmar que la U.S. Navy actual mantenga los mismos puntos de vista estratégicos que Mahan, en el sentido de exaltar al poder naval sobre cualquier otra forma de acción militar, pretendiendo que las marinas actúen de forma totalmente autónoma e identificando el dominio del mar con la victoria.

-Mahan observó y emitió sus criterios para un cambio en la Política Naval Norteamericana, para una nueva estrategia Naval y la confrontación de una nueva Fuerza naval con un nuevo

concepto de las Operaciones en el Mar.

-La visión de Mahan permitió señalar que geopolítica es la relación existente entre factores geográficos y otros, respecto a la distribución de poder en el mundo.

Fuente: Conclusiones (pp. 31-32) de: Jorge Terzago Cuadros."Alfred Thayer Mahan Contralmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico"Diplomado de Relaciones Internacionales. Universidad Viña del Mar. Mimeo.Viña del Mar, Chile, 28 de octubre de 2005.

Dos definiciones de las Relaciones Internacionales

Dos definiciones de RRII pueden mostrar lo expresado anteriormente, de que los enfoques sobre las Relaciones Internacionales están en pugna. Por ejemplo, Celestino del Arenal (2000:125) plantea una concepción clásica cuando dice:"es el estudio de las interacciones entre los estados y del propio sistema internacional que ellos constituyen, desde una óptica en que la guerra y la paz se explican en función de una serie de características propias de una sociedad estatal, por cuanto, aquella se encuentra en estados de naturaleza, en estado de guerra, en situación de anarquía más o menos efectiva".En contraste, Dougherty y Pfaltzgraff (1993:23) cuando define a las RRII y su alcance dicen:"las relaciones internacionales son relaciones entre individuos que pertenecen a diferentes estados.....el comportamiento internacional es el comportamiento social de individuos o grupos que apuntan a.....o influenciados por la existencia o comportamiento de individuos o grupos que pertenecen a un Estado diferente".

En este segundo caso, ya se señala con claridad que las relaciones internacionales de un país pequeño, dependiente o periférico es influenciado por un país grande, dominante y diríamos desarrollado que ejerce su poder económico para ejercer una relación asimétrica en su comercio exterior, siguiendo los criterios que ya se han expuesto en otras partes de esta tesis.

De ambas definiciones propuestas se deduciría, en relación con este trabajo, que las RRII expresan una relación de dominio del país grande sobre el país pequeño o diría Paul Krugman de empresas grandes y multinacionales sobre empresas y naciones más pequeñas y dependientes. En este sentido los puertos como nodos del comercio internacional movilizan mercancías cuyo origen y destino llevan en sí la relación asimétrica y dependiente, cuando exportan sus materias primas e insumos y cuando importan bienes manufacturados, con gran valor agregado.

Bajo esta óptica las RRII se relacionan con el transporte, ya que como señalan los mismos autores Dougherty y Pfaltzgraff (1993:68):"con el advenimiento de las modernas tecnologías de comunicación-transporte, se ha prestado mayor

atención a la geografía, centrándose en la distribución de población-recursos, la ubicación estratégica de los estados y la proyección hacia adelante del poder nacional". De esa manera estas definiciones empatan en cierto sentido con Mahan, que en el campo de la geografía y del campo ambiental se dio cuenta de la importancia del dominio del mar mucho antes de que los especialistas antes citados.

Hay conflictos y problemas que se presentan en el orbe¹⁰¹, y que afectan en la actualidad a los puertos, en el marco de las relaciones internacionales. De todas maneras deberíamos recordar a Braudel de que "el mar sigue siendo ante todo una superficie de transporte" y las empresas transnacionales de países desarrollados dominan el mar, la construcción de buques, fijan los fletes marítimos, construyen barcos y determinan qué rutas seguir y qué puertos usar.

Tríada comercial y bloques económico en pugna

Un tercer aspecto de esta sección se refiere a considerar clave en los estudios globales de la última década del siglo XX y primeros seis años de este nuevo siglo, la investigación del espacio, el papel que cumple el territorio y conocer los impactos que trae la apertura comercial y las políticas de privatización en nuestras economías periféricas, afectando, como ya se vio, a las regiones, ciudades y puertos del mundo globalizado o mundializado (se considera que estamos en la tercera fase de la globalización y en camino a los puertos de tercera generación).

Estas políticas cuyo origen provienen de la esfera internacional, considera a una economía mundial integrada por tres grandes bloques: Estados Unidos por un lado, el bloque europeo (EURO) conformado por veinticinco países por otro; y como tercer bloque Japón, que junto con China y la India, conforman el poder asiático, que en la actualidad sigue creciendo empujado por la economía China, que en el año 2050 será la primera economía del mundo¹⁰².

¹⁰¹ Se consideran guerras, atentados, problemas de geopolítica y últimamente las normas aplicadas para buscar la seguridad de los puertos, frente a los atentados. Desde el 9 de septiembre del 2001 el Gobierno de los Estados Unidos ha aumentado la seguridad de los puertos y entradas a su espacio vital. Por ejemplo los puertos de California han recibido 150 millones de dólares para su seguridad portuaria gracias a tres programas: Programa de Subsidios para la Seguridad portuaria, el programa de Seguridad para Áreas urbanas; y el de Operación Comercio seguro. Ver: "La seguridad de los puertos y el transporte marítimo, junio de 2006 (Public Policy Institute of California, www.ppic.org, del mes de agosto de 2006).

¹⁰² Al respecto Manuel Castells decía (noviembre 1999:127): "La economía global presenta una diversificación interna en tres regiones principales y sus zonas de influencia: Norteamérica (incluidos Canadá y México tras el TLC); la Unión Europea (sobre todo a partir de una versión revisada del tratado de Maastricht); y la región del Pacífico Asiático, centrada en torno a Japón, pero con un peso creciente en el potencial económico de la región de Corea del Sur, Taiwan, Singapur, el ultramar chino y, sobre todo, la misma China.

Como lo confirma un reporte presentado en Guayaquil, Ecuador en junio del 2006, para el año 2050 es posible que la primera economía del mundo sea la China ¹⁰³, seguida de los Estados Unidos, la India, Japón y Brasil, en ese orden, conformando una nueva organización económica del mundo que supera la visión tradicional de la tríada presentada por numerosos especialistas, tanto de la economía como de las relaciones internacionales (ver cuadro II-7).

Cuadro II-7: Pronóstico de PIB (en miles de millones de dolares)

2000	2010	2020	2030	2040	2050
U.S.	U.S.	U.S.	U.S.	U.S.	China
Japón	Japón	China	China	China	U.S.
Alemania	Alemania	Japón	Japón	India	India
Inglaterra	Inglaterra	Alemania	India	Japón	Japón
Francia	China	Inglaterra	Rusia	Rusia	Brasil
Italia	Francia	India	Inglaterra	Brasil	Rusia
China	Italia	Francia	Alemania	Inglaterra	Inglaterra
Brasil	India	Rusia	Francia	Alemania	Alemania
India	Rusia	Italia	Brasil	Francia	Francia
Rusia	Brasil	Brasil	Italia	Italia	Italia

Fuente: Rodolfo Sabonge. ACP. "Tendencias del transporte Marítimo y su incidencia en América Latina", AAPA, Guayaquil, junio 2006.

Esta nueva organización, que en palabras de Hoffmann, se constituye en una "nueva geografía del comercio", implica distinta organización de las relaciones internacionales, una conformación asimétrica entre empresas transnacionales y una organización entre países chicos y grandes, reflejando de nuevo una organización mundial del mundo, en donde los países grandes domina a los chicos y los estados nacionales son superados por empresas que tienen sedes, regiones y puertos en distintos lugares del mundo. Esta nueva organización del orbe puede ejemplificarse con el caso de la empresa Toyota que utiliza 200 puertos del mundo para manejar sus partes y vehículos (Rodolfo Sabonge, junio de 2006).

En síntesis, es indudable que se conformará un nuevo patrón de organización de las relaciones internacionales a la luz de los países más ricos, que por supuesto serán acompañados por los organismos internacionales, que como la OECD, UNCTAD, OMC, BID, BM, FMI o CEPAL, apoyan sus políticas, instrumentando recomendaciones que mantengan el statu quo de la economía y se conserve el proceso de producción capitalista, que concentra la riqueza y masifica la pobreza en territorios olvidados, excluidos y estancados, tanto económica como socialmente.

¹⁰³ En relación al caso de China recomiendo la siguiente publicación: René Villarreal y Ramiro Villeda. "El Secreto de China". Ediciones Ruz, primera edición, 2006.

Finalmente y de acuerdo a las anteriores consideraciones, los nuevos patrones de comercio internacional que se vienen constituyendo respondiendo a los cambios que se produce en el orbe, se expresan, diría Castells, por nuevos espacios de flujos y movimiento de mercancías, de servicios, de información y por supuesto, de capitales que migran de los estados nacionales a paraísos bancarios, haciendo instantáneos los depósitos o retiros de capitales y en búsqueda de la ganancia, que ya se sabe, es el motor de la vida económica capitalista actual.

2.7. Resumen

Este capítulo de carácter teórico, expresa distintas miradas en torno al tema de los puertos, que se ubican en la tercera fase de la globalización y que corresponden a una tipología de puertos, que tiene como imagen objetivo el modelo de puertos de tercera generación. Después del decenio de 1980 los puertos de una economía globalizada fueron centros claves del comercio internacional y están integrados a una red de comercio mundial, generalmente en relaciones asimétricas del país pobre y periférico, con el país centro o desarrollado.

En ese contexto el estado de la cuestión demuestra la presencia de estudios y trabajos de corte economicista. Pocas investigaciones consideran un análisis multidisciplinario y menos estudian a los puertos, bajo consideraciones sistémicas. Por eso, las contribuciones de Martner y otros, al estudio de los puertos son novedosas y están abriendo un campo en las ciencias sociales, que ha sido retomado por investigadores de Chile, Argentina y de trabajos de analistas de México. Ello no lleva a criticar el paradigma convencional y a proponer perspectivas más amplias, en el campo de la economía, la geografía y las ciencias sociales.

Uno de los temas más trabajados es el caso de la privatización de los puertos latinoamericanos y mexicanos, observando los cambios de gestión que se producen y el avance que se tiene en el manejo de los puertos, que pasaron del uso público al privado. En general, los puertos que han sido concesionados a manos privadas, están obteniendo resultados favorables, aunque se observan asignaturas pendientes en el campo redistributivo, especialmente cuando los beneficios deben incorporarse al aspecto regional, de lugares pobres y excluidos.

El capítulo desarrolla los conceptos de ganadores y perdedores, advirtiendo como lo hace Boiser, de lo relativo que significa alcanzar esta situación. Se ha puesto de moda hablar de regiones ganadoras y perdedoras por lo que este trabajo empezó considerando los criterios que sustentaban a un puerto ganador

y en oposición a un puerto perdedor. En el avance del trabajo se han mejorado las categorías, considerando ahora las propuestas de puertos en crecimiento o exclusión. Lo contrario del crecimiento, es el estancamiento o atraso, aunque se nota en todos los casos que la categoría más amplia implicaría hablar de desarrollo no de crecimiento. Por supuesto, que el desarrollo no se ha alcanzado en ningún puerto mexicano.

Además de estudiar los conceptos de pobreza y de exclusión económica y social, este capítulo también demuestra un segmento de las relaciones internacionales, resaltando la concepción de Mahan, cuando recomendaba el dominio de los mares y el poder que otorgaba a los países que tenían buques y dominaban las rutas y mantenían dominios imperiales.

En conclusión, las viejas y nuevas miradas, en relación al transporte y los puertos, refleja la necesidad de construir un nuevo paradigma que considere todos los cambios que se viene produciendo en el mundo y que implican para este tema nuevas visiones, otras concepciones y por supuesto novedosas metodologías. El estado del arte que aparece en el anexo No1 de este trabajo, refleja la riqueza del pensamiento que estudia a los puertos desde consideraciones económicas, visiones sociológicas, ángulos geográficos y territoriales y por supuesto visiones de carácter económico, que se complementan con los cambios que se dan en las relaciones internacionales y que siguen gestando nuevos estados nación, cambios en los organismos internacionales y distintas políticas que aspiran a resolver problemas de carácter mundial como pobreza, marginación, empleo internacional, racismo, migración y paz.

Capítulo III: El transporte y los puertos en la historia de México

3.1. Introducción

El tema del transporte en general,¹⁰⁴ y del transporte marítimo en particular, por múltiples razones se ha convertido en un tema relevante, que trae a la mente una pregunta clásica: ¿qué es más importante en el sistema capitalista, la producción o la circulación de mercancías ?

Se concuerda con Milton Santos quien resalta el papel de la circulación de mercancías en la actual etapa de globalización¹⁰⁵.

La polémica teórica y conceptual entre Dobb y Swezzy no está resuelta; sin embargo refleja el rol clave del transporte en la esfera distributiva, que ha aumentado con la proliferación de redes y el uso de medios de comunicación en todos los campos y actividades económicas.

La historia demuestra los distintos avances tecnológicos en el campo del transporte y puertos y la forma de vinculación a los modelos aplicados, acompañados de políticas.

En el campo económico, el transporte se relaciona con los modelos de desarrollo. Éstos han condicionado la construcción de carreteras, de vías ferreas y de puertos (o infraestructura, según algunos organismos internacionales). También se liga al comercio internacional, convirtiéndose en un prerequisite, si se quiere tener una economía competitiva, de acuerdo con el nuevo paradigma tecnoeconómico, que anuncia Carlota Pérez, la que exige calidad, oportunidad, bajas tarifas, en las diversas modalidades de transporte que usan los países para el traslado de sus mercancías.

Esta necesidad práctica, asociada a los modelos, impulsa a realizar políticas de mejoramiento de la infraestructura, siguiendo las propuestas de los organismos internacionales, que para otorgar préstamos exigen modernizar las infraestructuras de transporte, superando los vicios que se presentaron en los puertos y ferrocarriles y que desalentaron la elección de algunas modalidades de parte de las empresas.

Como lo plantea J. Iguíñez, el transporte fue relegado en la importancia que debía atribuirle el análisis económico, notándose, que a partir de los ochenta del siglo pasado, y bajo la preocupación de los países de insertarse en la globalización empieza una proliferación de estudios que se concentran en el

¹⁰⁴ En las modalidades de transporte carretero, marítimo, por ferrocarril y por avión.

¹⁰⁵ Como lo señala Milton Santos : "entre los agentes económicos se impone distinguir, a partir de los volúmenes que producen o mueven, entre aquellos que crean flujos y aquellos que crean masas, es decir, que generan volúmenes, pero no tienen la fuerza de transformarlos en flujos (...).No basta, pues, producir, es indispensable poner la producción en movimiento. En realidad, ya no es la producción la que preside la circulación, sino que es esta la que conforma la producción (ver: Carlos Martner, enero-abril 2002:35).

transporte e infraestructura, desde distintas concepciones y escuelas de pensamiento¹⁰⁶.

Debe recordarse que primero, fue el uso del ferrocarril, principal modalidad registrada en el Siglo XVIII, XIX y comienzos del XX. Luego, se hizo importante el descubrimiento del motor y del autotransporte, que trajo la priorización de la carretera, la segunda modalidad resaltante que utilizó México e implicó construir carreteras longitudinales, especialmente hacia la Frontera Norte, mercado natural del país azteca. En tercer orden, se tuvo la presencia de una política de transporte y comunicaciones que buscaba una "Salida hacia el Mar". México empezó una política de desarrollo de los puertos, tanto del Pacífico como del Golfo, que llevó a organizar ferrocarriles, acotados a los puertos que priorizaron el comercio de cabotaje y las relaciones internacionales a Europa, vía el Puerto de Veracruz¹⁰⁷. Estos problemas se dieron no solo en México sino también en Argentina¹⁰⁸.

Debe destacarse que entre los treinta y setenta del Siglo XX, se aplicó el modelo de sustitución de importaciones, que consideró a los puertos puntos de quiebre. En esa época los mercados eran cautivos, regionales y tenían hinterland (zonas de influencia) acotados a la zona y ámbito regional de cada puerto. La presencia de políticas aplicadas al fomento del desarrollo industrial y de medidas que privilegiaban el desarrollo hacia adentro, implicó la vigencia de nuevos puertos como los de Lázaro Cárdenas (en Michoacán), el de Manzanillo (en el estado de Colima), así como el complejo de Altamira y Tampico, la siempre vigencia del puerto de Veracruz y la presencia en el Sureste del puerto histórico de Salina Cruz, el que como se verá más adelante, vino a menos con la entrada en operación del Canal de Panamá en 1914, aunque temporalmente en los setenta del mismo Siglo XX se reactivó pasajeramente con el Plan denominado: "Alfa-Omega".

Desde los años ochenta del siglo pasado, los puertos del proteccionismo (modelo hacia dentro) se vuelven anticuados a la nueva lógica del capital que busca disminuir aranceles en el marco de políticas de privatización o de

¹⁰⁶ Como dice Javier Iguñez la problemática del transporte ha sido de importancia secundaria entre los economistas, debido a la ausencia del aspecto espacial de la economía en la teoría económica (Javier Iguñez, mimeo, Lima, mayo de 1988:18).

¹⁰⁷ Últimamente en la etapa de liberación económica los transportes se organizan para facilitar el comercio internacional y se privatizan (reestructuran) los puertos y ferrocarriles y las carreteras, en búsqueda de la eficiencia privada que exige los procesos productivos aplicados que tienen que cumplir con el proceso productivo organizado a escala mundial en un conjunto de centros productivos de distintos lugares del orbe que están comunicados rápidamente.

¹⁰⁸ Como lo señala Rosemary Thorp (1998:96): "en relación con los diferentes productos y su distribución geográfica esto dio lugar a diferentes modalidades de transporte, lo que afectó la manera en que el desarrollo asociado del transporte contribuyera o no a fomentar el mercado nacional. En conclusión dice la historiadora: "la tendencia de muchas redes ferroviarias a enlazar el interior del país con el puerto principal solía convertirse a largo plazo en un factor negativo para la integración del mercado nacional (el caso de Argentina, por ejemplo). Lo evidente es que para bien o para mal, la expansión de la economía exportadora configuró profundamente la infraestructura y las instituciones".

reestructuración portuaria que incorporaran a los agentes privados a un trabajo tradicionalmente realizado por empresas públicas que las manejaban con ineficiencia y altos costos en el manejo de carga. Hasta entonces los puertos eran considerados empresas públicas, preocupadas en atender a la fuerza de trabajo, apoyar a los sindicatos y a privilegiar el bienestar social, generalmente era contrario a la eficiencia que debía caracterizar a un puerto de carácter comercial. Los estudios de esa época, concluían al igual que los que como se afirmó para los puertos argentinos que: "eran sucios, caros e ineficientes"¹⁰⁹.

Lo anterior demuestra, que el transporte siempre ha cumplido un rol clave en el acondicionamiento del territorio mexicano y además, ha tratado de complementar y ajustarse a los requerimientos del país en las nuevas relaciones económicas internacionales.

La exportación de petróleo mexicano, desde 1974, llevó a crear nuevas modalidades de redes. Construcción de refinerías en las costas, y la presencia de oleoductos, que facilitaron el transporte de este producto, de uso en el consumo industrial de los países desarrollados¹¹⁰.

En relación con el tema central, este capítulo explica los factores históricos que condicionan el comportamiento de los puertos, favorecidos o postergados por políticas nacionales que se ajustan al interés externo, a la motivación de las navieras y al propósito de las naciones y firmas de los países centro, que acomodan sus filiales del comercio internacional bajo el interés de contar con materias primas o productos manufacturados de bajo costo, accesibles a sus empresas.

Hay razones geopolíticas que explican porque unos puertos se desarrollan más que otros y el rol que cumplen estos puertos como vínculos de enlaces con los países desarrollados, que ven a nuestros países como los clásicos productores de materias primas que necesitan.

En síntesis se registra el liderazgo obtenido por el puerto de Veracruz y la dinámica de Manzanillo a comienzos del Siglo XXI, en el marco de una nueva geografía portuaria de México y que pertenece a un territorio en donde existe un norte maquilador e industrializado, un centro que mantiene su importancia como concentrador de recursos y de población y un Sur excluido, pese al Plan Puebla-Panamá¹¹¹.

¹⁰⁹ Alberto Natale. "Privatizaciones en Privado." Planeta. Buenos Aires, 1993, p. 231. Al respecto, Jan Hoffmann (mimeo, 5-10 de abril de 1999:3) dice también: "cuando se habla de los puertos de América Latina, generalmente se les asocia con puertos estatales, ineficientes y caros".

¹¹⁰ Como lo investigó Ma. Antonieta Zarate, México reinicia sus exportaciones de crudo en el año de 1974, por el puerto de Pajarito, Veracruz, pero también en este año, se intensificaron los trabajos exploratorios de detalle en la plataforma continental del Golfo de México, frente a las Costas de Campeche, donde en 1976 concluye la perforación del pozo Chac 1 (Tesis de Economía. Ma Antonieta Zarate, abril 2003, p. 81).

¹¹¹ Al respecto Jaime Ros y J. C. Moreno-Brid (2004:55) dicen: "...actualmente se observa una tendencia a profundizar las disparidades regionales, especialmente entre un norte prospero y cada vez más integrado a la economía estadounidense y un sur pobre y atrasado, sumido en el estancamiento agrícola".

3.2. Los Transportes y los Puertos en la economía mexicana en el Siglo XX

a. La política de transportes y puertos en general.

Antes de presentar en detalle los principales acontecimientos que ilustran el comportamiento del transporte y puertos en el Siglo XX en México, conviene anotar de manera esquemática el comportamiento de los transportes y los puertos en las siguientes etapas de México: 1. La colonia, 2. el período independiente, 3. el período moderno; y 4. el período contemporáneo (ver cuadro III-1)¹¹². Se trata de distinguir en los cortes los acontecimientos relevantes que afectan a los puertos de México.

El cuadro (III-1) muestra que en la época de la Colonia los puertos del país fueron claves para el comercio que se realizaba con España, destacando Veracruz, no obstante que la importancia de los centros mineros y el poder político que se organizaba en la ciudad de México trajo un atraso en las principales costas que permanecieron aisladas del centro del poder político y de Gobierno.

En el período independiente, destaca 1814 y 1832, la primera en que se constituye la Marina de Guerra y el segundo, en que se formula el primer informe sobre la actividad marítima. Este informe resalta la habilitación, aún rudimentaria, de los puertos de Acapulco, Salina Cruz, San Blas, Mazatlán, Guaymas, Veracruz, Campeche y Alvarado.

Dos acontecimientos tecnológicos fueron importantes para esta época, el advenimiento del barco de vapor y la presencia del ferrocarril, que revolucionaron el transporte a fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX. Ello explica el incremento del tráfico de altura y el aumento del comercio de cabotaje.

Como lo indica William Glade (mimeo, p. 15):

"Respecto a México el país tenía rutas marítimas que llevaban a Europa el 22 % de sus exportaciones y eran destinadas al Reino Unido, Francia, Alemania. Por su parte, el mercado norteamericano absorbía las tres cuartas partes de las mismas exportaciones que se componían de plata, oro, cobre y henequén. Entre el 1 y el 5 % del valor total de las exportaciones al terminar el Porfiriato se componían de los siguientes productos: caucho, cueros, café, plomo, ganado vacuno, vainilla, garbanzos, ixtle, maderas finas y en menor porcentaje de fruta, chile, judías, verdura, miel, cervezas, tabaco, sombreros de paja,

¹¹²Si se considera una semblanza histórica de México (1821-1999) una posible periodización consideraría: independencia y construcción del estado nacional (1821-1876), la guerra de Reforma (1857-1867), República restaurada (1867-1876), el Porfiriato (1876-1910), Revolución de 1910 (1910-1920), la modernización económica y el desarrollo estabilizador (1940-1970), período 1970-1988: la transición del nacionalismo tradicional a la globalización; y el proyecto modernizador (1988-2000) (ver: <http://www.campus-oei.org/cultura/México/ci-todo.htm>).

chicle, zinc, antimonio y mercurio, Es recién en el primer decenio del Siglo XX que empezó un crecimiento importante de las exportaciones en la industria petrolera, hasta el punto que al dejar Porfirio Díaz el poder México ocupaba el tercer lugar entre las naciones productoras de petróleo”.

Cuadro No III-1 Antecedentes Históricos de los Puertos en México

Periodos	Características
1. La Colonia	<p>- durante el inicio de la época colonial los puertos del país jugaron un papel protagónico, en virtud de su posicionamiento estratégico para el proceso de conquista, exploración y colonización. Sin embargo, la insalubridad en las costas del país, aunado a que gradualmente los centros mineros y de poder político se ubicaron en el centro del país, provocaron que los puertos y el comercio marítimo pasaran a un segundo plano durante la mayor parte de la época colonial. A pesar de eso, se desarrolló el primer sistema de transporte marítimo, cuya función esencial fue enviar productos de la Nueva España a la metrópoli</p> <p>Durante la época colonial los puertos más importantes de salida fueron: Veracruz, Campeche, Acapulco, San Blas y Salina Cruz.</p> <p>En 1796 se construyó el faro de Veracruz, primero de Nueva España.</p>
2. Período Independiente	<ul style="list-style-type: none"> • En 1814 se constituyó la Marina de Guerra • En 1832 se formuló y se presentó el primer informe sobre la actividad marítima, donde se inicia la habilitación de los siguientes puertos: Acapulco, Salina Cruz, San Blas, Mazatlán, Guaymas, San Diego, Veracruz, Campeche y Alvarado • De 1878 a 1900 se observó un crecimiento del tráfico de altura y cabotaje, debido al advenimiento del barco de vapor y el ferrocarril, que revolucionaron el transporte de fines del Siglo XIX y principios del Siglo XX.. • En el período comprendido entre 1900 y 1912 se registró un impulso sustancial al servicio de faros producto de la construcción de puertos artificiales, como Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Además, se iniciaron los servicios de dragado
3. Período Moderno	<ul style="list-style-type: none"> • A partir del período revolucionario, los puertos del país volvieron a tener una prioridad secundaria en materia de transporte. Cobró auge el desarrollo de la red carretera y el autotransporte, por razones de integración del país, primero política y posteriormente económica. • Durante el período entre 1876 y 1910, se inició la construcción de los siguientes puertos: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y parte de Manzanillo.
4. Período contemporáneo	<ul style="list-style-type: none"> • A mediados de la década de los cincuenta del Siglo XX se formuló el programa conocido como: "La Marcha al Mar". Fue el primer intento de buscar la planificación integral de los puertos del país. • Durante el sexenio del Presidente Jose López Portillo se instrumentó: "el Programa de Puertos Industriales", cuyos principales resultados fueron la ampliación del puerto Lázaro Cárdenas y la construcción del puerto de Altamira y Salina Cruz en el Pacífico. • En marzo de 1989 se crea Puertos Mexicanos en la Administración de Carlos Salinas y se acelera el proceso de privatización de las empresas públicas. • El 1 de junio de 1991 se reorganiza el Puerto de Veracruz y en julio 1993 se promulga la Ley de Puertos y se crean las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) • El 1 de febrero de 1994 se crea la Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. de C.V. y en ese año se crean otras 14 APIS en los

	<p>principales puertos del país</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 19 de marzo de 1994 Se crea la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante • El 1 de julio del 2004 se cumplen 10 años de la Ley de Puertos y de la creación de las quince APIS principales del país.
--	---

Fuente: Grupo de Economistas y Asociados (GEA) y Coopers & Lybrand. "Función y perfil Económico de los Puertos Mexicanos, México, junio de 1993, pp. II-2 al II.4 y normas legales vigentes. Para más detalle ver el anexo No 2 adjunto.

En el período de Porfirio Díaz o Porfiriato (1876-1910), destaca la construcción del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y la de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz.

De acuerdo a Enrique Cárdenas (abril-junio de 1995:265)

"Cuando Porfirio Díaz asumió el poder en 1877 la red ferroviaria sólo tenía 684 kilómetros, de los cuales 424 correspondían al ferrocarril Mexicano. Para 1880 creció 400 kilómetros, incluyendo varios tramos cortos con administración local, como los ferrocarriles México-Cuatla, México-Toluca-Cuatitlán, Mérida-Progreso y Celaya-Leon.

Como lo explica el cuadro No III-2 la tasa de crecimiento promedio del tonelaje entre 1880 y 1895 fue de 20.5 % y de 9.5 % en los cinco años posteriores. Con el paso del tiempo los ferrocarriles fueron utilizados de manera más intensa. También las operaciones de pasajeros utilizaron los ferrocarriles cuyo uso fue creciendo, lo que llevó a afirmar al historiador Cárdenas que: "por primera vez en la historia de México, el mercado nacional empezaba a integrarse de un modo profundo y que podían desarrollarse nuevas áreas en el país" (Ibid, p.267).

El autor, S. Haber : "calcula que en 1895 el mercado interno había crecido más del triple con respecto a 1861, y que estaba compuesto por más de cinco millones de individuos con poder de compra para adquirir bienes manufacturados".

En síntesis, Cárdenas concluye que (abril-junio de 1995:268):

"la construcción de los ferrocarriles generó el auge exportador que caracterizó a la economía mexicana en las últimas tres décadas del siglo XIX, realimentando el proceso de crecimiento del mercado y la expansión productiva".

Cuadro No III-2 Indicadores ferroviarios de México (1880-1910)

Indicadores	1880	1895	1910	tasa de crecimiento	tasa de crecimiento	tasa de crecimiento
				1880- 1895.	1895-1910	1880- 1910
Vial (km.)	963	10, 537	19, 748	17.3 %	4.3 %	10.6 %
Pasajeros (miles)	1, 018	5, 653	17, 670	12.1	8.5	10.3
Carga (miles de toneladas)	250	4, 073	14, 440	20.5	9.5	15.0
Población (miles de hab.)	9, 000	12, 632	15, 160	2.3 %	1.2 %	1.8 %

Fuente : Enrique Cárdenas. * Una Interpretación Macroeconómica del Siglo XIX en México. El Trimestre Económico. Vol. LXII (2). Num. 246. México, abril-junio de 1995, p. 268.

En el período moderno, luego del desarrollo del ferrocarril, el comercio de mercancías se detiene como resultado de la Revolución Mexicana y por la entrada en operación del Canal de Panamá.

De acuerdo con Luis Chias, esta revolución (1910-1921) provocó un gran atraso técnico y operativo en casi todos los sectores económicos. Recuerda: "que de los 19, 000 Km de vías, la mayor parte se encontraba semidestruida y lo mismo pasaba con el equipo de tracción y arrastre". Manifiesta que: "en cuanto a los caminos, la situación era aparentemente mejor, pero de los 26, 000 Km., la mayoría (19, 000 Km) eran brechas aptas para el tránsito de recuas y caballos, pocas permitían el uso de carretas y diligencias y su estructura se caracterizaban por funcionar como alimentadoras del ferrocarril".

Bajo esas consideraciones el modelo primario exportador exigía la reestructuración del sistema de transportes (Luis Chias,1990:72).

En el período moderno cobra importancia la red de carreteras y el autotransporte, creándose la Comisión Nacional de Caminos y se empieza la traza de caminos carreteros que apuntaran al centro de México y por supuesto a la frontera con Estados Unidos.

Los puertos en esta etapa, juegan un rol secundario y se convierten en puntos de quiebre, ya que en esos momentos era la época del modelo sustitutivo de importaciones, que consideraba que cada puerto tenía su hinterland regional y por lo tanto se cerraban al comercio internacional preocupados en su mercado interno y en el transporte de petróleo que necesitaban las industrias de los principales núcleos industriales del país.

En suma, fue una época caracterizada por la priorización de carreteras que integraran al país bajo una concepción modal y no sistémica del transporte (L. Chias1990:72), lo que llevaría a depender del transporte carretero y del autotransporte particular, con costos y recursos para mantener la red-carretera en funcionamiento y con los problema del medio ambiente que esta modalidad de transporte generaría para el país y principalmente para los centros metropolitanos que concentran autos y camiones.

En la época contemporánea, destaca el programa conocido como: "la Marcha al Mar" de Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958) y el Programa de Puertos Industriales, instrumentado en el Gobierno de Jose López Portillo (1976-1982). También en el gobierno de Carlos Salinas (denominado el proyecto modernizador (1988-2000), se crea Puertos Mexicanos, se acelera el proceso de privatización de las empresas públicas, se requalifica el puerto de Veracruz, se da la Nueva Ley de Puertos y se crean las APIS, bajo un proceso de reestructuración que implica dar en concesión a las empresas creadas la administración de los puertos por cincuenta años.

Esta modalidad, tomada del modelo español, (modelo landlord) mantiene la propiedad en manos de mexicanos y asegura que el Gobierno siga siendo dueño del 99 % de las acciones de cada empresa. Los resultados de esta política de puertos, junto con la firma del TLCAN, y la insurgencia de los países de la Cuenca del Pacífico (China, por ejemplo), han permitido aumentar el comercio vía los puertos administrados por las APIS, que crecen su carga en forma dinámica en la modalidad de carga contenerizada y superan de esa manera los antiguos vicios en donde la fuerza de trabajo y los sindicatos encarecían el movimiento de productos y traían una baja productividad y una menor competitividad.

El modelo de eficiencia empresarial de las APIS siguió vigente en las administraciones de los presidentes Ernesto Zedillo (1994-2000) y Vicente Fox (2000-2006)¹¹³. En la actualidad se observan problemas de saturación en los puertos líderes. Veracruz, por ejemplo, cada vez presenta tasas de crecimiento menores en carga, ya que tiene un problema de congestión debido al transporte en camiones que no encuentra accesos disponibles y fluidos cuando llega al puerto y Manzanillo, pese a su liderazgo como primer puerto de México, registra puntos de saturación, que exigen la creación de puertos secos o buscar modelos de competencia en donde los otros puertos del país también compartan la carga.

De esta visión panorámica se deduce la necesidad de manejar políticas de carácter multimodal, donde los puertos como eslabones de las cadenas comerciales deben ser los nodos de carácter comercial, en donde se insertan al mundo globalizado. Los puertos deben integrarse a la modalidad de transporte carretero o ferrocarrilero, si se piensa en el destino de mercancías hacia Estados Unidos.

Este punto se convierte en un cuello de botella que está siendo contemplado en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (2001-2006)¹¹⁴.

¹¹³ El Programa de la Actual administración de Vicente Fox dice: 'en el sistema portuario es necesario consolidar el modelo de APIS mediante estrategias que generen flujos de inversión suficientes para responder a una planeación de largo plazo y al objetivo de contar con un sistema portuario de clase mundial, acorde con las modalidades del transporte marítimo de pasajeros en cruceros y de carga por el comercio exterior (ver: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes(2001-2006)".SCT., diciembre de 2001:64 (<http://portal.sct.gob.mx/>)

¹¹⁴ "En la actualidad, el principal problema de los servicios multimodales de transporte en México radica en su escasez, producto en buena medida de la inconexión de las infraestructuras de que dependen". Esto constituye un problema serio, pues obstaculiza la competitividad nacional por impedir el abatimiento en los costos de transporte de mercancías que deben realizar largos recorridos, en particular las destinadas a la exportación" (Ver: Programa.SCT, 2001-2006, diciembre 2001:38).

b. Los transportes y los puertos en la etapa de Porfirio Díaz

Esta etapa destaca por la preocupación de desarrollar el Istmo de Tehuantepec y los puertos de su zona de influencia (Salina Cruz y Coatzacoalcos). Resalta lo que hizo Porfirio Díaz, ya que en su Gobierno se consiguieron logros en el campo del transporte de la región que pocos gobernantes de México han podido concretar. Es válido argumentar que el origen oaxaqueño de este gobernante, junto con pensar en un corredor internacional, ya que no existía el Canal de Panamá, permitió canalizar recursos internacionales que buscaban en el Istmo de Tehuantepec encontrar un paso de un continente a otro. Por eso destaca el interés francés, americano e inglés, por construir el corredor del Istmo de Tehuantepec y poseer la propiedad del transporte por estos 303 kilómetros de México, el corredor más estrecho del país.

En este período (1877-1910), se apoyaron los ferrocarriles y se aumentó la red ferroviaria; además en ese tiempo se construyeron los puertos de Veracruz, el de Salina Cruz y de Tampico principalmente.

Como lo plantea E. Cárdenas (p. 269):

“la construcción de los ferrocarriles hizo más rentable algunos centros mineros que, de otra manera, hubieran tenido una baja productividad que no habrían podido explotarse en lo absoluto por la falta de medios de transporte. Esto abrió por vez primera la posibilidad de exportar grandes cantidades de otros minerales aparte de los metales preciosos. Por ejemplo, la explotación de productos agrícolas como algodón, café, tabaco y henequén, así como de minerales como cobre, cinc y plomo¹¹⁵.”

El papel desempeñado por la minería y los ferrocarriles en el México del Siglo XIX reviste la mayor importancia. La primera le dio a la economía los excedentes, el dinero y las divisas necesarios para su crecimiento. Los segundos redujeron las barreras para la movilización de bienes, servicios y factores de producción.

Los ferrocarriles, según los cálculos, contribuyeron al menos en una cuarta parte al crecimiento de la productividad en México durante el Porfiriato, como resultado de los ahorros considerables en los costos de transporte.

“El máximo impulso dice el historiador Enrique Cárdenas, de la productividad se concentró de hecho en la segunda mitad de la Administración de Porfirio Díaz (1890-1910), cuando al menos 36.4 % del crecimiento de la producción se explica por la construcción de los ferrocarriles. Este crecimiento podía haber sido mayor de no ser por una drástica disminución en los términos de comercio que acompañó al auge exportador en el último tercio del siglo. Mientras que la

¹¹⁵Una explicación de porque el atraso de México en la vida independiente lo proporciona el trabajo de Ros y Moreno-Brid (2004:37) cuando afirman: “en los 55 años transcurridos entre la independencia y el porfiriato, la presidencia cambio 75 veces de mano (Haber, 1989)”. “La consecuencia más desastrosa de la prolongada lucha civil fue la pérdida de la mitad del territorio nacional a manos de los Estados Unidos a mediados del Siglo XIX.” “Cincuenta años después del Tratado de 1848, que puso término a la guerra mexicano-estadounidense, y también tras el comienzo de la “fiebre del oro” en California, la sola producción minera de los territorios perdidos superaba al PIB mexicano (Coatsworth, 1978).

exportación aumentó a una tasa promedio anual de 8.4 % en 1895-1910, la capacidad de importación sólo creció a un ritmo de 4.4 % al año. A pesar de todo dice, E. Cárdenas, la economía mexicana acrecentó más su producción durante los últimos 20 años del Porfiriato que en los anteriores 70 años de vida independiente (Enrique Cárdenas, abril-junio de 1995:275).

Luego de caer Porfirio Díaz en 1910 se inicia la guerra de la independencia debido a los problemas de pobreza y postración en la que se encontraba gran parte de la población mexicana. Durante ese período los caminos se destruyeron, se paralizó el comercio internacional por el Istmo de Tehuantepec y empezó a funcionar el Canal de Panamá en agosto de 1914. Este conjunto de acontecimientos junto con la guerra de la independencia paralizó la economía mexicana que recién alcanzó su normalidad a comienzos de los años treinta.

En el período de 1924-1929 se registra el ascenso de Álvaro Obregón y de Plutarco Elías Calles y es recién con Lázaro Cárdenas, en el período de 1934-1940, que México recobra su normalidad. Debe resaltarse que su gobierno fue de carácter nacionalista, en ese período se nacionalizó los Ferrocarriles Nacionales y se expropiaron los trenes de las compañías petroleras extranjeras.

Se realizó también la expropiación petrolera en 1938 y se fundó la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos. El experimento de carácter nacionalista, el primero en su género en América Latina, confrontó al gran capital y al imperialismo de Estados Unidos, siendo un momento importante de cambio de paradigma (proyecto nacional) que también tuvo su impacto en los transportes y puertos que requerían su modernización y adecuación a una economía caracterizada por ser cerrada y que implícitamente contenía un modelo que apuntaba a un proyecto nacional.

A continuación se estudia la economía y el transporte en los treinta del Siglo XX.

c. La economía y el transporte de México en los treinta

Se considera que el modelo económico primario o de exportación termina a fines de los años treinta y le corresponde un sistema de transporte terrestre, basado en el ferrocarril, que era considerado el modo ideal para el transporte masivo de productos de gran volumen o peso y baja densidad económica (Luís Chías, 1997:315).

Se afirma: "que debido a la cobertura y rigidez de la infraestructura ferroviaria, se generó una estructura territorial semejante a la de un archipiélago, representado por tantas islas económicas como estaciones ferroviarias tenía el sistema"(Ibid).

Esta reflexión del autor proviene de la consideración de que la revolución mexicana (1910-1921), provocó un gran atraso técnico y operativo en casi todos los sectores económicos, y el transporte no fue la excepción; de los 19, 000 Km. de vías, la mayor parte se encontraba semidestruida y lo mismo pasaba con el equipo de tracción y arrastre.

En cuanto a los caminos, la situación era aparentemente mejor, pero de los 26,000 Km, la mayoría (19, 000 Km.), eran brechas aptas sólo para tránsito de recuas y caballos, pocas permitían el uso de carretas y diligencias, y la estructura de los principales caminos se caracterizaba por funcionar como alimentadoras del ferrocarril (ibid).

Con esta maltrecha red no se podía responder a las demandas generadas, fue entonces que se convirtió en una exigencia nacional la reestructuración del sistema de transportes (Luís Chías; 1990:72).

A partir de este momento es desplazado el ferrocarril; y aparece como prioritario el transporte automotor y la urgencia de contar con carreteras que unan al país. El mismo L. Chías afirma (Luís Chías, 1990:72):

“En esta etapa definida, como de redefinición de la política nacional de transportes(1925-1930) se parte de considerar: “el concepto casi mágico, y muchas veces engañoso, de lo moderno; la concepción modal y no sistémica del transporte, y la poca claridad del impacto que este sector tenía y tiene sobre la organización territorial”. De esta manera, la política que se amplió en el transporte propició el sacrificio del ferrocarril en aras del automotor, modificando el monopolio de la distribución que mantenía el ferrocarril y, al derrumbarse la tesis vial del Siglo XIX, la carretera se perfiló como la infraestructura básica”.

En este período se acelera la construcción de carreteras y se instrumenta políticas diseñadas para impulsar el transporte automotor. Se crea la Comisión Nacional de Caminos y se reglamenta el uso de las vías generales de comunicación. También se definen las rutas prioritarias y se conforma la Comisión que se encargada del estudio de trazo y de la construcción de los caminos. De esta manera el gobierno de México define la importancia del transporte terrestre que apuntaría hacia el norte y a integrar los circuitos comerciales principales con la ciudad capital.

Esta selección de prioridades fue típica en los países latinoamericanos que por una serie de presiones internas y externas apuntan a privilegiar el transporte vía autos, camiones y vehículos privados, correspondiendo a los intereses de los países centro y copiando modelos que implicaban contar con filiales de empresas automotrices en nuestros países periféricos. Como ya se anunció los costos que demandó esta toma de decisión de políticas implicó el poder que adquirieron los ingenieros civiles y constructores para impulsar una modalidad de transporte sobre otras que a la larga podía tener costos onerosos y perjudiciales para el país. Este estilo del transporte también implica que los principales directores en los ministerios de transporte y comunicaciones en nuestros países sean de procedencia ingenieros civiles, con los consiguientes problemas si se quiere postular modalidades alternativas de planificación del transporte menos costosas y problemática para una nación¹¹⁶.

¹¹⁶ Un reconocido investigador de la CEPAL (Ian Thopmson) demuestra que por ejemplo para Chile sería más conveniente utilizar el transporte marítimo que el automotor. El mantenimiento de carreteras, los costos de los vehículos, el consumo de gasolina y diesel significa altos costos para todos los gobiernos que priorizaron esta modalidad de transporte en los treinta en nuestros

d. El modelo de Sustitución de Importaciones y el Puerto del Proteccionismo

En la etapa de 1931-1950 se organiza: "la articulación territorial del interior y el aislamiento de las costas" (Luís Chías, 1990: 73). Las necesidades de transporte terrestre resultaban evidentes. La política aplicada fue de: "comunicar por carretera las poblaciones más importantes (capitales estatales) y las zonas más productivas del territorio con la capital del país.

En esta etapa denominada de "crecimiento moderado" se planificó que la red construida hasta 1950 comunicaría a todas las localidades que en ese entonces tenían más de 30, 000 habitantes, y prácticamente a todas las que veinte años más tarde tendrían más de 50, 000.

Asimismo, se destaca (Luis Chías, 1990:73-74):

- La construcción de varios ejes troncales hacia el Norte (México-Nogales, México-Cd. Juárez y México- Nuevo Laredo) hacia el sur sólo se concluye el México- Cd. Cuauhtémoc.
- La falta de ejes transversales.
- La estructura vial general tendía a reforzar la jerarquía y dominio de la capital y la altiplanicie central, donde la malla de la red comenzaba a tener mayor densidad.
- La comunicación del centro y del interior del país, en tanto que las costas quedaron relativamente aisladas.

Al concluir el modelo de desarrollo primario-exportador (en 1950, según Chías), solo la costa del Pacífico Norte contaba con una carretera costera de marcadas dimensiones: el camino Tepic- Nogales, que activó recursos potenciales, influyó en la incorporación de nuevas tierras al cultivo, redujo los costos de transporte y estimuló la especialización de la región.

En general, los enlaces terrestres apuntaban al puerto de Veracruz. A partir de este puerto, el de mayor importancia comercial para el país, se empezó a extender la carretera costera, del Golfo que para 1950 permitía la comunicación ininterrumpida desde Tuxpan hasta Coatzacoalcos.

Como se observa el modelo de sustitución de importaciones requería, por sus mismas características, un modo de transporte más rápido y flexible, para promover el desarrollo de la industria ligera y la concentración demográfica urbana.

A esas necesidades y a los imperativos político y económicos (externos e internos) relacionados con la fuerza de la industria automotriz, del petróleo y la construcción, respondió el gran desarrollo del auto transporte privado y el lento e

países. En detalle Thompson demuestra con datos los ahorros que tendría Chile y por supuesto México si utilizaría más y mejor el transporte marítimo y el transporte ferrocarrilero.

inadecuado de los servicios públicos del auto transporte federal de carga y pasaje (Luis Chías, 1990:316).

En el caso de los puertos destaca el puerto de Veracruz y los enlaces regionales que disponía para recibir y enviar mercancías. En esa época el puerto de Manzanillo era un puerto pesquero muy pequeño. En relación al puerto de Lázaro Cárdenas, destacó la intención de convertirlo en un puerto industrial, con enormes potencialidades para movilizar el hierro y acero. Para eso se creó la Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas (SICARTSA) y se buscó que este mismo puerto industrial se convirtiera en un polo de desarrollo. Uno de los problemas registrados fue que la mayoría de insumos que utilizaba la refinería, provenían de otros lugares de México y no del propio mercado local, lo que complicó la posibilidad de generar los enlaces hacia atrás y hacia adelante que se buscaba.

Sólo quedaron instaladas cerca al puerto empresas paraestatales. Por lo que los investigadores del puerto (González y Martner, 1992: 11) concluyen en presentar el desarrollo de este puerto a las características de "enclave", más que polo de desarrollo.

e. El modelo de exportación y el inicio del agotamiento de los puertos públicos

La consideración de la etapa de 1970-1982 corresponde al período denominado de "las costas, el petróleo y el turismo". En esta fase se conjugan un entorno macroeconómico caracterizado por un desarrollo acelerado del turismo externo y la presencia del boom petrolero que dio lugar a un programa que significativamente cambió la estructura vial de las costas (Luis Chías, 1990: 71).

El boom petrolero afectó particularmente a la red carretera del Golfo que implicó el acondicionamiento de Pajaritos en 1974 (principal puerto nacional para la exportación de hidrocarburos) y la inauguración de los complejos petroquímicos de la Cangrejera, Morelos y la Venta que impactaron considerablemente a toda la cuenca del Coatzacoalcos y su hinterland más próximo. Esta zona registró en dicho período uno de los procesos más acelerados de crecimiento demográfico e industrial en el país, proceso que estimuló simultáneamente la densificación de su red de comunicaciones y transportes. Incluso, se construyeron obras de gran magnitud, como el puente de Coatzacoalcos II, para resolver el cuello de botella que se generaba en el cruce de este río (Ibid).

Hay que destacar que la red carretera de las zonas petroleras costeras fue en general relativamente eficiente para comunicarse a nivel interregional con el resto del país, pero todavía era deficiente para la comunicación intraregional (Luis Chías, 1990:79).

Destaca también en esta época la construcción de caminos de mano de obra (caminos rurales) que se construyeron, aunque no tuvieron los criterios técnicos establecidos, ni menos lograron abatir el aislamiento geográfico en el medio rural y promover el desarrollo regional.

Por su parte, los puertos de carácter público, pese a las políticas dictadas de la "Marcha al Mar", los esfuerzos financieros para equipar a puertos como el de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Salina Cruz, y registrar una serie de políticas administrativas que buscaban considerar a un sistema portuario, resentían las políticas macroeconómica en crisis que llevaban a deudas, desfinanciamientos y alta inflación, que no ayudaban a hacer eficiente el comercio exterior, que encontraba un cuello de botella en las carreteras y en los puertos de México. Veracruz era una demostración de esa ineficiencia con la presencia de los cuijes y de otros vicios del puerto vistos más adelante.

Fue necesario ya en ese entonces, comenzar a pensar en sentar las bases para dar un cambio en la forma tradicional de conducción de los puertos, lo que implicaba un manejo empresarial, con administraciones independientes y con posibilidades de que los recursos de los puertos se quedaran en los mismos lugares en donde se generaba el excedente. No obstante el principio de caja única de los gobiernos centrales complicaba cualquier política que se organizara para dejar los fondos que se generasen en las zonas de origen.

Se reconoce que en esta época cayó la inversión destinada a la construcción de carreteras, ya que la crisis reorientó las prioridades: "más que construir, se buscaba mantener, en buenas condiciones la infraestructura existente y mejorar (modernizar) sólo aquella cuya demanda ya generada estaba plenamente justificada" (Luís Chías, 1990:80).

f. La apertura comercial y la privatización y reestructuración de los puertos mexicanos

Como ya se adelantó en el capítulo I (punto 1.2), la presencia del modelo neoliberal desde los ochenta en México (etapa del Gobierno de Miguel de la Madrid) y las medidas, como reflejo del Consenso de Washington, implicaron profundos cambios en la economía mexicana¹¹⁷. La política de apertura comercial (que implica disminución de aranceles de importación) que caracteriza también a este modelo, exigía, como se anotó, un rol diferente en los puertos del país, el modelo hacia dentro perdía eficacia y la política de apertura buscaba, como un tema prioritario, atender a los mercados internacionales en forma eficiente, a bajo costo y con tarifas y redes de transporte, que faciliten dicho movimiento comercial.

¹¹⁷ Según Francisco Salazar (El Cotidiano, UAM-A, julio-agosto 2004) en México han existido los siguientes gobiernos neoliberales: el primer gobierno neoliberal de Miguel de la Madrid, (1982-1988), el segundo gobierno neoliberal de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994); el tercer caso de gobierno neoliberal de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000); y nosotros agregáramos el Gobierno de Vicente Fox (2000-2006). En todos los gobiernos desde 1994 la política en el campo de los puertos ha sido un continuo con altas y bajas; pero siguiendo las líneas maestras antes reseñadas que implicaban fomentar la competencia en los puertos y que tiene como resultado una concentración de carga en los puertos de Manzanillo y Veracruz y un atraso en los puertos de Sureste que fundamentalmente son puertos petroleros. Es necesario en todo caso, realizar una evaluación de las políticas de privatización portuaria que ya han cumplido doce años en México.

Como se anotó, los primeros pasos de "reordenación económica" fueron empezados en el período de Miguel De la Madrid (1982-1988) y efectivamente con Carlos Salinas (1988-1994) en los últimos años de los ochenta se empezó propiamente un proceso de reestructuración del territorio, con la aceleración de las actividades de privatización y venta de las principales empresas paraestatales, así como con el reconocimiento de que los puertos no cumplían un rol fundamental necesario para el nuevo modelo de desarrollo, debido a problemas sindicales, a falta de inversión, al burocratismo y a los mercados cautivos que tradicionalmente eran implícitos en la etapa económica anterior. Parte de este diagnóstico ha sido presentado, por lo que cabe concluir que era necesario una política distinta basada en otro modelo alternativo, que hiciera eficiente a los puertos de México, buscara su competitividad y que lograra la participación del capital privado, sin perder el liderazgo que debía mantener el Gobierno Federal.

Por esas razones el puerto de Veracruz, fue objeto de requisa en mayo de 1991. Como lo señala Carlos Salinas (noviembre del 2000:465):

"La modernización de nuestros puertos era un requisito indispensable para lograr una vinculación eficiente con el comercio internacional. El problema era tan serio que nuestros puertos eran evitados y el puerto más importante para los productos mexicanos era Houston, Texas. Y es que con notables excepciones, los puertos mexicanos habían crecido de acuerdo al modelo del viejo puerto de Veracruz. En ese lugar estratégico para el funcionamiento de la industria y el comercio del país se habían acumulado vicios y desviaciones por muchos años, al grado de que se tendía a pensar que esas anomalías formaban parte de la 'normalidad'. "Aunque se habían hecho importantes inversiones para modernizar el puerto, el crecimiento del comercio, los abusos laborales y la enorme ineficiencia amenazaban con llevar al colapso las instalaciones portuarias".

De acuerdo a C. Salinas el principal problema del puerto era que los obreros contratados se hacían sustituir por trabajadores eventuales, conocidos como "cuijes" quienes no recibían directamente los pagos (C. Salinas, 2000:465).

Como se analizará con detalle más adelante, la aplicación de la privatización portuaria en el puerto de Veracruz, trajo cambios positivos en el puerto, registrándose un aumento en el movimiento de carga contenerizada, que refleja la eficiencia conseguida de la mano de obra, se superan viejos vicios y se logra la concesión de las terminales que exigen una competencia positiva para el modelo portuario aplicado. De esta manera la historia registrará con los casos vistos a continuación la riqueza de esa metodología y la forma como unos puertos que eran pequeños consiguen su despegue, otros entran en decadencia y ejemplos como los del puerto de Veracruz mantienen su liderazgo como puerto de entrada y de salida de mercancías hacia Europa y el mercado de la Costa Este de Estados Unidos.

3.3. Los casos de los puertos de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y Coatzacoalcos; ¿Historia de exclusión y crecimiento?

Este punto busca presentar de manera esquemática, cuatro casos escogidos para estudiar y comparar el desarrollo portuario de los puertos en México. Se registran las semejanzas, las diferencias, las dobles velocidades y las asimetrías que se presentan, probando, como ya se anunció, el crecimiento en unos casos y la exclusión de otros.

El análisis no solo busca comparar puertos, sino mostrar de qué manera la exclusión tiene un componente geográfico y cómo los actores sociales (empresas, trabajadores, sindicatos, pobladores en general en una ciudad puerto) son favorecidos o postergados de los beneficios que generan dichas empresas portuarias.

Se considera que si los puertos manejan más carga benefician directa o indirectamente a su espacio regional; y al contrario, si un puerto se deprime y su actividad económica baja los grandes perdedores son todos los sujetos que tienen su vida económica ligada con el puerto; pero también y de modo indirecto se perjudican los habitantes del puerto que desarrollan actividades conexas. Entonces la correa de transmisión de un puerto viene ligada al ritmo económico de las empresas que se asientan en su territorio o que tienen un hinterland más amplio, como lo demostrarán los casos de Veracruz y Manzanillo.

Dentro de los casos a desarrollar el primero es Veracruz, un puerto líder y que tiene raíces históricas que lo catalogaban como la entrada de México al Mundo.

El segundo, se trata del puerto de Manzanillo, que pese a ser muy pequeño en el Siglo XVIII y XIX se vuelve en la década de los ochenta del Siglo XX, el nuevo puerto líder en contenedores en la Costa del Pacífico, superando a otros que tradicionalmente eran los puertos ganadores y se convierte también en el año 2002 en el primer puerto de México.

En tercer orden, se presenta el puerto de Salina Cruz, cuyas raíces lo hacen en la primera década del Siglo XX el puerto más importante del Pacífico y con la aparición del Canal de Panamá pierde vigor y se concentra, desde los ochenta del Siglo XX en ser un puerto petrolero.

Por último, se analiza el puerto de Coatzacoalcos, de carácter petrolero y con un entorno de la petroquímica, donde destaca la Terminal de Pajaritos de propiedad de la empresa PEMEX. Pajaritos, es un centro principal de producción y refinación de hidrocarburos de todo el Sur de México, lo cual repercute en la revitalización económica del Istmo veracruzano y explica la presencia de importantes empresas que dan servicios e insumos a PEMEX en Coatzacoalcos, en Minatitlán y en Coseleaque.

El puerto de Coatzacoalcos es un centro complementario a la actividad de la petroquímica nacional, que gira con el centro en Pajaritos en esta parte del Sur veracruzano y que si continúa la producción y exportación de petróleo, en los próximos años, seguirá siendo un núcleo central de la economía del Sureste de México.

Del estudio de estos cuatro casos se busca revelar tendencias, dinámicas y observar sus evoluciones económicas, que los hacen en algunos momentos líderes y en otros casos puertos pequeños y estancados. En general, los modelos aplicados y las políticas de privatización portuaria acompañados de las medidas de política económica, como reducción de aranceles y del manejo del tipo de cambio, afectan el territorio, y causan, como menciona Antonio Daher, profundos cambios en las estructuras económicas y regionales.

Los puertos como se mostraron en el capítulo I son centros de negocios¹¹⁸; pero también impactan en su entorno regional y local, teniendo efectos multiplicadores asociados a cadenas productivas de empresas, que por su cercanía, se instalan cerca al puerto.

a. Historia del Puerto de Veracruz

Históricamente desde la época colonial el puerto de Veracruz fue un centro comercial importante de México y América Latina. Por ser un punto de flujos comerciales clave ocupó una posición estratégica fundamental, no por casualidad fue invadida por los norteamericanos, los franceses y los españoles, durante los casi 500 años de su establecimiento (C.Ramsarán, junio 2001:44). Fue fundado por Hernán Cortés el 10 de julio de 1519 con el nombre de "Villa Rica de Veracruz".

Desde el Siglo XIX el puerto de Veracruz manejaba la mayoría de la carga que llegaba al país. En 1885 el 56 % del total de las importaciones y exportaciones se realizaron por este puerto. Sin embargo, las guerras internas de México provocaron la inestabilidad de los flujos comerciales hasta la época de Miguel Lerdo de Tejada. En 1873 se empezó un proyecto para desarrollar el primer sistema de transporte multimodal entre ferrocarriles y barcos que fue terminado en 1888 con la vía férrea interoceánica que acercó la Ciudad de México con el puerto.

En 1902 se terminó la renovación y modernización del puerto, reflejando el interés político de equipar a los principales puertos del país, para acceder a los mercados internacionales. La compañía británica S. Pearson and Son. fue comisionada desde 1895 por Porfirio Díaz para realizar las obras portuarias, que incluían la extensión de terrenos ganados al mar para construir vías férreas, bodegas, edificios, parques y para profundizar el malecón. Estas obras trajeron

¹¹⁸La UNCTAD (2003), define a los puertos modernos como: "intercambiadores entre varios nodos de transporte y por tanto son centros de transporte combinados". "A su vez son mercados multifuncionales y áreas industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas". "De hecho los puertos son sistemas multidimensionales, los cuales para funcionar adecuadamente deben estar integrados en una cadena logística". "Un puerto eficiente requiere, además de la infraestructura, la superestructura y el equipamiento, unas comunicaciones adecuadas, un equipo directivo motivado y una fuerza de trabajo con la suficiente calificación". Ver: Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). Perú. MTC.20 de septiembre de 2004, p.421 (www.mtc.gob.pe).

una derrama importante para la ciudad con la instalación de alumbrado, agua potable y saneamiento.

De acuerdo a Enrique Cárdenas la: "construcción de ferrocarriles de 1880 a 1892 enlazó a las principales ciudades con los centros mineros y con los puertos y los pueblos fronterizos más importantes" (Enrique Cárdenas, abril-junio de 1995:266-267). "Para 1894, casi todas las localidades más grandes registradas en el primer censo de población de 1895 estaban comunicadas por el sistema ferroviario (Ibid)".

De 1878 a 1880, el 54 % de las exportaciones totales fueron a través del puerto de Veracruz que era el único puerto comunicado por tren. Nuevo Laredo, Tampico y Progreso (Yucatán) tenían muy poco tráfico, pero una vez conectados con los ferrocarriles sus operaciones aumentaron enormemente (ver cuadro III-3).

Cuadro III-3
Exportaciones por puntos fronterizos o puertos enlazados por los ferrocarriles en 1894
(millones de dólares acumulados)

	1878-1880	1881-1885	1886-1890	1891-1895	1896-1900
Veracruz	36.4	88.1	72.7	76.3	61.1
Tampico	3.5	5.0	3.0	24.3	82.7
Progreso	4.8	16.1	22.3	23.1	36.9
Ciudad Juárez	-	12.6	49.7	47.4	42.8
Noçales	-	1.5	2.3	4.8	16.2
Nuevo Laredo	0.6	3.6	7.1	13.4	11.2
Total	45.3	126.9	157.1	189.3	250.9
Exportaciones totales	82.6	172.6	205.9	255.1	307.3
Exportaciones por medio de estas aduanas (porcentaje)	54.8	73.5	76.3	74.2	81.7

Fuente: Enrique Cárdenas. "Una Interpretación Macroeconómica del Siglo XIX en México. El Trimestre Económico. Vol. LXII (2). Num. 246, México, abril-junio de 1995, p. 267.

De acuerdo con el cuadro III-3 el único puerto líder era Veracruz, y con la instalación de los ferrocarriles, otros puertos cobraron importancia: Ciudad Juárez, Tampico, le quita el liderazgo a Veracruz al finalizar el Siglo XIX.

Ya en el siglo XX, en los años treinta, ese puerto presentó problemas de carga, no tuvo inversiones y Estados Unidos, ya principal comprador y vendedor de mercancías de México, utilizaba Veracruz. Este auge de Veracruz se vio limitado en diferentes momentos, primero la Segunda Guerra mundial, que influyó en la reducción por varios años en la reducción de los flujos en el Golfo; después, en 1958, la división sindical en dos grupos, que en el mismo espacio se pasaba carga en una frontera artificial (OIT, www.ilo.org. del 8 de diciembre de 2005) y donde los camiones, de ruta federal, no podían ingresar al puerto debido a la concesión del transporte interno a una cooperativa. Esto implicaba que esta cooperativa movía la carga hasta el acceso y después había que trasbordarla a los camiones de ruta federal (OIT, *Ibid*, p. 6). Estos vicios y problemas, de

acuerdo a la misma OIT, mostraron una complejidad e ineficiencia que llegó a considerar al puerto de Veracruz como "puerto sucio"¹¹⁹.

Para resolver los problemas anteriores, en 1970, el gobierno creó "La Comisión Coordinadora de Puertos" y también la Empresa de Servicios Portuarios de Veracruz, S. A. de C. V. con el propósito de unificar los tres sindicatos existentes: maniobristas, carretilleros y cargadores. Sin embargo, el puerto adolecía de serias fallas, como la política de carácter populista, que manejaba las empresas públicas con criterio social y redistributivo, más que con un objetivo empresarial y de facilitar el comercio exterior.

La persistencia de dichos nudos críticos en el puerto, llevó a que el 31 de mayo de 1991 se realizara su requisa, acontecimiento que representó la revocación de los permisos a los sindicatos y particulares para la prestación de los servicios. En 1993 se contrataron tres empresas particulares que debían seleccionar a los trabajadores, bajo la lógica de elevar la productividad del puerto y superar el vicio de los cuijes y de subcontrataciones que creaban distorsiones al trabajo portuario.

Si se analiza el movimiento de carga de contenedores, en el caso del puerto de Veracruz, se ve su liderazgo (ver cuadro III-4) hasta el año 2001. En el 2002 es superado por Manzanillo, aspecto que será analizado en el capítulo IV.

Cuadro III-4
Participación de Veracruz en el total de carga contenerizada
(1992-1998)

Año	Total de Movimiento de carga contenerizada (miles de toneladas)	Movimiento de carga contenerizada del puerto de Veracruz (miles de toneladas)	Participación del Puerto de Veracruz respecto al total nacional (%)
1992	3, 241	1, 376	42.4
1993	4, 528	1, 987	43.8
1994	5, 279	2, 453	46.4
1995	5, 352	2, 194	40.9
1996	5, 111	1, 941	37.9
1997	6, 662	2, 455	36.8
1998	7, 248	2, 865	39.5

Fuente: SCT. Los Puertos Mexicanos en Cifras (1992- 1998), México, 1999

Su importancia se demuestra en cuanto a carga contenerizada (concentra aproximadamente el 40 % de todo el país), al nivel de ingresos y de utilidades.

Definitivamente, Veracruz, es un puerto clave para el comercio internacional del país, pese a que 1995 fue un año difícil tanto, económica como financieramente, con la privatización ha mejorado su actividad empresarial, bajo la lógica de la Ley de Puertos.

¹¹⁹ Según la entrevista realizada por C. Ramsarán (junio 2001:47) a Jaime Sánchez Díez, de la Operadora Portuaria Del Golfo en octubre 2000: "en un año tenían cinco revisiones de contratos en tiempos diferentes, uno se encargaba de la operación de arriba de los buques, otro de operación en tierra, si había que manejar esto o aquello, era otro sindicato, entonces se generaba un conflicto laboral profundo. Se volvió una costumbre dar dinero para lograr que los trabajadores trabajaran rápido. En el momento de la requisa, Veracruz era considerado como puerto negro, "puerto negro" es el nombre que recibía aquel que tenía un sobrecosto por seguros".

El indicador que llama la atención, es que el ingreso del estado de Veracruz como proxy del ingreso de la ciudad –puerto es bajo, ya que representa tan solo el 26.2% del ingreso que alcanzó el estado más rico del país (la ciudad de México) en 1995.

Ello explicaría el impacto relativo del puerto y que no irradia ampliamente en el nivel de vida de la población, misma que concentra su trabajo en la agricultura y en actividades industriales y de servicios poco remunerada (ver cuadro III-5). De lo anterior se colige que los niveles de pobreza y polarización se mantienen en el puerto de Veracruz

Cuadro III-5

Indicadores de Concentración del Puerto de Veracruz (1995- 1999)

Indicadores	1995	1996	1997	1998	1999
Concentración de carga contenerizada (%)	39.1 %	38.7 %	40.3 %	42.3 %	43.3 %
Utilidades entre Ingresos (%)	0.09 %	5.08 %	10.35 %	19.5 %	7.44 %
Impacto regional (%)	26.2 %	s.i	s.i.	s.i.	s.i.

s.i.=sin información.

Fuentes: SCT y Gerardo Esquivel, octubre-diciembre de 1999, p. 759..

b. Historia del Puerto de Manzanillo

Como ya se expresó, fue durante el Porfiriato que México empieza a considerar la importancia de las comunicaciones y el transporte. En esa etapa se registra la construcción del ferrocarril que conectaba a la mayoría de las ciudades importantes con la capital de la República y ésta hacia el norte y con los Estados Unidos. Entonces, cobran relevancia las obras portuarias de bandas de atraque en: Manzanillo, Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz (A. Casarrubias, 1995:54).

En 1900 se inicia la construcción de rompeolas en Manzanillo y las secciones este y oeste de su malecón, y su muelle fiscal. En 1908 es inaugurada la red ferroviaria que le conecta con Guadalajara y la red nacional.¹²⁰ De acuerdo con C. Martner (abril-junio de 1997:16): "sintéticamente, pese a que Manzanillo tiene una historia larga que se remonta, como ya se presentó, a la Colonia, como puerto pesquero, y en el Porfiriato como puerto de altura, nunca destacó en el contexto nacional más que recientemente, ya que desde 1994 demuestra que sus flujos de carga aumentan tanto que desde ese año se le considera como el puerto más importante del Pacífico mexicano, tanto por su diversidad como densidad de carga". Argumenta (abril-junio de 1997:18) cuando señala: "en 1983 cuando se inicia el cambio del modelo de acumulación de capital en

¹²⁰ Hasta entonces, las maniobras de descarga, de parte de las mercancías, se realizaba en pangas para trasladarla a las playas de menos profundidad.

México, el Puerto de Manzanillo comenzó a variar la dimensión de sus flujos y las relaciones con los territorios dentro del país". "Por ejemplo, las exportaciones de la región más próxima al puerto, basada en productos primarios, se habían deteriorado notablemente desde la década de los setenta". "Paralelamente, se produjo un incremento discreto de las exportaciones producidas en regiones más distantes del puerto". "En efecto, con productos manufacturados de escasa densidad económica, algunas empresas, crecidas al amparo del modelo de sustitución de importaciones buscaron insertarse en el mercado mundial". "Se trató de bienes de las ramas minero-metalúrgicas y de la industria del vidrio localizadas en la Ciudad de México, Monterrey y Torreón, cuyos productos encontraron mercado en los países asiáticos, donde eran sometidos a procesos de mayor elaboración".

Por otro lado, se registra que las importaciones mostraron flujos superiores a las exportaciones, sin embargo, los movimientos no fueron de gran intensidad ni los vínculos territoriales se ampliaron demasiado. Lo más notable es el incremento de las importaciones en la región inmediata al puerto.

Como lo muestra el cuadro No III-6 por Manzanillo se movilizaban en 1970 0.6 millones de toneladas que aumentaron rápidamente hasta alcanzar 4.3 millones de carga en 1987.

Cuadro No III-6
Comercio marítimo de altura y cabotaje en los puertos de Manzanillo y Mazatlán.(1970-1987)
(Toneladas)

Año	Manzanillo	Mazatlán
1970	558, 182	966, 931
1973	1 434, 290	1 349, 358
1980	3 281, 497	395, 489
1983	4 028, 706	2 783, 826
1987	4 276, 288	2 711, 240

Fuente: Serafín Maldonado. "El Comercio por Manzanillo y Mazatlán (Un estudio comparativo. Comercio Exterior, Vol. 42, Num. 1, México, enero de 1992, p.15

En 1970 el movimiento de Manzanillo representaba el 69.4 % de altura y 30.6 % de cabotaje, tendencia que se puede comprobar en el cuadro No III-7 adjunto. En 1989 se registra que la carga de altura aumentó cerca de once veces más, lo que comprueba el nuevo liderazgo del puerto de Manzanillo, reflejado como efecto de la apertura comercial y de las nuevas rutas comerciales, que hacen a este puerto el central del tráfico, en el manejo de contenedores del Pacífico.

Cuadro No III-7
Movimiento Marítimo en el Puerto de Manzanillo(1970-1989)
(toneladas)

Año	Exportación de altura	Importación de altura	Total	cabotaje (entradas)	cabotaje (salidas)	Total	Total (altura mas cabotaje)
1970	139, 878	247, 652	387 531	24 368	146 283	170 651	558, 182
1973	175 606	572 409	748 016	24 928	661 345	686 273	1234 290

1980	109 677	1240 078	1349755	512 980	1418 762	1 931, 742	3281 497
1983	76 613	794 877	871 490	596 262	2560 954	3157 216	4028 706
1987	616 208	1984 463	2600671	266 972	1 408 585	1675 557	4276 288
1988	721 529	2766 954	3488483	1175 126	275 514	1450 962	4939 445
1989	742 633	3422 376	4165009	1 328 549	593 786	1922 335	6087 344

Fuente: Serafin Maldonado. "El Comercio por Manzanillo y Mazatlán". Comercio Exterior, Vol. 42, num. 1, México, enero de 1992, p. 20.

Esta tendencia de crecimiento y de movilización de carga, utilizando contenedores, corresponde al modelo de economía abierta ya comentado, y se expresa, en el caso del puerto de Manzanillo, por los indicadores de crecimiento del comercio, ingreso y desarrollo regional (ver cuadro III-8).

Por ejemplo, en el período 1995-1999, más del 25 % de toda la carga contenerizada se movió a través de este puerto, restándole carga a Lázaro Cárdenas y a Salina Cruz. Esta tendencia coincidiría con la nomenclatura de puerto "ganador" a Manzanillo, en perjuicio de los otros puertos.

En este periodo la API de Manzanillo se muestra como empresa con solidez financiera expresada en los indicadores de utilidades, respecto al ingreso que fueron: 21.8% en 1996, 35.8 % en 1997 y 43.2% en 1998(ver también cuadro III-8). Sin embargo, la población de Manzanillo, (116, 505 habitantes) no se beneficia de la derrama económica del puerto. Los indicadores estatales demuestran que Colima registra un ingreso que representa el 39.6 % del ingreso del estado más rico de México, es decir, de la ciudad capital del país.

En conclusión, si se busca demostrar el crecimiento y la exclusión en la ciudad y puerto de Manzanillo, se encontraría que la ciudad de Manzanillo posee población que la caracteriza como una ciudad pequeña e intermedia, que está generando ingresos de las empresas que se asientan en su territorio y ha podido desarrollar vasos comunicantes con otras empresas de la ciudad de México, Estado de México y Guadalajara que usan el puerto y le dan la dinámica actual, por lo que sería sencillo generar fondos de solidaridad social y de convergencia económica, que se concentren focalizadamente en los lugares en donde se generan los recursos, de esa forma es posible mejorar el ingreso per cápita de los habitantes de la ciudad y puerto.

Esta tarea es más compleja de realizar en el puerto de Veracruz que registra 560,000 habitantes y es más factible de aplicar en el puerto y ciudad de Salina Cruz que con 76,198 habitantes refleja un estancamiento que es necesario ilustrar.

Cuadro No III-8

Indicadores de concentración del Puerto de Manzanillo (1995-1999)

Indicadores	1995	1996	1997	1998	1999
Concentración de carga contenerizada (%)	15.2 %	25.1 %	28.4 %	27.3 %	28.6 %
Utilidades entre ingresos (%)	-	21.8 %	35.8 %	43.2 %	8.3 %
Impacto regional (%)	39.6 %	s.i.	s.i.	s.i.	s.i.

s.i.=sin información.

Fuente: Cálculos del autor, a partir de la información de la SCT y de Gerardo Esquivel, octubre-diciembre de 1999:759.

c. Historia del Puerto de Salina Cruz

La actividad del puerto de Salina Cruz, gira con base en el movimiento del puerto, al contar con la refinería "Antonio Dovalí Jaime" de PEMEX, registrar una terminal petrolera, que abastece de petróleo a las principales ciudades de la costa del Pacífico, tener la pesca artesanal y desarrollar otras actividades primarias de producción y de servicio (incluye comercio) que tienen escaso valor agregado y que impactan muy poco en el nivel de ingreso de las familias de la ciudad puerto.

En 1906 la ciudad de Salina Cruz contaba con 5, 000 personas. En enero 23 de 1907 se inaugura el puerto de Salina Cruz y 1913 se vuelve puerto líder de toda la Costa del Pacífico, caracterizado por un gran movimiento de mercancías a través del corredor transístmico de 310 kilómetros procedentes de Coatzacoalcos, en Veracruz.

En el primer año de actividad interrumpida, a los muelles de Salina Cruz llegaron 67 barcos, cifra que incrementó a 96 en el período 1908-1909 (Leticia Reyna Aoyama, abril de 1994:49). Esa dinámica fue aumentando como lo muestra el cuadro No III-9, llegando a superar el millón de toneladas en 1912. Antes (1911) la carga transportada registró 955, 466 toneladas, cantidad que excedía en un 100 % la alcanzada en el primer año de operaciones. En base a lo registrado en 1912 se sustentó la versión de que en la región corrían 60 trenes diarios. En esa época el Istmo de Tehuantepec era considerado: "el puente comercial de América (Ibid, p. 38).

Cuadro No III-9

Transporte de Carga por el Istmo de Tehuantepec (1908-1913) (en toneladas)

Años	Carga Interocéánica	%	Carga local	%	Volumen Total
1908	350, 233	82	78, 255	18	428, 488
1909	553, 275	84	105, 500	16	658, 775
1910	434, 064	81	104, 482	19	438, 546
1911	797, 029	83	158, 417	17	955, 446
1912	873, 495	83	173, 558	17	1 047, 053
1913	850, 827	84	166, 082	16	1 016, 909

Fuente: Leticia Reyna Aoyama (Coordinadora). "Economía contra Sociedad (El Istmo de Tehuantepec (1907- 1986). Nueva Imagen, México, 1994, p. 38.

Con la inauguración del Canal de Panamá, en agosto de 1914, el Istmo de Tehuantepec entró en recesión. Los barcos que en 1912 hacían cola para descargar y recoger materias primas y manufacturas en Salina Cruz, ahora,

seguían de largo, o a lo sumo, se detenían para cargar combustible en el depósito que Pearson tenía habilitado en ese puerto (Leticia Reyna, op. cit., p. 91). Ante la baja de demanda, seguida de un escaso mantenimiento, en la década de los treinta el puerto quedó azolvado y cerrado para la navegación. Fue hasta el Gobierno de Lázaro Cárdenas (1938-1939), que ha petición de distintos actores económicos y sociales locales, que se procedió a su reapertura, normalizando sus actividades con movimiento comercial y petrolero.

El 30 de septiembre de 1939 el Presidente Cárdenas expidió un decreto por el cual los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos (Puerto México) y Lázaro Cárdenas, fueron incorporados al régimen de puertos libres. En acción de apoyo a este relanzamiento, PEMEX construyó una estación de carga en Salina Cruz para llevar combustible a los estados de la vertiente del Pacífico, sin tener que pasar por el Canal de Panamá (Ibid, pp. 149-150).

Demográficamente, Salina Cruz creció rápidamente compitiendo con ciudades como Matías Romero, Juchitán y Tehuantepec, debido a la construcción de la refinera de Salina Cruz por PEMEX, que atrajo población. Como lo expresa el cuadro No III-10 la población de Salina Cruz creció de 1940 a 1990 14.3 veces más, demostrando el efecto de atracción evidente que trajo en la ciudad el nuevo proyecto de PEMEX.

Cuadro No III-10

Población de los principales municipios del Istmo de Tehuantepec (1940-1990)

Municipios	1940	1950	1960	1970	1980	1990
Juchitán	14,550	13,819	19,797	30,745	45,011	66,525
Salina Cruz	4,614	8,243	14,897	22,459	42,239	66,147
Tehuantepec	6,731	10,093	13,458	16,337	28,443	46,959
Matías Romero	7,023	7,087	10,187	24,671	29,709	38,831
Ixtepec		11,684	12,908	14,469	15,537	21,460

Fuente: Leticia Reyna Aoyama (coordinadora). "Economía contra Sociedad (el Istmo de Tehuantepec (1907- 1986). Nueva Imagen, México, 1994, p. 292.

Al respecto, la historiadora Leticia Reyna Aoyama (1994:267) dice que: "...hubo continuidad en el planteamiento político de modernizar o adecuar las instalaciones del puerto de Salina Cruz, construir un sistema de transporte de carga transístmico y crear un parque para el establecimiento de industrias".

Continúa la autora: "La propuesta se complementó con un proyecto para la instalación y expansión de la industria petrolera, que arrancó en 1974 con la construcción de la refinera de Salina Cruz".

En dicha estrategia Leticia Reyna señala muy acertadamente: "para crear la base del desarrollo industrial del Istmo de Tehuantepec, Echeverría habló de tres proyectos: modernización portuaria, construcción de un ferrocarril que uniera a Coatzacoalcos con Salina Cruz, y construcción de una refinera para abastecer el mercado nacional de refinados en la costa del Pacífico" (Leticia Reyna, op. cit: 267).

En la actualidad la ciudad y puerto de Salina Cruz se constituye en una ciudad pequeña, con una baja actividad económica; aunque el petróleo se convierte en el producto clave que da vida al puerto. El movimiento portuario alcanzó su

máximo en 1987 al movilizar más de 500, 000 toneladas de carga comercial no petrolera (ver cuadro No III-11). Si se considera el movimiento de hidrocarburos movilizados por el puerto, se demostraría que es uno de los principales distribuidores del crudo del Pacífico.

Cuadro No III-11

Carga Comercial no petrolera por el Puerto de Salina Cruz (1980-1999)

Años	Toneladas	Año	Toneladas
1980	189, 000	1990	372, 200
1981	219, 000	1991	271, 100
1982	201, 000	1992	218, 000
1983	299, 000	1993	309, 000
1984	440, 000	1994	113, 200
1985	397, 000	1995	153, 500
1986	426, 000	1996	277, 993
1987	520, 000	1997	298, 000
1988	365, 000	1998	248, 000
1989	345, 900	1999	125, 000
	Promedio de carga	289, 394 Ton.	

Fuente: Juan Ojeda. "La Economía del Istmo de Tehuantepec: una ruta al Progreso?. El Regional, Salina Cruz, Oaxaca, abril de 1997:122.

En los últimos años de la década del noventa del siglo pasado, han existido proyectos que pecan de optimistas, a la luz de la realidad geopolítica, geográfica y de carga marítima que viven los puertos de México, y donde siempre ha sido una promesa de los gobiernos elegidos, en distintos momentos de la historia, el relanzar al Istmo de Tehuantepec.

Destaca por ejemplo, el intento de revitalización del proyecto transistmico¹²¹ o de la empresa paraestatal del Istmo ya creada¹²², que busca dinamizar la región convirtiéndola en un corredor comercial dinámico entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, lo que significaría que se potenciaría el manejo de carga por el puerto y llevaría enlaces hacia adelante y hacia atrás.

Esto supone teóricamente, la instalación de empresas a lo largo de los 310 Kilómetros que tiene el corredor en referencia y esconde la idea de que el planteamiento de aglomeración de empresas a lo largo del corredor traería una dinámica productiva que en el mediano plazo fomentaría las exportaciones y por tanto ocasionaría un aumento en la carga que se moviliza en el puerto.

Este planteamiento aún teórico, exigiría una labor más dinámica de la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Oaxaca y la señalización de los tipos de productos que se podrían "sembrar". ¿Se trata de volver "maquilador" al Istmo de Tehuantepec, siguiendo el paradigma "chino"?. Aquí uno de los problemas concretos que se tendría es el bajo nivel de la fuerza de

¹²¹ Para este tema recomiendo ver el siguiente suplemento. "El Eterno Sueño del Istmo". Enfoque. Reforma, No 236, 26 de julio de 1998.

¹²² En efecto en octubre de 1999 quedó constituida la Empresa que Operará el Ferrocarril del Istmo. Ver al respecto el Suplemento del "Economista" del 28 de octubre de 1999 en donde se informa que la empresa invertirá en el 2000 53 millones de pesos para su modernización.

trabajo de Oaxaca y del Istmo, en la parte que pertenece al estado, ya que los niveles de calificación son bajos y comparativamente le interesaría al capital privado extranjero invertir en los estados del Norte o del Centro, más que pensar en el Sur y sureste. El problema educativo en este caso se vuelve crucial para una estrategia de desarrollo de este tipo.

Una segunda alternativa sería proponer los clusters o cadenas productivas que se ubicarían en el sector del petróleo y apoyarían a la refinería que tiene Salina Cruz. En este caso debe distinguirse las empresas medianas, pequeñas y grandes que se especializarían en elaborar los productos básicos que necesita PEMEX. Es sabido que los principales productos de la empresa se compran vía licitaciones donde concurren empresas grandes del Centro de México que por precios, calidad y mercadotecnia ganan siempre los concursos. La idea de construir una refinería en Centroamérica en el 2006, en el marco del Plan Puebla- Panamá(PP), de propiedad de PEMEX y en concertación con la refinería que tiene Salina Cruz, puede ser otra "oportunidad" para la región ya que dinamizaría el comercio entre Salina Cruz y los países de Centroamérica, aprovechando el tratado conocido como "PP".

Una tercera alternativa implicaría una gran inversión como modelo de la Ford de Hermosillo, que se instalará en el Sureste y en el Istmo de Tehuantepec. Recuérdese que en 1985 la Ford de Hermosillo, recibió la suma de 500 millones de dólares para instalar la planta. Esta inversión cambió la cara industrial del Norte y de la ciudad en referencia. Una gran inversión de este tipo sería revitalizadora para empezar el desarrollo industrial de Salina Cruz y en este caso es válido discutir una alternativa viable, en el marco de un Plan de todo el territorio mexicano que señale qué rubros, sectores y líneas de producción corresponderían al sur de México. En todo caso, es válido argumentar la importancia que cumple el turismo de Huatulco y el rol que mantiene la agricultura y el rol clave de la actividad pesquera. Esta última está en declive y merece incentivos dado la fuerza de trabajo especializada en esta actividad.

En relación al corredor transístmico y al polo de Coatzacoalcos se observa una dinámica más importante que podría ser el núcleo clave de la estrategia a seguir. Una discusión de alternativas que tengan en el centro al puerto de Salina Cruz, exige pensar en el desarrollo de la industria en la ciudad y puerto y de las ciudades vecinas, ya que como se adelantó un despegue de la ciudad implicará revitalizar el puerto y no al revés. En el anexo No 4 se esboza una estrategia para el puerto en cuestión.

Siempre es válido pensar en casos exitosos como ejemplos paradigmáticos de que "sí se puede". Por eso una demostración de una nueva política reactivadora no puede olvidar poner el ejemplo de la Cooperativa Cruz Azul, productora y exportadora de cemento en Lagunas (Oaxaca) y usuaria temporal del puerto (cuando se exportó cemento a Ecuador) que ha preferido por razones logísticas usar el transporte de cemento por camión y utilizar los puertos de Manzanillo o Lázaro Cárdenas, antes que el puerto de Salina Cruz.

No obstante este argumento de tendencia optimista, se aprecia que la carga comercial no petrolera del puerto viene cayendo tendencialmente habiéndose registrado el nivel más bajo en 1999 con tendencia a seguir disminuyendo en los primeros años del Siglo XXI.

En contraste, el movimiento petrolero sigue siendo clave para la zona, convirtiéndose en la carga que levanta los ingresos del puerto y el verdadero generador de actividad económica. Dicha especialización responde al enclave petrolero vigente desde mediados de los ochenta y que mantiene su primacía en los comienzos de este Siglo.

¿Cómo entonces plantear alternativas distintas al sector petrolero, si la presencia de empresas industriales y el movimiento de carga no petrolera es escasa con un sector industrial pequeño y poco dinámico?

De acuerdo a la historia, se pueden detectar los auges y depresiones presentados en el puerto y que están vinculados al ciclo económico mexicano y a los intereses de los mercados externos.

Cuando se abre el Canal de Panamá fue evidente que el puerto sufre una recesión que lo lleva a cerrarse.

Ya reabierto el puerto el mismo ha tenido auges y crisis, por ejemplo en 1987 se registra el nivel más elevado de movimiento de carga comercial no petrolera, explicado porque en esa oportunidad se manejó carga de una empresa automovilística, que luego cambia su planta a Aguascalientes y modifica su transporte, optimizando el uso del puerto de Manzanillo. La crisis económica de 1994 explica también el escaso movimiento de ese año y luego una aparente reactivación que tiene su estancamiento en 1999, uno de los años más bajos del período.

Como apareció en una ponencia presentada a fines de 1997, se demuestra que la carga de la API de Salina Cruz desde el punto de vista comparativo está cayendo. Si bien en 1991 la API representaba el 11.3 % de todo el movimiento portuario de México (incluía el petróleo), en 1997 su participación es de sólo 7.1 % del total. En relación a la carga comparada del Pacífico su grado de importancia también baja era de 29.8 % y ahora es 19.5 %. Asimismo, el análisis del movimiento de carga de tráfico de altura mostraba una participación respecto al total de 7.3 % en 1991 y alcanza ahora 3 % en 1997. Exclusivamente, en relación con las exportaciones fueron el 8.7 % del total en el primer año y sólo son 3.7 % en 1997.

Solamente en el movimiento de cabotaje (principalmente de petróleo) el puerto de Salina Cruz conserva su importancia: representó el 28.3 % de lo movido por el Pacífico y ahora es 24.8 % (API de Salina Cruz, Veracruz, 28 de junio de 1997).

En conclusión, el estudio de la historia del caso de Salina Cruz demuestra que se trata de un puerto pequeño, exclusivamente petrolero y que registra una baja carga comercial contenerizada, porque las navieras y las empresas más importantes han migrado al puerto de Manzanillo.

El proyecto Alfa Omega reactivó pasajeramente al puerto¹²³; pero por las lógicas comerciales de las empresas grandes que dominan el transporte naviero en el mundo el puerto de Salina Cruz se ha convertido principalmente en un puerto de cabotaje, que lleva el petróleo a los principales lugares del Norte del país y por la costa del Pacífico; pero su baja carga comercial no petrolera no asegura una dinámica que si están consiguiendo los puertos de Veracruz y Manzanillo.

De esta forma en la nueva geografía portuaria el puerto de Salina Cruz se vuelve en un puerto secundario, por lo que se haría necesario políticas industriales que incentiven la localización de empresas, medianas y grandes en los territorios del Sureste. Esto supone una serie de incentivos para las mismas empresas, avanzar en mejorar la infraestructura y en dar tarifas accesibles a las navieras para que realicen actividades de transferencia de carga en los puertos del Sureste.

Se piensa que una mayor dinámica industrial exigiría primero que más empresas se instalen en el Sur y en el Istmo de Tehuantepec y se desarrollen maquiladoras, que imitando el modelo centroamericano se dediquen a la exportaciones y de esa manera se obligaría a dichas empresas a movilizar su carga por este puerto que aparece olvidado desde el punto de vista de dinámica comercial, con los consiguientes efectos redistributivos que se agravan cuando no existe carga.

No existe posibilidades de mejoras redistributivas ni que los actores que viven en la ciudad mejoren sus ingresos si el puerto permanece estancado, si su capacidad instalada tiene un bajo nivel de utilización y si el mismo Gobierno del Estado de Oaxaca, no apoya con planes de Desarrollo que incluyan la necesidad de revitalizar el Corredor del Istmo de Tehuantepec, apoyando por ejemplo el Plan Puebla-Panamá o los numerosos planes y visiones de desarrollo que se han planteado, como esperanza para la mejora del nivel de vida, de estos habitantes sureños que están postrados ancestralmente.

A continuación se revisará el carácter histórico del puerto de Coatzacoalcos , probando que la estrategia de desarrollo del puerto se ve fortalecida por la presencia de Pajaritos, la principal refinadora de petróleo del Sureste del País, que ha dado las bases para la instalación de una industria petroquímica que mantiene una presencia importante en el hinterland del puerto, destacando no solo la ciudad de Coatzacoalcos, sino también la ciudad de Minatitlán y la presencia de Cosoleaque, principal emporio de empresas del sector antes mencionado.

¹²³ Como planteó la obra de Leticia Reyna Aoyama(p.275):"En 1980 se anunció la realización del Plan Alfa-Omega, que comprendía la construcción de un sistema de transportes de carga por medio de cajas o contenedores, la creación de terminales para el sistema en Ostión, Coatzacoalcos, y en Salina Cruz la adscripción de una superficie del municipio para el establecimiento de un parque industrial, que sería dotadas con todos los servicios requeridos por la industria y al construcción de una planta de la paraestatal Fertilizantes Mexicanos.

d. Historia del puerto de Coatzacoalcos

La ciudad y puerto de Coatzacoalcos contaba en 1886 con 500 habitantes y recaudaba cerca de 300, 000 pesos anuales, derivado principalmente del comercio de maderas preciosas (Francisco Ríos, julio 2001:22). En 1907 con la construcción del ferrocarril aumentó la población y empezó un proceso migratorio que fue acentuado en la década del setenta del Siglo pasado cuando Coatzacoalcos se convirtió en un emporio de la petroquímica nacional.

El cuadro No III-12 indica el aumento de la población demostrando los efectos de atracción que significó la ciudad de Coatzacoalcos y su zona de influencia, como concentradora de actividades económicas, de empleo y de ingresos¹²⁴.

Cuadro III-12

Crecimiento de la población en la ciudad y puerto de Coatzacoalcos

Año	Población
1900	2, 937
1910	5, 095
1921	7, 550
1930	8, 273
1940	13, 740
1950	19, 501
1960	40, 406
1970	77, 597*

No se incluye a Nanchital con 8, 425 habitantes.

- Fuente: Plan Director de Desarrollo Metropolitano, Coatzacoalcos, septiembre 1975, p. 94.

La importante situación demográfica fue una tendencia clave para entender el desarrollo de la ciudad, por lo que se podría afirmar que Coatzacoalcos en los años noventa y hasta el año 2000 mantiene una importante población, superando inclusive, según el Consejo Nacional de Población (CONAPO), a la

¹²⁴ Cuando se analiza el complejo portuario de Coatzacoalcos se considera integrado por las instalaciones de Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán.

ciudad de Veracruz, si se considera el criterio de zona metropolitana¹²⁵. Es la ciudad número 24 más importante del país, bajo este criterio de población.

Como lo refleja el cuadro III-13 en el año 2000 la población de Coatzacoalcos era de 612, 808 habitantes¹²⁶, mientras que la población de la ciudad de Veracruz alcanzaba 593, 181 pobladores. Cabe indicar que este estudio de las 31 zonas metropolitanas más importantes de México, reflejan el significado de Coatzacoalcos, considerando su peso económico y registrando a la población circunvecina que se encuentra ligada por la actividad petrolera y petroquímica, que caracteriza a la subregión descrita.

Cuadro III-13

Población y tasa de crecimiento 1990-2000 de algunas de las principales 31 zonas metropolitanas de México según CONAPO

Zona Metropolitana (ZM) y orden jerárquico	población 1990	Población 1995	Población 2000	Tasa de crecimiento 1990-95	Tasa de crecimiento 1995-2000	Tasa de crecimiento 1990-2000
Total Nacional	81 249 645	91 158 290	97 483 412	2.1 %	1.6 %	1.9 %
Total 31 zonas metropolitanas	34 337 891	39 303 963	42 324 463	2.4 %	1.7 %	2.1 %
(1) ZM ciudad de México	15 226 800	16 898, 316	17 942 172	1.9 %	1.4 %	1.7 %
(2) ZM Guadalajara	2 987 194	3 461, 819	3 677, 531	2.6 %	1.4 %	2.1 %
(3) ZM Monterrey	2 573 527	2 988, 081	3 243, 466	2.7 %	1.9 %	2.4 %
(21) ZM Guaymas	175, 109	183, 232	180, 316	0.8 %	-0.4 %	0.3 %
(22) ZM Tampico	567, 334	620, 012	664, 692	1.6 %	1.6 %	1.6 %
(24) ZM Coatzacoalcos	573, 283	627, 052	612, 808	1.6 %	-0.5 %	0.7 %
(28) ZM Veracruz	473, 156	560, 200	593, 181	3.0 %	1.3 %	2.3 %

¹²⁵ El crecimiento y conformación de zonas metropolitanas es uno de los fenómenos de mayor importancia en el proceso de urbanización del País. La metropolización comprende la expansión territorial de áreas urbanas desde el centro hacia la periferia, que paulatinamente van rebasando los límites municipales e incluso estatales, agrupando un conjunto de unidades político-administrativas en un solo ámbito (Ver: CONAPO, la población de México en el nuevo siglo, mimeo:106).

¹²⁶ Las fuentes que miden la población de la ciudad y puerto de Coatzacoalcos difieren en sus cifras: por ejemplo según INEGI el municipio de Coatzacoalcos tenía para el año 2000: 267, 037 habitantes (<http://www.coatzacoalcos.net/estadisticas.html>) del 22 de noviembre del 2005; y para otros estudios la población es de 594, 000 habitantes. La discrepancia se presentaría en cuantificar la población que está en la zona de influencia que se incluye, ya que participa en la actividad de la zona económica en estudio.

(31)ZM Zacatecas	191, 326	226, 265	232, 965	3.0 %	0.7 %	2.0 %
------------------	----------	----------	----------	-------	-------	-------

Fuente: CONAPO. "La distribución territorial de la población en México". En base al XI Censo de Población y Vivienda, 1990, Censo de Población y Vivienda, 1995 y XII Censo de población y Vivienda 2000. Aguascalientes, 2001.

La aglomeración de los recursos humanos que caracteriza a la ciudad y a su zona de influencia, se explica por la presencia de complejos petroquímicos los más importantes de América Latina: Pajaritos, Cangrejera y Morelos, que junto con el complejo de Cosoleacaque, produjeron en el último año 13 100, 000 de toneladas de productos químicos (<http://usuarios.lycos.es/tyrale/php/indez.php> del 19 de enero del 2006).

No obstante esta importancia debe recordarse que recién en 1974 México reinicia sus exportaciones de crudo por el puerto de Pajaritos en Veracruz y también en este año se intensifican los trabajos exploratorios de detalle en la plataforma continental del Golfo de México y frente a las Costas de Campeche, en donde en 1976 concluye la perforación del pozo Chac 1 (Ma. Antonieta Zarate, abril 2003:81).

Coatzacoalcos como ciudad-puerto registra un hinterland ampliado que se conforma, como ya se señaló, con la propia ciudad, con el puerto de Pajaritos contiguo al puerto, con la ciudad de Minatitlán y con otras ciudades cercanas como Nanchital y Cosoleacaque, que integran en su conjunto un emporio económico y demográfico, de suma importancia en esta parte del Istmo de Tehuantepec y que pertenece a la región veracruzana¹²⁷.

De acuerdo con un estudio elaborado en 1975: "se puede citar al año de 1951 como inicio del importante desarrollo industrial de la región de Coatzacoalcos....se instalan dentro del perímetro de Puertos Libres varias empresas y fábricas, se reparan los muelles y se adquiere nuevo equipo de carga" (Plan Director de Desarrollo Metropolitano de Coatzacoalcos, septiembre 1975:92).

En 1954 la Secretaría de Marina inicia la construcción del astillero y en 1965 se empieza la construcción de Fertilizantes Fosfatados de México, de las plantas de PEMEX y las del grupo Industria Química del Istmo S.A. Un año después aparece el Complejo Industrial de Pajaritos, con el canal que comunica la laguna con el río para formar una dársena (Plan Director: 92).

La importancia de Pajaritos queda demostrada cuando en el informe antes citado se afirma: "Las actividades económicas más relevantes de Coatzacoalcos tienen que ver en función del Complejo Industrial de Pajaritos, polo de desarrollo de importancia, no solo urbana, sino regional y nacional"¹²⁸.

¹²⁷ El Complejo de Coatzacoalcos, siendo una área eminentemente petrolera tiene instalaciones en diferentes sitios: Pajaritos, Nanchital y Minatitlán.

¹²⁸ El Complejo Petroquímico Pajaritos, S.A. de C. V. se encuentra instalado en 47 hectáreas y cuenta actualmente con doce plantas de procesos de operación. La capacidad de proceso que se tiene instalada es de 1 337, 000 toneladas por año distribuidas de la siguiente forma: siete plantas de productos finales, cinco plantas de productos intermedios y un sistema integral de tratamientos de efluentes. Como apoyo a esas plantas se tienen, además: dos sectores de servicios auxiliares, un sector de generación de energía eléctrica, un sector de tratamiento de agua, el sector de movimiento de productos, laboratorios, talleres y

En detalle en 1970 el complejo de Coatzacoalcos movió 7.8 millones de toneladas que representaban el 23.8 % del total nacional. El 87 % eran fluidos, 11 % de carga a granel y 1 % de carga general. De ese movimiento 73 % era de cabotaje y el 26 % de altura. El conjunto de puertos ocupaba el segundo lugar en el movimiento nacional.

Como lo demuestra el cuadro No III-14 el movimiento más importante era de cabotaje de petróleo, por Pajaritos, Nanchital y Minatitlán. Ya desde esa época los puertos cumplían funciones distintas y el de Coatzacoalcos se caracterizaba por manejar productos como: azufre, café, productos agropecuarios, maíz y roca fosfórica, principalmente, bienes de altura.

Esta forma de organización portuaria caracteriza a Coatzacoalcos como un puerto que no está dedicado a exportar petróleo, tarea que le corresponde a la terminal de Pajaritos de PEMEX.

En su caso Coatzacoalcos, se caracteriza por movilizar granos y en facilitar los productos de importación que necesita la región y que está unida al desarrollo de la petroquímica. Es un puerto mediano cercano al puerto de Veracruz que maneja carga para la Costa Este de los Estados Unidos y para mercados cuyo destino principal es Europa. Como lo demuestra el cuadro III-14 el puerto también moviliza maquinaria en general, productos de acero, productos de ensamble y otros productos marinos. En cabotaje el puerto tiene instalaciones que distribuyen y exportan el cemento.

En suma, es un puerto complejo que cuenta adicionalmente con la terminal de Pajaritos, y las terminales de Nanchital y Minatitlán que se vuelven los motores principales del movimiento económico e industrial de esta zona Sur del país.

Cuadro III-14 Movimiento de Carga en 1970 en los puertos de Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán (en toneladas)

Coatzacoalcos	Carga (ton)		Nanchital	Carga (ton.)
Carga de altura	882, 971		Carga de altura	203, 647
Exportación	709, 637		Exportación	203, 647
Azufre	636, 839		Petróleo	203, 647
Café	29, 707		Cabotaje	3 194, 884
Fertilizantes	22, 490		Petróleo	3 194, 884
Productos agropecuarios	11, 788		Varios	83

almacenes., escuelas, servicio médico, colonias residenciales y otros servicios. Cuenta con 4 145 empleados. Pajaritos produce: acetaldehído, óxido de etileno, etileno, dicloetano, éster metil terbutílico, ácido clorhídrico, refinado II, cloruro de vinilo, entre otros. Ver: puerto de Coatzacoalcos (<http://148.235.146.228/NR/exeres/13B05E75-C720-01/19/2006>).

Henequén	2, 573			Subtotal	3 398, 531
Mieles y melaza	4, 841				
Varios	1, 399			Minatitlán	
Importación	173, 334			Carga de altura	202, 294
Malz	97, 848			Exportación	107, 624
Roca fosfórica	55, 794			Petróleo	107, 624
Otros productos manufacturados	7, 225			Importación	94, 670
Otros productos agropecuarios	4, 680			Roca fosfórica	63, 464
Acero y partes de acero	1, 614			Petróleo	27, 716
Maquinaria en general	2, 258			Productos químicos	3, 490
Ensamble, refacciones y partes	1, 297			Cabotaje	1 587, 622
Otros productos marinos	1, 573			Petróleo	1 586, 999
Varios	1, 145			Varios	729
Cabotaje	137, 926			Subtotal	1 789, 916
Azufre	125, 548				
Cemento	7074				
Materiales de construcción	2 968				
Varios	2 336				
Subtotal	1 020, 897				
Pajaritos					
Carga de altura	759, 854				

Exportación	260, 277			Balance Final	Ton.
Acidos	140, 972				
Superfosfatos	119, 163			Coatzacoalcos	1 020, 892
Henequén	162			Pajaritos	1 601, 375
Importación	498, 677			Nanchital	3 398, 531
Roca fosfórica	499, 677			Minatitlán	1 789, 916
Cabotaje	841, 421			TOTAL	7 810, 719
Petróleo	841, 421				
Subtotal	1 601, 375				

Fuente: Plan Director de Desarrollo Metropolitano, Coatzacoalcos. Secretaria de Patrimonio Nacional, México, septiembre de 1975, p. 177.

En el contexto general y sin considerar el detalle de los productos que se movilizan por el puerto, se registra que en los noventa del Siglo XX el puerto de Pajaritos sigue siendo el núcleo más importante del Istmo Veracruzano, al mover en promedio durante los últimos quince años un 13.5 % de toda la carga total de México, que como se sabe es en gran parte petrolera. En el mismo período el puerto de Salina Cruz ha movido el 8 % de toda la carga movilizada en el país, mientras que el puerto de Coatzacoalcos ha manejado un 1.25 % del total movilizado por todo México, vía la modalidad de transporte marítimo.

En conclusión, como lo demuestra el cuadro III-15 por los puertos del Istmo de Tehuantepec se han movilizado un 22.7 % de toda la carga transportada por México, en el período 1990-2004. Este nivel manejado, representa en el año 2004 aproximadamente 47 millones de toneladas transportadas.

Cuadro III-15 Concentración de carga total en los puertos del Istmo de Tehuantepec (1990-2004)
(considera: Pajaritos, Salina Cruz y Coatzacoalcos) (porcentaje en base a cifras absolutas).

Puertos	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Puertos del Istmo de Tehuantepec	27.7	27.1	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3
Pajaritos (Ver)	15.2	14.3	13.8	15.2	6.9	16.2	15.0
Coatzacoalcos (Ver)	1.7	1.6	1.6	1.2	1.7	0.9	1.2
Salina Cruz (Oax)	10.7	11.3	9.3	9.2	8.8	8.7	8.1

Puertos	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Puertos del Istmo de Tehuantepec	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
Pajaritos (Ver)	14.1	14.6	15.6	13.9	12.4	12.6	11.9	11.0
Coatzacoalcos (Ver)	1.0	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2
Salina Cruz (Oax)	7.2	6.7	7.6	6.9	6.8	6.8	6.2	5.6

Fuentes: Cuadro elaborado a partir de las siguientes fuentes: "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1994-2000), (1993-1999), (1992-1998), (1991-1997), y (1990-1996).SCT, 2001, 2000, 1999, 1998 y 1997, respectivamente. Anuarios Estadísticos de los Puertos de México (2002, 2003, y 2004).SCT (www.gob.scl.mx).

De acuerdo a estos datos puede discutirse el nivel y presencia del puerto de Coatzacoalcos que lo demuestra como un puerto pequeño, con la presencia de terminales vecinas que enriquecen su presencia, ya que el puerto se vuelve un núcleo complementario al desarrollo económico de carácter petroquímico que gira en base a las refinerías y a la importancia clave que alcanza la Terminal de Pajaritos. Esta destaca por el nivel de productos petroleros manejados, por el monto de inversiones que tiene, por la presencia de activos e instalaciones que registra y por la dinámica propia que alcanza el movimiento petrolero en México, que descansa fundamentalmente en la riqueza de este centro económico de Veracruz, que como ya se anotó tiene 4 145 trabajadores.

Estas consideraciones demostrarían que no fácil afirmar que el puerto de Coatzacoalcos aparece excluido de la red internacional, basado en que al mover poca carga se considera relativamente un puerto pequeño. Lo cierto es que su orden de magnitud expresado en su nivel de carga lo lleva a estar muy por debajo de los puertos líderes como Manzanillo o Veracruz, por ejemplo.

El movimiento del municipio refleja a una urbe intermedia en expansión, que posee industrias en su entorno que aseguran en el futuro un movimiento positivo de crecimiento económico y cuya fortaleza reside en el desarrollo portuario, principalmente de carácter petroquímico.

Sus potencialidades se basan en el desarrollo industrial y en los enlaces hacia delante y atrás que genera la actividad petrolera y de petroquímica. Algunos indicadores de la ciudad y puerto (ver cuadro III-16) confirman su despegue. Por ejemplo, considerando el presupuesto de la Administración Portuaria Integral (API) este representa dos veces, si se compara con los seis de Manzanillo y 10 de Veracruz. Además, el presupuesto del municipio supera fácilmente los ingresos de la API.

En resumen, la ciudad puerto puede pertenecer a una subregión ganadora, lo que supone que la distribución del ingreso sería mejor que la de muchos municipios pobres del Sureste. El aparente progreso de este puerto, basado en las potencialidades petroleras y petroquímicas de su entorno, efectivamente beneficia a grupos de la población que vive de la actividad portuaria; aunque la reflexión final giraría en criticar la enorme dependencia petrolera que tiene la ciudad y puerto. Lo anterior, puede ser considerado una debilidad que esta acotada al nivel de reservas de petróleo que tenga México; aunque no se descuenta que la presencia de enclaves en el Istmo veracruzano complique la redistribución de los ingresos generados que van a PEMEX, lo cual no asegura un efecto positivo para la mejoría del ingreso de la población que se localiza en la ciudad y obviamente en el puerto.

Cuadro III-16 Indicadores de la ciudad y puerto de Coatzacoalcos

Puerto y ciudad	Ingreso total del municipio (millones de pesos)	Planta laboral del municipio	Población total (2000) (INEGI)	Carga total (2004) miles de toneladas	Presupuesto API (2004) (millones de pesos)
Coatzacoalcos	587.0	2,956	267,000	3,310*	154.6

*Excluye Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de PEMEX.

Fuente: Elaboración del autor en base a fuentes oficiales.

Ahora bien, el análisis no se completa si no se analizan las últimas tendencias las mismas que demuestran que en el caso de la carga contenerizada, si se puede probar que Coatzacoalcos es un puerto potencialmente perdedor o en declive, ya que movió muy poca carga contenerizada, explicada por políticas que partieron del centro de México y que prefieren potenciar al puerto de Veracruz.

Como lo demuestra el cuadro III-17 efectivamente desde 1990 hasta el año 2000 el puerto no movió ninguna carga contenerizada. Ello se explica por una política que buscó hacer más competitivo al puerto histórico de Veracruz y entender que el rol del puerto de Coatzacoalcos era solo de ser un puerto secundario, alimentador de los puertos grandes y líderes que ya se perfilaban como Veracruz y Manzanillo¹²⁹.

¹²⁹ El aspecto que complicó su expansión es que la grúa que tenía el puerto de Coatzacoalcos para el manejo de carga contenerizada y a la luz de que el proyecto Alfa-Omega pierde importancia es trasladada al puerto de Veracruz, con lo que se reduce la posibilidad de que este puerto cifre su crecimiento en el movimiento de carga comercial a través del corredor del Istmo de Tehuantepec o por el manejo propio de su carga que iban a los mercados naturales de Europa y Estados Unidos. Fue evidente que la carga contenerizada venía bajando y pese a tener un ciclo muy alto en 1987 presenta después un decrecimiento que hacía poco operativa dicha grúa.

Cuadro III-17

Carga comercial no petrolera y contenerizada por el puerto de Coatzacoalcos (1982-2000)
(Número de teus)

Años	Teus
1982	1 100
1983	1 242
1984	2 969
1985	1 841
1 986	864
1 987	90
1 988	5 601
1 989	3 217
1990-2000	0

Finalmente y como se mostrará en el capítulo IV el puerto de Coatzacoalcos seguirá siendo un puerto mediano que en los primeros años del nuevo Siglo intenta reactivarse, para lo cual compró grúas de carga contenerizada, que permitan el manejo comercial en el marco del Plan Puebla-Panamá, programa de carácter internacional que como ya se señaló buscaba desarrollar la infraestructura de los países centroamericanos, estableciendo un corredor que empieza en los puertos de esta región y que retoma los centros poblados de Tapachula, Salina Cruz y el mismo puerto de Coatzacoalcos.

De esa manera el corredor de 310 kilómetros entre Salina Cruz y Coatzacoalcos, podía revitalizarse usando las distintas variedades de transporte multimodal. La utopía de relanzar el Istmo de Tehuantepec y que aparece cada cierto tiempo en la historia de México, tendría otra vez, una nueva oportunidad.

3.4. Resumen

El capítulo demostró la riqueza que tiene el enfoque histórico para explicar el caso de los puertos y como éstos estuvieron ligados a los modelos de desarrollo. El análisis ha permitido entender que estos modelos han estado vinculados directamente a los esquemas del transporte, al despliegue del territorio y a la forma como han ido evolucionando las políticas económicas, asociadas a acelerar el proceso distributivo de mercancías. El proceso ha permitido crecer y reactivar los puertos, dependiendo de coyunturas e intereses nacionales y externos, que buscaban favorecer a algunas regiones que necesitaban utilizar los puertos más cercanos a su entorno territorial.

En los Siglos XIX y comienzos del XX fue decisiva la importancia que tuvo el ferrocarril para distribuir, a bajos precios, mercancías que se iban al comercio

internacional, utilizando el histórico puerto de Veracruz. Todas las líneas del ferrocarril confluían radialmente a la ciudad capital y se ligaban directamente al puerto de Veracruz en el Golfo. Este modelo de enclave se caracterizó por la venta de minerales y de bienes agrícolas que se comerciaban en los mercados internacionales europeos.

En los comienzos del Siglo XX, especialmente en los diez primeros años del siglo, el puerto de Salina Cruz construido por Porfirio Díaz fue la puerta clave a muchos países y el comercio transistmico entre Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz, en el Pacífico, lo que permitía avizorar un desarrollo del Istmo de Tehuantepec, que se frustró debido a la guerra revolucionaria y a la construcción del Canal de Panamá, que estaba dominado por intereses norteamericanos.

Luego de empezar el funcionamiento del Canal de Panamá en agosto de 1914, el comercio de los puertos del Istmo termina en crisis y el puerto de Salina Cruz por el azolve llega a cerrarse. Se comprueba que los puertos vienen ligados a los ciclos económicos y que la bonanza relativa no asegura una permanente expansión, como ocurrió con los puertos ya mencionados.

De acuerdo a la historia, hay factores que hacen exitosos a los puertos. Estos dependen de las rutas internacionales que tocan sus costas, de la presencia de empresas en su hinterland, de convenios comerciales que firman los países y que acelera el intercambio de mercancías; o dependen de los costos y tarifas. Con esta información el empresario marítimo toma la decisión de tocar o no a un puerto. En general, la elección de utilizar un puerto comercial fue una decisión económica que buscó minimizar el tiempo de espera y reducir los costos del manejo de carga, en donde la empresa naviera sigue los intereses de la empresa extranjera que representa.

Las rutas internacionales, los asentamientos de las empresas en ciertos territorios, los convenios comerciales firmados y los costos y tarifas que tienen los puertos, exigen que éstos se vuelvan competitivos. Esto le imprime una dinámica al mercado marítimo y portuario que explica por qué los clientes cambian muy rápidamente, volviendo un puerto que era exitoso, a uno que ya no mueve carga.

El despliegue del territorio aunado al desarrollo industrial, permea este análisis y lleva a entender por qué los centros económicos siempre disponen de puertos, carreteras, ferrocarriles y se ajustan a puertos más cercanos posibles, que facilitan los ritmos de operación de las demandas internacionales, que también son cambiantes.

En el caso de Manzanillo, al contrario de Salina Cruz, se comprueba como de ser muy pequeño y de poca importancia se vuelve a mediados de los ochenta del Siglo XX, en el puerto más importante del Pacífico mexicano, caracterizado por su movimiento de carga comercial contenerizada, que le asegura por muchos años un liderazgo y una vigencia que nunca tuvo. Aquí un factor que apunta a su despegue es el comercio con la Cuenca del Pacífico y el liderazgo comercial de China y Japón, que permite dinamizar a un puerto

como Manzanillo, cuya función es proveer insumos claves para sus procesos productivos a estos países.

Hay también factores tecnológicos que reactivan los puertos. El uso, por ejemplo de los contenedores y la dotación de equipos a Manzanillo, ha condicionado el despegue antes analizado.

Es importante resaltar que el uso del contenedor ha permitido instrumentar un proceso productivo de carácter global y mundial que supera el antiguo movimiento de carga, que llevaba a la ruptura del proceso y que complicaba el uso de distintas modalidades del transporte, conocido como de carácter multimodal (es decir, el manejo de mercancías a través del ferrocarril, del transporte camionero y de carga que llega a los puertos). Ahora la carga se deposita en un contenedor y puede fácilmente ser trasladado en un proceso denominado "justo a tiempo". Este invento del contenedor facilita que por ejemplo, las empresas automovilísticas puedan, como en el caso de la Toyota, usar 240 puertos que manejan partes y vehículos en todo el mundo ¹³⁰.

En la historia un puerto del proteccionismo, bajo el modelo sustitutivo de importaciones, aseguró un mercado local y posibilidades que el comercio de cabotaje y de materias claves permitiera que muchos puertos del país tuvieran su hinterland o ámbito de influencia, que fue positivo mientras duró el modelo.

En contraste, el puerto de la globalización, ya vigente desde los ochenta del siglo XX, exigía nuevos requisitos a los puertos de México que muchos de los mismos no podían cumplir. El proceso "justo a tiempo", la presencia del postfordismo, el uso del transporte multimodal y el requisito de integrarse a las redes internacionales hacía que solo algunos puertos conserven su liderazgo. Los demás puertos quedaron estancados y se mantuvieron solo con carga local o mediante el transporte de petróleo, bajo la modalidad de enclave (caso Salina Cruz).

Por ello es que Manzanillo, tanto como Veracruz, se convierten en puertos ligados al mundo global y con exigencias y atributos acordes a la nueva época de apertura comercial que se vive en México y que continúa con tendencias hacia un crecimiento en los primeros años del Siglo XXI; aunque ya se empieza a percibir señales de saturación, especialmente del puerto de Veracruz y congestión en el transporte carretero que lleva carga al puerto de Manzanillo. Existió en todo caso en la década de los ochenta del Siglo XX un pasajero desarrollo regional, explicado por el movimiento de mercancías de cabotaje y la dinámica propia de las empresas que conformaban el hinterland del puerto, y que reactivaron pasajeramente a los

¹³⁰ Rodolfo Sabonge. "Tendencias del transporte Marítimo y su incidencia en América Latina". Autoridad del Canal de Panamá (ACP). AAPA. Guayaquil, junio 2006. Según esta misma ponencia la logística global de la Toyota usaba hasta 1995 una sola vía de Japón como centro a Europa, a Norte América, al África, al Medio Oriente y a Asia y Australia. En la actualidad usa una modalidad compleja de multiruta de ida y vuelta. La forma de movilización es mediante lotes pequeños, con alta frecuencia, movimientos cíclicos y considerando ubicaciones estratégicas. También considera el criterio de calidad con cero daños y cumplir con tiempo de entrega y costo más bajo.

puertos de Guaymas y Salina Cruz, principalmente. El cuadro IV-29 del capítulo IV comprueba esta aseveración.

Una nueva etapa de privatización de los transportes y de los puertos exigía un manejo empresarial de los mismos y demandaba algunas condiciones de eficiencia económica, que los puertos antiguos no podían cumplir. Bajo este mundo globalizado la eficiencia de algunos puertos principales de México, Veracruz y Manzanillo, demuestran que esta modernidad les exige contar por ejemplo, con redes, puertos, carreteras y ferrocarriles modernos, que faciliten el comercio internacional, que en las actuales condiciones viene muy ligado a los Tratados de Libre Comercio (TLCAN, TLMUE, MERCOSUR, entre otros) y a la nueva dinámica del comercio mundial en donde resalta China, se da el dominio relativo de Estados Unidos y se realiza un proceso de triangulación con México, gracias a la presencia de maquiladoras que ensamblan productos de consumo para el mercado de California, de Texas y de Arizona, principalmente.

Antes de empezar el desarrollo del Capítulo IV que se concentra en la reciente fase de globalización de los puertos y que considera el período 1982-2004. Es conveniente puntualizar que la diferencia de un puerto de la década de los sesenta del Siglo XX, de un puerto que se ubica en el mundo globalizado en el período actual (es decir, después del decenio de 1980).

Para lo anterior, el cuadro III-18, basado en un estudio de la UNCTAD, ya presentado en el capítulo I (cuadro I-1), ayudaría a esta puntualización. En principio, de acuerdo a esta clasificación, existiría puertos de primera, segunda y tercera generación.

Cuadro No III-18

Tipos de puertos a escala Internacional según la UNCTAD¹³¹

	Primera generación	Segunda generación	Tercera generación
Período de desarrollo	Antes del decenio de 1960	Después del decenio de 1960	Después del decenio de 1980
Carga principal	a) Carga general	a) Carga general y carga seca/líquida a granel	a) carga a granel y carga unitarizada, carga contenedorizada
Actitud y estrategia de desarrollo portuario	a) conservadora b) punto de conexión de modos de transporte	a) expansionista b) centro de transporte industrial y comercial	a) orientación comercial b) centro de transporte integrado y plataforma logística para el comercio internacional

¹³¹ Según José Granda (CEPAL, No 103, noviembre del 2005: 22): "existen actualmente puertos de cuarta generación, que son puertos que operan bajo una estructura virtual, dispersa, articulada en red, y que funcionan como un todo a escala global". "Ejemplos de esto, actualmente son la fusión del Puerto de Copenhague (Dinamarca) con el Malmo (Suecia); y el Eurogate, empresa conjunta formada por la división de contenedores de BLG Bremen Lagerhaus Gesellschaft, con sede en Bremen y Eurokai, uno de los operadores en Hamburgo (Resende, 1998)"

Ámbito de actividades	a)carga y descarga de mercancías, almacenamiento , servicios a la navegación b)muelles y zona junto al mar	a) y b) de primera generación c)transformación de la carga, servicios industriales y comerciales destinados al buque d)ampliación de la zona portuaria	a) y b) de primera generación y c) de segunda generación. d)distribución de carga e Información, actividades logísticas e) terminales y "distribelt" hacia la zona terrestre.
Características de organización	a)actividades independientes dentro del puerto b)relación no estructurada entre el puerto y sus usuarios	a)relación más estrecha entre el puerto y sus usuarios b)relación poco estructurada entre las actividades que se desarrollan en el puerto c)relación no estructurada entre el puerto y el municipio	a)comunidad portuaria unificada b)integración del puerto en la cadena de comercio y de transporte c)relación estrecha entre el puerto y el municipio d)organización portuaria ampliada
Características de producción	a)corriente de carga b)servicios individuales sencillos c)bajo valor añadido	a)corriente de carga b)transformación de la carga c)servicios combinados d)aumento del valor añadido	a)corriente de carga e información b)distribución de carga e información c)conjunto de servicios múltiples d)valor añadido
Factores decisivos	a)trabajo/capital	a)capital	a) tecnología/conocimientos.

Fuente: UNCTAD. "La comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación", 8 de enero de 1992. pp.37-38.

Bajo esta tipología, los puertos de México exportadores netos de materias primas y que pertenecían al modelo de economía cerrada(1930-1970), se ubicaban en la clasificación de ser puertos de primera generación que manejaban carga general, su actitud era de puertos públicos, con medidas burocráticas y realizaban actividades de carga y descarga con criterios antiguos y tradicionales, utilizando principalmente la mano de obra.

El puerto aportaba un bajo valor agregado y sus actividades estaban gobernadas por un sindicato fuerte de carácter populista, que consiguientemente traía altos costos en la operación portuaria. Estos problemas y carácter de los puertos ha sido trabajado por la CEPAL en varias investigaciones que llevan a la necesidad de crear empresas privatizadas, que con distintas modalidades, hacen eficientes el manejo portuario en estos puertos tradicionales¹³².

¹³² Consultar para ver los problemas de los puertos latinoamericanos las siguientes publicaciones: CEPAL. "La reestructuración de Empresas Públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe". Santiago de Chile, 1992; CEPAL. "La reforma laboral y la participación en los puertos del sector Público". Santiago de Chile, 1996; y Larry Burkhalter. "Privatización portuaria: Bases, Alternativas y Consecuencias". CEPAL. Santiago de Chile, 1999.

Distintamente los puertos de México, luego de 1980 empiezan una serie de transformaciones que, cambian su forma de organización y especialmente con la Ley de Puertos de 1993 se transforman bajo las modalidades de Administraciones Portuarias Integrales, en puertos que se ubican en la categoría de segunda generación. Esto hace que los puertos manejen carga petrolera, carga general; pero lo que es más importante que empiecen a manejar carga contenerizada. De acuerdo a esta clasificación ya los puertos se organizan con centros industriales y parques de ese carácter e incorporan en la carga un mayor valor agregado. Tienen los puertos una relación más estrecha con los usuarios del puerto y se tratan de acercar al municipio. Aquí estuvieron de moda los Programa Maestros de Desarrollo y los puertos de México buscan apuntar a ser considerados de tercera generación. Especialmente bajo esa imagen objetivo los puertos más cercanos a esta categoría serían los puertos de Manzanillo y Veracruz.

Es desde 1994 en México que los puertos se especializan en carga contenerizada, desarrollan un departamento de manejo comercial, tratan de convertirse en plataformas logísticas y se organizan para desarrollar espacios de flujos. Tratan de incorporar a la carga alto valor agregado y priorizan el manejo tecnológico y el conocimiento buscando emular a los puertos del mundo desarrollado. Como lo plantea José Granda, ya existen puertos de cuarta generación con una estructura virtual, dispersa, articulada en red y que funcionan como un todo a escala global.

En conclusión, considerar a cuatro puertos de México en un mundo globalizado y considerando la reciente fase de globalización (periodo 1982-2004) implica estudiar a los puertos bajo parámetros muy amplios, que teóricamente exigen hablar de puertos en la red mundial, considerar que los puertos atiendan a los procesos de justo a tiempo y que incorporen a los puertos a una red global del mundo desarrollado, que les exige cumplir una serie de parámetros ya estudiados.

Se trata en otras palabras de considerar que los puertos de México deben tratar de acercarse a la categoría de los puertos mundiales, lo que los lleva a los problemas, dificultades, restricciones, avances y procesos que han sido vistos teóricamente en el capítulo I y que en detalle serán desarrollados en forma práctica en el capítulo IV, que se presenta a continuación.

Capítulo IV: La Globalización y la apertura comercial en el sector portuario de México (1982-2004)

El capítulo desarrollará el comportamiento de los puertos mexicanos, probando que en los cuatro puertos elegidos para el análisis, se presenta simultáneamente crecimiento y exclusión, como reflejo del modelo económico de estabilización y apertura antes descrito. Se considera que en esta fase de globalización que empieza en la década de los ochenta del Siglo XX hay elementos nuevos que impactan en los transportes y puertos y que recrean un nuevo estadio de crecimiento, caracterizado por la presencia de redes, de la contenerización, de buques de alta capacidad y de tendencias novedosas para el transporte marítimo internacional, que serán resumidos en el punto 4.1. Debido a estas razones el estudio de los cuatro puertos considerados se vuelve un tema clave de dilucidar.

Como ya se adelantó, las tendencias a estudiar de los puertos elegidos para el análisis demuestran dos velocidades, asimetrías, diferencias y heterogeneidades, propias de comparar a dos puertos grandes y líderes (como Manzanillo y Veracruz) versus dos puertos pequeños y locales, como Salina Cruz en Oaxaca y Coatzacoalcos, en Veracruz.

El capítulo registra las tendencias mundiales de concentración, que se dan en el campo del transporte marítimo y de los puertos. También se relativizará la importancia en órdenes de magnitud que tienen los puertos líderes de México, comparándolos con otros puertos mundiales y se probará, con indicadores, apropiados de que el aumento de carga contenerizada en los puertos seleccionados se debe no solo al impulso internacional, sino también a la privatización portuaria realizada desde 1994 y a los cambios comerciales que aumentan el comercio, como el TLCAN o NAFTA, por ejemplo, firmado con Estados Unidos.

En esa sintonía a continuación se revisarán las tendencias mundiales presentadas y que comprueban, como dijo Baird, de que la esencia de una estrategia mundial consiste en la capacidad de mirar al mundo (o a las regiones más importantes del mismo) como un mercado único (Baird, septiembre 2003:3).

4.1. Tendencias mundiales en el campo del transporte marítimo y puertos

4.1.1. Panorama General

El fenómeno de la apertura comercial en el mundo actual, es una política aplicada en la mayoría de los países latinoamericanos, siguiendo el paradigma neoliberal y de acuerdo al Consenso de Washington ya desarrollado..

Esta política se caracteriza por la privatización de los puertos, tendencia que ha llevado a conseguir mejores rendimientos portuarios y un manejo espectacular del movimiento de carga, fenómenos que son principalmente de carácter económico y empresarial; aunque también ha condicionado problemas sociales que se demuestran por la disminución del empleo del personal que estaba en nómina en los puertos públicos y por la pérdida de la concepción sistémica que tenían los puertos en cada país y que compiten ahora en una "guerra" por los mismos hinterland y foreland, disputándose de esta forma los mares nacionales y la carga que se moviliza por los puertos. El concepto de hinterland y foreland, a la manera tradicional, ha sido superado por el desarrollo de los espacios de flujos, que permite a un puerto llegar a empresas y ciudades alejadas de sus territorios nativos, y propio de esquemas tradicionales que pensaban que cada puerto tenía un hinterland natural visto ya en el capítulo III.

En efecto el modelo de sustitución de importaciones, fue superado por la aplicación de un modelo de economía abierta, que se caracteriza por la reducción de aranceles a la importación, lo que facilita la apertura comercial, la cual se expresa en un mayor movimiento de mercancías, vía los puertos, que se dinamizan, aumentando las importaciones de los países desarrollados y fomentando las exportaciones, que tradicionalmente se realizan a estos mismos países.

Los fenómenos presentados fueron condicionados por la política internacional que es liderada por las empresas multinacionales, dueñas de los barcos, por empresas que movilizan carga en los puertos del mundo y por países y naciones del mundo desarrollado, que en la práctica dominan el comercio internacional.

Aunque el comercio internacional que realiza México; no es muy significativo en relación con el total del comercio mundial¹³³, demuestra que la dinámica y desarrollo de los puertos mexicanos depende de un conjunto de fenómenos estructurales cuya lógica se decide en los países centro, destaca en este caso las políticas que vienen de los países desarrollados, de los Estados Unidos, de los países del Lejano Oriente y dependen también de los precios y tarifas que deciden las empresas comerciales y navieras cuyas sedes se ubican en Estados Unidos, Europa y Japón, principalmente.

¹³³ Como se verá más adelante representa el 2.2 % del comercio mundial generado, en términos de valor y considera la actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes.

Por ejemplo, China se constituye en un país cuya expansión y desarrollo explosivo se demuestra por el crecimiento de 10.3 % en el período 1990-2000 y 7.5 %, 8.0% y 9.1 % en los años 2001, 2002 y 2003, respectivamente. Este ritmo económico ha afectado los fletes marítimos y ha condicionado hacia arriba las demandas de buques, de grúas y de puertos, empezando una carrera comercial y naviera que encarece en general el mercado del transporte marítimo de mercancías.

La dinámica China se explica también porque este país ha venido captando una porción creciente de los commodities transados en todo el mundo (Sánchez, diciembre 2004:27). Así su demanda ha aumentado el comercio de soya, de hierro y de carbón (Sánchez: 27):

- “En la evolución de las seis temporadas el comercio mundial de soya aumentó un 71 %, mientras que la demanda china lo hizo en un 425 %.
- en el mismo período el comercio mundial de hierro aumentó un 15 %, mientras que las importaciones chinas lo hicieron un 18.5 %
- el comercio mundial de carbón aumentó en el mismo período un 48 %, mientras que las importaciones de China aumentaron un 162 %”.

En síntesis, dice Sánchez (diciembre 2004:29): "al comparar 2004 con el 2003 se observa que entre los tres productos analizados, la demanda de China aumentó más de 44 millones de toneladas, un 23 % mayor que el tonelaje importado el año anterior.

El caso de China y la forma como ha alterado el mundo del comercio internacional se ubica en un contexto de cambio, en donde como menciona la CAF (Corporación Andina de Fomento) en sus estudios de los últimos años de los noventa, se resaltan siete tendencias mundiales, en el campo de la industria del transporte marítimo. Al respecto, destacan (www.caf.Com/atacq/lo/default/M44-51marit.pdf del 26/02/06): la integración de líneas navieras con alianzas, fusiones y otros procedimientos de concentración; concentración de servicios portuarios (los transportistas más grandes están comprando buques de 6000 o más teus); concentración en otros sectores de la industria marítima (construcción naval, registro de buques, personal a bordo, arriendo de contenedores, agentes de carga o transitorios); innovación tecnológica (con equipos y en la utilización de tecnologías de punta en materia de informática y comunicaciones; contenedorización (en 17 años el movimiento de contenedores en todo el mundo aumentó 125 millones de teus (de aproximadamente 39 millones de teus en 1980 a 164 millones de teus en 1987); grandes buques portacontenedores (con buques post-panamax); y con la innovación portuaria y puertos de cuarta generación.

En este mismo orden de ideas, Alfred J. Baird, un reconocido investigador del transporte marítimo internacional (CIDI/CIP/Inf. 1/03, en ponencia presentada en Mérida, México, del 9 al 13 de septiembre de 2003) considera que la dinámica

del transporte marítimo en buques de líneas presenta las tendencias de: consolidación, la presencia dominante de los transbordos y un aumento extraordinario del tamaño de los buques. En el primer caso, sustenta la concentración que se ha producido en virtud de las fusiones de líneas, o adquisición de otras. Afirma (Baird, septiembre 2003:6): "tan solo las diez líneas principales controlan actualmente casi 3.4 millones de teus de la capacidad de transporte de a bordo, lo que equivale al 56 % de la capacidad celular mundial". Igualmente señala (Baird, p.7): "en abril de 2003, a ocho agrupaciones de alianzas y operaciones les correspondía casi el 90 % de la capacidad de las principales operaciones Este-Oeste, abarcando alrededor de 85 cadenas de servicios independientes que utilizaban en total 659 buques y ofrecían una capacidad anualizada de 31 millones de teus".

En segundo término, el mismo Baird, quien es Jefe del Grupo de Estudios Marítimos de la Universidad Napier de Edimburgo Escocia, demuestra el aumento de la carga contenerizada y la importancia que en la actualidad cumple el transbordo, siguiendo también las tendencias señaladas por Hoffmann y Martner. Al respecto, indica (Baird: 9): "en el período 1996-2002, el total de tráfico portuario mundial de contenedores aumento de 157.7 millones de teus a 272.7 millones de teus, lo que representa un aumento del 73 % y un incremento medio anual del 12.1 %". El transbordo, según este especialista, aumentó 1630 % al pasar de 11 % en 1980 a 18.1 % en 1990 y a 27.3 % en el 2002 (Baird: 10).

Sobre las perspectivas del transbordo la Ocean Shipping Consultants en el 2000 manifiesta (Baird: 11):

"A medida que el tamaño de los buques siga aumentando y que las fusiones y alianzas entre las líneas de transporte marítimo adquieran preponderancia cada vez mayor en el sector, se harán más pronunciadas las ventajas económicas que supone la reducción del número de escalas en puertos". "La proporción del transbordo en el total de la demanda ya es alta, y se prevé que siga aumentando a medida que las líneas procuren servir al mercado con el menor número de escalas directas posible, lo que incrementará la distribución radial de los contenedores".

Una última tendencia que resalta Baird, es el crecimiento del tamaño de los buques. Afirma (Baird: 12): "en los últimos quince años, aproximadamente, la capacidad de los buques de contenedores en servicio más grandes prácticamente se duplicó, pasándose de unidades de 4500 teus a unidades de 8 400 teus". "Actualmente se especula acerca de posibles pedidos de buques aún mayores, de hasta 12, 000 teus (es decir Suez-max)". "A más largo plazo, algunos arquitectos navales señalan que podría llegar a ser factible construir y operar buques de 18, 000 teus (Malaca-max)".

Se concluye de acuerdo a estas dos visiones, que el aumento del tamaño de los buques en el futuro complicarán las instalaciones de los puertos latinoamericanos y mexicanos, por lo que los puertos pequeños y medianos de nuestros territorios deben adaptarse a los cambios globales que se viene produciendo en esta nueva revolución del transporte marítimo, que aparenta no tener límites físicos.

Las tendencias antes vistas permiten analizar y discutir los enfoques y visiones de los distintos especialistas, consultores e instituciones internacionales, que ayudarían a definir las perspectivas del transporte mundial y de los puertos, tanto del mundo desarrollado como en desarrollo. Dichos trabajos (Baird, septiembre 2003, CAF, 2000; Hoffmann, 28 de enero de 1999; abril 1999; y agosto 2000; Martner, 2001, y abril 2002; OMC, 2004; Sánchez, diciembre 2004; y UNCTAD, 2004) confirman las tendencias antes expuestas, reflejando las concentraciones y alianzas en el transporte marítimo internacional, la competencia y presencia de oligopolios en el mismo sector, la reestructuración portuaria global presentada y en otros campos conexos del sector las concentraciones ya señaladas (Martner, 2001).

Bajo este marco general es válido argumentar que dichas tendencias y comportamientos afectarán a los puertos mexicanos y latinoamericanos y reflejan también los problemas que tiene en la actualidad la economía mundial, que es presentada a continuación, cuando se estudia el comercio y la evolución de las economías centrales y periféricas, que han afectado al transporte marítimo de mercancías, bajo el concepto de que las economías permanecen abiertas al comercio internacional y reciben los impactos de los ciclos económicos de expansión o depresión, que se presentan en el mundo actual, como reflejo del mundo globalizado que se vive y que sin lugar a dudas afectan a los puertos y ciudades portuarias, que son el motivo central de esta investigación.

4.1.2. Comportamiento de la economía mundial, situación del comercio mundial y actividad marítima internacional

Una de las tendencias de la reciente fase de globalización permite registrar la evidencia que en general el comercio internacional (medido por las exportaciones y las importaciones) crece mucho más rápido que el producto (medido por el PBI). La OMC (la Organización Mundial del Comercio) establece más conservadoramente una correlación positiva entre ambos (OMC, 2004:XXI).

Como lo comprueban los cuadros IV-1 y IV-2, mientras que el año 2003 la producción crecía al 2.6 %, las exportaciones del orbe aumentaban 4.5 %. Antes durante el 2002 la producción de todo el mundo creció 1.7 %, mientras que las

exportaciones registraban un 3.0 % de crecimiento y las importaciones también crecían en la misma magnitud.

Cuadro IV-1

Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003 (en porcentajes)

Región /agrupación	Promedio 1990-2000	2001	2002	2003*
Mundo	2.7	1.4	1.7	2.6
Países desarrollados de los cuales:	2.4	1.0	1.2	2.0
Estados Unidos	3.5	0.5	2.2	3.1
Japón	1.4	0.4	-0.3	2.7
Unión Europea de la cual:	2.1	1.7	1.0	0.7
Alemania	1.6	0.8	0.2	-0.1
Francia	1.8	2.2	1.2	0.2
Italia	1.6	1.8	0.4	0.3
Reino Unido	2.7	2.1	1.6	2.2
Países en desarrollo de los cuales:	4.1	2.4	3.5	4.5
Africa	2.5	3.6	3.1	3.4
América Latina	3.3	0.4	-0.6	1.6
Asia	6.2	3.2	5.4	5.9
Economías en transición	-2.5	4.7	4.1	5.9
China	10.3	7.5	8.0	9.1

a: estimaciones

Fuente: UNCTAD. "El transporte Marítimo en 2004". Nueva York y Ginebra, 2004, p. 2.

En el año 2001 hay tendencias negativas en el comercio internacional, mientras que el producto crece 1.4 %, lo que comprueba que también se presentan asimetrías en las correlaciones antes mencionadas.

En el caso de América Latina se observa en los últimos años una dinámica positiva expresada en el aumento de las exportaciones, con crecimientos muy bajos del producto y con una oscilación del mismo que decrece notoriamente en el año 2002. En ese año también las importaciones latinoamericanas decrecen en -5.5 %.

Por su parte el boom chino es notable, ya que en general se registra el crecimiento muy alto de la economía China de 10.3 %, ya anunciado, que contrasta con otros aumentos más pequeños conseguidos por los países de las distintas regiones económicas del mundo.

América Latina, por ejemplo, en esta misma década de análisis (1990-2000) creció en 3.3 %, demostrando unos resultados conservadores de su política económica, explicada por países que se estancaron y perdieron dinámica. México, entre otros países, de la región registró un crecimiento muy bajo que impactó en el estancamiento siempre criticado.

Cuadro IV-2 Crecimiento del volumen del comercio de mercancías por regiones geográficas, 2001-2003 (variación porcentual anual)

Exportaciones	Exportaciones	Exportaciones	Países/regiones	Importaciones	Importaciones	Importaciones
2001	2002	2003		2001	2002	2003
- 1.5	3.0	4.5	Mundo	0.9	3.0	n.a
- 5.0	-3.0	3.0	América del Norte	- 3.8	4.0	5.5
1.1	0.5	0.9	Unión Europea (15)	0.3	- 0.5	1.8
-5.0	8.5	n.a.	Japón	0.3	1.5	n.a.
			Economías en desarrollo:			
2.7	1.5	4.5	América Latina	0.5	-5.5.	1.6
-3.7	10.5	n.a.	Asia a/	- 1.9	9.5	11.1
8.0	8.0	n.a.	Economías en transición b/	14.7	11.5	10.9

5.0	n.a.	n.a.	China	11.3	n.a.	n.a.
-----	------	------	-------	------	------	------

a/ Incluye al Japón, China, Hong Kong (China), la provincia china de Taiwang y Países en desarrollo del Pacífico.

b/ con exclusión de las duplicaciones importantes

Fuente: UNCTAD. El transporte Marítimo en 2004. Nueva York y Ginebra, 2004, p.3.

En términos reales, la evolución del comercio y de la producción de mercancías, de acuerdo a la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2004), sigue las tendencias que aparecen registrada en el cuadro IV-3 adjunto, demostrando que generalmente las exportaciones superan a la producción de mercancías, como lo corroboran las políticas de los países en desarrollo que se dedican a exportar productos básicos e insumos primarios; mientras que los países desarrollados producen bienes con mayor valor agregado que venden a los mercados de los países periféricos. Esta dicotomía descrita que generalmente se presenta, lleva a la CEPAL a hablar del deterioro de los términos de intercambio que sigue presente; aunque como se analizará más adelante, viene cambiando en México, ya que con la apertura comercial se registra un mayor peso de los bienes intermedios y de carácter industrial que se viene produciendo en el país, como plataforma de industrialización para muchos productos que se venden en el mercado norteamericano. Inclusive las mismas maquiladoras instaladas en el Centro y del Norte de México, están pasando de la época de ensamble, a producir productos terminados, lo que indica un cambio lento pero continuo del nivel tecnológico de los productos que tradicionalmente producía el país. ~

**Cuadro IV-3 Evolución del comercio y la producción mundiales, 1990-2003
(a precios constantes, variación porcentual anual)**

	1990-2000	2001	2002	2003
Exportaciones de mercancías	6.4 %	- 0.5 %	2.8 %	4.5 %
Producción de mercancías	2.5 %	-0.7 %	0.8 %	...
PIB, sobre la base de los tipos de cambio del mercado	2.3 %	1.3 %	1.9 %	2.5 %
PIB, sobre la				

base de la paridad del poder adquisitivo	3.4 %	2.4 %	3.0 %	3.5 %
--	-------	-------	-------	-------

Fuente: Organización Mundial del Comercio (OMC, Informe sobre el Comercio Mundial 2004, 2004, p.6.

De todas formas los indicadores antes vistos reflejan la dinámica antes expresada que tienen las regiones de Asia y las economías de transición que registran tasa de expansión de dos dígitos (Ver: OMC, 2004:6). De acuerdo a esos datos en el año 2003 las importaciones de los países de Asia fueron superadas por las exportaciones del mismo bloque económico y crecieron en promedio 11 %. Las economías de transición también tuvieron una tendencia similar, destacando el aumento de las exportaciones en comparación a sus importaciones; aunque también las tendencias superan el 10 % de crecimiento.

Comparativamente las otras economías crecieron menos, notándose un aumento de las importaciones de más de 5 % de América del Norte y niveles mas pequeños de crecimiento de las exportaciones e importaciones de América Latina en su conjunto y de los países de Europa Occidental.

De acuerdo a las perspectivas del Fondo Monetario Internacional para septiembre del 2005 se esperaba que el producto mundial crezca por encima del 4 % y se mantenga el ritmo económico espectacular de China e India (ver cuadro IV-4). También en estas perspectivas se mantienen a la alza el volumen del comercio mundial y las importaciones que realizan los países emergentes y en desarrollo.

Cuadro IV-4 Perspectivas de la economía mundial (variación porcentual) (%)

	2003	2004	2005	2006
Producto mundial	4.0	5.1	4.3	4.3
Economías avanzadas	1.9	3.3	2.5	2.7
México	1.4	4.4	3.0	3.5
China	9.5	9.5	9.0	8.2
India	7.4	7.3	7.1	6.3
Volumen del comercio mundial (bienes y	5.4	10.3	7.0	7.4

servicios)				
.importación (países emergentes y en desarrollo)	11.1	16.4	13.5	11.9
.exportación (países emergentes y en desarrollo)	10.8	14.5	10.4	10.3

Fuente: FMI. Perspectivas de la Economía Mundial, septiembre de 2005, p.2

Desde el ángulo comercial el cuadro IV-5 a presentar comprueba que el comercio mundial de carácter marítimo, alcanzó en el año 2000 los 5 214.4 millones de toneladas. Destacan los movimientos que se realizan en el Asia Pacífico que exportaron de estos volúmenes el 26.7 % e importaron el 40.4 %, reflejando hacia dónde van las rutas mundiales y el empuje económico ya registrado de China. América Latina, coherente con su política de fomento a las exportaciones, representa el 18.2 % del total de las exportaciones mundiales; aunque importó menos. Solo el 6.0 del volumen mundial tuvo como destino la región Latinoamericana.

En el caso de América del Norte se calcula que el 17.4 % del total de importaciones tuvieron como destino los países que lo integran (Estados Unidos, Canadá y México), mientras que sus exportaciones fueron solo 10.3 % del total mundial. Desde el punto de vista de la balanza comercial la región de América del Norte es deficitaria, ya que en general su mercado interno tiene alto poder de consumo y compra muchos bienes de China e India que entran por los puertos de Long Beach y Los Ángeles y por los puertos de Nueva York, en la costa este de Estados Unidos. Cabe advertir que existen muchas filiales de las empresas norteamericanas instaladas en China y en la región del Asia Pacífico, por lo que el análisis de los flujos, si considera a nivel de las empresas, encontrará que muchas firmas americanas por costos y lo barato de la mano de obra han invertido en China e importan bienes ya terminados precisamente de esta región que entran con el conocido logo: "made in China" y se consume en el mercado norteamericano.

Cuadro IV-5 Comercio marítimo mundial por región, 2000 (toneladas métricas)

	Exportaciones	Porcentaje	Importaciones	Porcentaje	Total
Asia Pacífico	1 395 048, 612	26.7	2 106 116, 904	40.4	3 501 165, 517
Europa	673 405, 518	12.9	1 421 793, 751	27.3	2 095 199, 269
América del Norte	536 183 767	10.3	910 728 180	17.4	1 446 911, 947
América Latina y el Caribe	948 292 825	18.2	313 012 648	6.0	1 261 305 473
Golfo Pérsico	832 325 214	6.1	76 224, 353	1.5	908 549, 566
Otros	829 195 627	15.8	386 575, 726	7.4	1 215 771, 353
Total	5 214 451 562	100.0	5 214 451, 562	100.0	

Fuente: "El Transporte marítimo en los tiempos de la globalización". Comercio Exterior, Vol. 54, Num. 8, agosto de 2004, p. 750.

Para el año 2003 la UNCTAD considera que por la vía marítima se han movilizado 6 168 millones de toneladas, de los cuales el 35.7 % son carga de los buques tanque; mientras que el 64.3 % son carga seca. De la carga seca destacan los graneles (mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita/aluminio y fosfato) que han crecido en su conjunto 9.1 %, de acuerdo a la demanda por insumos de las economías en expansión del Asia. En suma, la carga total creció en el año 2003 3.7 % (ver cuadro IV-6).

**Cuadro IV-6 Evolución del tráfico marítimo internacional en los años que se indica a/
(mercancías cargadas)**

Años	Carga de buque tanque	Carga de buque tanque	Carga seca	Carga seca	Carga seca	Carga seca	Total (todas las mercancías)	Total (todas las mercancías)
	Millones de toneladas	Variación porcentual	total: millones de toneladas	Variación porcentual	Principales graneles b/ Millones de toneladas	Principales graneles b/ Variación porcentual	Millones de toneladas	Variación porcentual
1970	1442		1 124		448		2566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1999	2 068	- 0.6	3 604	1.9	1 196	2.2	5 672	1.0
2000	2 163	4.6	3 709	2.9	1 288	7.7	5 872	3.5
2001	2 174	0.5	3 717	0.2	1 331	3.3	5 891	0.3
2002	2 129	-2.1	3 819	2.8	1 352	1.6	5 948	1.0
2003 e/	2 203	3.4	3 965	3.8	1 475	9.1	6 168	3.7

a/ incluido el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo

b/ mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita / alumina y fosfato.

e/estimaciones.

Fuente: UNCTAD. El Transporte Marítimo en 2004, op. cit , p.5.

Respecto a la actividad marítima internacional de las principales naciones, la OMC estima como aparece en el cuadro IV-7 que el país más importante en comercio mundial generado en términos de valor es Estados Unidos, que representa el 13 % del total mundial. Pese a este importante dominio que tiene desde el lado comercial, su flota medida por las toneladas de peso muerto (TPM) solo representa el 5.9 %. En segundo orden, aparece Alemania, luego Japón, en cuarto orden China y luego Francia y Reino Unido. En este análisis

destaca Japón quien posee el 14.2 % de toda la flota marítima mundial y el rol que también cumple en este sector Alemania con 6.3 % de TPM.

Los seis primeros países que realizan el comercio mundial de carácter marítimo, movilizan el 42.1 % del total mundial medido en valor. Estos mismo Países concentran el 35.6 % de la flota mundial.

En este punto cabe dimensionar el nivel de México que alcanza el orden número 14, entre los principales veinticinco países, que realizan el comercio mundial vía mares y barcos. México no registra ninguna flota mundial siendo dependiente de otros países y de otras banderas de conveniencia. Por eso tiene justificación la crítica que realizan los pilotos de puertos y los agentes marítimos de México, en distintos foros realizados.

El otro país latinoamericano que aparece es Brasil que alcanza el nivel 24 de este ranking mundial. En síntesis, los indicadores de concentración demuestran que solo 25 países del mundo movilizan el 78.8 % de todo el comercio por mar y estos mismos países alcanzan un 62.3 % de la flota mundial que realiza este mismo comercio. De acuerdo estos datos aparece el fenómeno de concentración comercial y de transporte marítimo, que es registrado como un problema vigente en los primeros años de este Siglo.

Cuadro IV-7 Actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes (a finales de 2003)

Pais/territorio	Porcentaje del comercio mundial generado, en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial en términos de TPM
Estados Unidos	13.0	5.9
Alemania	8.7	6.3
Japón	5.5	14.2
China	5.5	6.1
Francia	5.0	0.6
Reino Unido	4.4	2.5
Italia	3.7	1.6
Países Bajos	3.6	0.9
Canadá	3.3	0.8
Bélgica	3.1	0.8

Hong Kong (China)	2.9	4.0
República de Corea	2.4	3.3
España	2.3	0.6
México	2.2	0.0
Provincia China de Taiwán	1.8	3.0
Singapur	1.7	3.0
Federación de Rusia	1.3	2.2
Sulza	1.3	1.1
Malasia	1.2	1.3
Suecia	1.2	0.8
Austria	1.2	0.0
Tailandia	1.0	0.3
Australia	1.0	0.4
Brasil	0.8	0.7
Dinamarca	0.8	2.1
Total	78.8	62.3

TPM: toneladas de peso muerto.

Fuente: UNCTAD. "El Transporte Marítimo en el 2004", Ibid, p. 54.

Entrando al campo de las empresas mundiales que dominan la operación de contenedores y que poseen barcos para realizar este comercio internacional, hay que destacar de acuerdo al cuadro IV-8, que la primera empresa del ranking es la empresa naviera A. P. Moller Group de Dinamarca, que registra 328 barcos y mantiene una capacidad de carga de 844,626 teus en el año 2003¹³⁴. Enseguida se ubica la firma M. S. C. de Suiza que tiene 217 buques en el año 2003 y registra una capacidad de carga de 516, 876 teus. De la provincia

¹³⁴ Para tener una idea de esta capacidad de carga debe señalarse que durante todo el año 2003 el Puerto de Veracruz movió 571, 867 teus y Manzanillo el Puerto líder de México movilizó en el mismo año 708, 417 teus. La capacidad de carga de esta empresa con 328 barcos supera al total movilizado de uno de cualquier de los puertos líderes de México. De acuerdo al Capítulo I en el año 2004 entraron al puerto de Manzanillo 1500 buques y a Veracruz 1549.

China de Taiwán se ubica seguidamente la firma Evergreen Group, con 152 embarcaciones y 442, 310 teus de capacidad de carga contenerizada. El fenómeno de concentración antes aludido se demuestra también ya que las primeras diez empresas que operan contenedores poseen el 69.2 % del total de buques para el año 2003 y registran el 70.9 % del total de la capacidad, medida en teus, que registran las mismas diez firmas más grandes del mundo. Si incluimos en el trabajo la consideración de las primeras veinte firmas, estas registran 2127 buques y mantienen una capacidad de 5.3 millones de teus para el año 2003.

La reflexión en este caso es la enorme concentración de barcos, de capacidad de carga y de dominio económico que tienen las veinte firmas más grandes del mundo, que son las que deciden las rutas comerciales a seguir y que minimizan los esfuerzos individuales o nacionales de las empresas instaladas en los puertos de países pequeños o periféricos. De esta manera existe una condicionalidad internacional de estas empresas transnacionales que dominan los mares, el comercio, trasladan el petróleo y que poseen activos que le aseguran las utilidades propias de todo negocio internacional.

Cuadro IV-8 Los veinte principales operadores de contenedores al 30 de septiembre de 2003, por número de buques y capacidad total de transporte (teu)

Clasificación	Operador	País/territorio	No de buques en 2003	Capacidad en TEU en 2003	Capacidad en TEU en 2002
1	A.P Moller Group	Dinamarca	328	844, 626	773, 931
2	M.S.C.	Suiza	217	516, 876	413, 814
3	Evergreen Group	Provincia China de Taiwan	152	442, 310	403, 932
4	P & O Nedlloyd	Reino Unido /Países Bajos	157	419, 527	406, 654
5	C.M.A.-C.G.M. Group	Francia	150	299, 174	225, 436
6	Hanjim/DSR-SEnator	República de Corea/Alemania	76	290, 677	304, 409
7	Cosco	China	148	274, 128	255, 937

8	NOL/APL	Singapur	82	273, 573	227, 749
9	NYK	Japón	91	233, 934	177, 700
10	M.O.L.	Japón	72	222, 533	188, 326
	Total de 1 a 10		1 473	3 817, 358	3 377, 888
11	CP Ships Group	Canadá	85	201, 706	187, 890
12	K Line	Japón	63	186, 017	168, 413
13	O.O.C.L.	Hong Kong (China)	55	185, 502	157, 493
14	Zim	Israel	79	174, 480	164, 350
15	Hapag Lloyd	Alemania	41	154.850	135, 953
16	Yang Ming	Provincia China de Taiwan	55	153, 783	120, 319
17	China Shipping	China	94	143, 655	148, 212
18	Hyundai	República de Corea	35	136, 548	122, 713
19	C.S.A.V.	Chile	55	123, 378	90, 625
20	Pil Group	Singapur	92	106, 508	97, 827
	Total de 1 a 20		2 127	5 383, 785	4 771, 683
	Flota estimada al 1 de Julio de 2003 y 2002			8 354, 000	7 713, 000

Fuente: UNCTAD. El Transporte Marítimo en 2004, p. 65.

Interesa también en este punto conocer hacia dónde se mueven los flujos de mercancías, que tradicionalmente se realizan entre Países desarrollados o entre los Países centros y sus filiales en Países en desarrollo. Al considerar las principales rutas comerciales destaca con nitidez la ruta transpacífica y los mercados de Asia hacia Estados Unidos. El cuadro IV-9 demuestra que estos flujos en millones de teus han crecido 15.7 % hasta llegar en el 2003 a 10.1

millones de teus. En la ruta de Estados Unidos a Asia la dinámica de crecimiento es menor, ha crecido 5.6 %. En el movimiento de flujos de mercancías de Europa a Asia, y considerando también el mercado de Asia hacia Europa, se anota un ritmo de crecimiento de 15.2 %. En conclusión, en el análisis de la tróada comercial se aprecia que siguen dominando Estados Unidos, los países de Europa y ahora Japón con China. Esta última, destaca por su movimiento económico y comercial que ha aumentado a un ritmo muy grande, debido a que su economía requiere insumos estratégicos y produce también bienes terminados a precios altamente competitivos.

Estas tendencias se han venido acelerando por lo que como se mostró en el capítulo I, se avizora en el futuro la presencia de China e India como los grandes actores del Comercio Mundial. Este nuevo dominio alteraría las relaciones internacionales y los equilibrios geopolíticos y se deduce por ello el declive de Estados Unidos como el líder de la economía mundial. A este respecto, hay coincidencia de algunos autores que estudian los cambios mundiales y los nuevos patrones de las relaciones internacionales, que se están registrando, como reflejo de los cambios del comercio internacional.

Cuadro IV-9
Flujos estimados de carga en las principales rutas comerciales
(millones de TEU)

Año	Transpacífica	Transpacífica	Europa-Asia	Europa-Asia	Transatlántica	Transatlántica
	Asia-EEUU	EEUU-Asia	Europa-Asia	Asia-Europa	EEUU-Europa	Europa-EEUU
2002	8.81	3.90	3.94	6.13	1.50	2.59
2003	10.19	4.12	4.00	7.06	1.58	2.56
Variación porcentual	15.7	5.6	1.5	15.2	5.3	- 1.0

Fuente: UNCTAD. El Transporte Marítimo en 2004, p.71

Ees decir, en el reparto mundial de la capacidad de tráfico transpacífico se demuestra el rol importante de la firma Grand Alliance, de la empresa New World Alliance y de la Maersk Sealand. Junto con K. Line y Yangming y la CMA, CGM/Norasia y otros que concentran el 65.6 % del total de la capacidad de tráfico estimada (ver cuadro V-10). Estos líderes de carga del Pacífico seguramente tocan también los puertos de México y de Estados Unidos

Cuadro IV-10
 Reparto de la capacidad en el tráfico transpacífico (porcentajes)

Operador	Mediados de 2003	Mediados de 2004
Grand Alliance	22.3	21.7
New World Alliance	12.9	13.8
Maersk Sealand	15.6	16.2
K.Line y Yangming	9.0	8.9
CMA CGM/Norasla y otros	5.3	5.0
Total	65.1	65.6

Fuente: UNCTAD.El Transporte Marítimo en 2004, p. 71.

El análisis no sería completo si no se presenta la importancia en el mundo de los distintos puertos que tienen terminales de contenedores, especialmente porque este indicador reflejaría qué países y territorios son líderes, qué nivel de carga contenerizada manejan y por qué se justifica que existan puertos grandes y líderes en carga contenerizada: En contraste, también existen puertos pequeños y medianos, que manejan poca carga contenerizada y que se consideran en este trabajo "puertos excluidos".

Esta tipología de terminales y de puertos no solo demuestra cuáles son los lugares claves del comercio internacional sino también como los puertos pequeños y medianos tienen terminales que alimentan y apoyan a los países grandes. Se consigue de esa manera determinar cuáles son los países líderes y qué terminales son complementarias al comercio, que es dinámico en el mundo y que logra centros de negocios portuarios que cumplen el justo a tiempo, para servir a empresas multinacionales ubicadas en distintos lugares del orbe.

Como lo demuestra el cuadro IV-11 y IV-12 y coincidiendo con el cuadro II-2 del capítulo II, ya presentado, el primer país de los cincuenta más grandes del

mundo que cuenta con puertos que registra carga contenerizada es el de Hong Kong en China, cuyo tráfico en el año 2002 fue de 19.1 millones de teus¹³⁵.

Cuadro IV-11

El tráfico de los puertos de contenedores de 50 países y territorios en desarrollo en 2002, 2001 y 2000

Pais o Territorio	TEU en 2002	TEU en 2001	TEU en 2000	Variación porcentual 2002/2001	Variación porcentual 2001/2000
1 Hong Kong (China)	19 140, 000	17 900, 000	18 100, 000	6.9	- 1.1
2 Singapur	16 800, 000	15 520, 000	17 040, 000	8.2	- 8.9
3 República de Corea	11 542, 733	9 827, 221	9 030, 174	17.5	8.8
4 Malasia	7 541, 725	6 224, 913	4 642, 428	24.2	34.1
5 Emiratos Arabes Unidos	5 872, 244	5 081, 964	5 055, 801	15.6	0.5
6 Indonesia	4 539, 884	3 901, 761	3 797, 948	16.4	2.7
7 Tailandia	3 800, 929	3 387, 071	3 178, 779	12.2	6.6
8 Filipinas	3 270, 796	3 090, 952	3 031, 548	5.8	2.0
9 India	3 242, 989	2 764, 757	2 450, 656	17.3	12.8
10 Brasil	2 923, 120	2 323, 801	2 413, 098	25.8	- 3.7
11 Arabia Saudita	1 930, 051	1 676, 991	1 502, 893	15.1	11.6
12 Sri Lanka	1 764, 717	1 726, 605	1 732, 855	2.2	- 0.4
13 México	1 561, 929	1 358, 136	1 315, 701	15.0	3.2

¹³⁵ Esto significa que Hong Kong de China moviliza doce veces más carga contenerizada que todos los puertos de México, que manejan dicha carga especializada. De esta manera se mide el desarrollo versus el subdesarrollo o si se quiere la simetría o la asimetría que existe entre un País que tiene puertos gigantes y otro país como México, en la periferia o semiperiferia, según algunos, que maneja relativamente poca carga contenerizada.

14 Oman	1 415, 498	1 331, 686	1 161, 549	6.3	14.6
15 Malta	1 288, 775	1 205, 764	1 082, 235	6.9	11.4
16 Panamá	1 248, 369	2 376, 045	2 369, 681	- 47.5	0.3
17 Egipto	1 233, 133	1 708, 990	1 625, 601	- 27.8	5.1
18 Chile	1 147, 172	1 080, 545	1 253, 131	6.2	- 13.8
19 Venezuela	1 078, 000	924, 119	674, 558	16.7	37.0
20 Jamaica	1 065, 000	983, 400	765, 977	8.3	28.4
21 Pakistán	965, 610	878, 892	159, 919	9.9	449.6
22 Bahamas	860, 000	570, 000	572, 224	50.9	- 0.4
23 Iran, República Islámica del	808, 821	618, 195	415, 382	30.8	48.8
24 Colombia	603, 070	577, 041	791, 588	4.5	- 27.1
25 Cote D Ivoire	579, 055	543, 846	434, 422	6.5	25.2
26 Argentina	500, 171	663, 811	1 144, 834	- 24.7	- 42.0
27 Ecuador	462, 509	414, 355	414, 104	11.6	0.1
28 República Dominicana	430, 561	487, 827	566, 479	- 11.7	- 13.9
29 Yemen	388, 436	377, 367	248, 177	2.9	52.1
30 Trinidad y Tobago	385, 233	352, 758	282, 487	9.2	24.9
31 Marruecos	375, 837	346, 724	328, 808	8.4	5.4
32 Guatemala	360, 161	322, 136	495, 809	11.6	- 35.0
33 Argelia	338, 152	311, 111	267, 530	8.7	16.3

34 Libano	298, 876	299, 400	n.a.	- 0.2	n.a.
35 Uruguay	292, 962	301, 641	287, 298	-2.9	5.0
36 Jordania	277, 307	241, 037	n.a.	15.0	n.a.
37 Ghana	270, 878	221, 468	n.a.	22.3	n.a.
38 República Arabe Siria	257, 586	222, 698	n.a.	15.7	n.a.
39 Chipre	233, 400	235, 100	257, 020	-0.7	-8.5
40 Cuba	214, 760	258, 264	185, 055	-16.8	39.6
41 Mauricio	198, 177	161, 574	157, 420	22.7	2.6
42 Djibouti	178, 405	147, 908	157, 990	20.6	- 6.4
43 Senegal	164, 341	136, 076	133, 325	20.8	2.1
44 Reunión de países	162, 636	159, 006	154, 394	2.3	3.0
45.República Unida de Tanzania	149, 223	135, 632	133, 660	10.0	1.5
46. Martinica	146, 771	140, 034	140, 062	4.8	0.0
47.Camerún	146, 737	139, 587	n.a.	5.1	n.a.
48 Guam	140, 990	140, 158	132, 689	0.6	5.6
49. Sudá	126, 236	120, 701	94, 182	4.6	28.2
50. Eslovenia	114, 863	93, 187	85, 742	23.3.	8.7
total	102 838, 822	94 012, 255	90 265, 213	9.4	4.2
Otros comunicado a/	738, 828	722, 544	356, 078	2.3	102.9
Total	103 577, 656	94 734, 799	90 621, 291	9.3	4.5

comunicado b/					
TOTAL	266 337, 242	243 814, 545	231 689, 448	9.2	5.2
MUNDIAL					

a/comprende Países y territorios en desarrollo que comunicaron menos de 95, 000 TEU por año o donde se advirtió una falta sustancial de datos.

b/ciertos puertos no respondieron a la encuesta. Si bien no eran los puertos mayores las omisiones totales pueden estimarse entre el 5 y el 10%.

n.a.; sin datos

Fuente: UNCTAD. "El Transporte Marítimo en 2004, op. cit. , p. 79.

El segundo lugar en el orbe, lo ocupa Singapur caracterizado por ser un puerto (ciudad-puerto), hub o de transferencia a escala mundial. Dicha ciudad-puerto movilizó 16.8 millones de contenedores en el año 2002 y registró una tasa de crecimiento de 8.2 % con respecto al año 2001. No obstante estas tendencias, el puerto de Singapur había alcanzado en el año 2000 la cantidad de 17.0 millones de teus movilizados. Luego sigue en este ranking la República de Corea, Malasia, Los Emiratos Arabes Unidos, Indonesia y Tailandia. Brasil en el año 2002 ocupa el lugar diez y México el número 13 de la escala mundial. De acuerdo al cuadro IV-11 Panamá ocupa el número 16, movilizandó en el año 2002 1.2 millones de teus. En el análisis del Canal de Panamá que tiene dos puertos o terminales, cada una en las costa del Istmo, el declive fue significativo en el año 2003, ya que en el año 2002 y 2001 se manejaron por este país centroamericano aproximadamente 2.4 millones de teus. Si se considera estos niveles en el año 2002 por ejemplo, Panamá ocuparía el lugar número 10, en la escala mundial que justifica la consideración de ser un Canal de importancia geopolítica internacional y que une el Pacífico y el Atlántico y sigue siendo atrayente para el capital internacional.

Considerando los 103.6 millones de teus de los cincuenta puertos más grandes, según países, que manejan carga contenerizada, cabe concluir en el fenómeno de concentración, ya que la diferencia entre el primero y el cincuenta es del orden del 166.6 veces. Es decir, el puerto de Hong Kong en China moviliza 166.6 veces más carga, que lo manejado por los puertos de Eslovenia, que es un país pequeño y con muy baja carga comercial contenerizada¹³⁶.

Si se mide la concentración de carga contenerizada para el 2002, de acuerdo al cuadro IV-11 el 80.5 % del total de la carga contenerizada fue manejada por trece países del mundo en donde por supuesto se incluía a México.

¹³⁶ El nivel que manejan los puertos de Eslovenia equivalen apenas a los 120, 818 teus que manejaba el puerto de Veracruz en el año 1992. En el año 1982 México manejaba en total 104, 429 teus que equivalen aproximadamente a toda la carga contenerizada, que maneja el País número 50 del ranking mundial. En conclusión el nivel de Eslovenia es muy bajo.

En otro sentido y tratando de dimensionar el tamaño de las terminales de los países del cuadro ya citado, y considerando solo el indicador de carga contenerizada, se encuentra que en conjunto los puertos de México son muy pequeños, si se comparan con los puertos del mundo desarrollado y de los países que lideran el comercio internacional.

El cuadro IV-12 adjunto demuestra el punto en cuestión, al registrar que Hong Kong en China, mueve doce veces más carga que todos los puertos de México. Singapur, por su parte, supera en cerca de once veces lo movilizado en el año 2002 por México. En concreto, los puertos de México pese a ocupar el lugar número 13 en el mundo, son pequeños, en relación a los grandes jugadores del comercio internacional. Estos últimos ubican sus terminales y puertos en el Pacífico, cerca de China y Japón y dominan el comercio marítimo en las rutas que tocan el Lejano Oriente y llegan Estados Unidos y a México.

Cuadro IV-12
Comparación de órdenes de magnitud de todos los puertos de México versus los puertos y terminales portuarias del mundo desarrollado (se considera solo carga contenerizada)
(número de veces que supera al país considerando a México con el índice 1.00)

No de orden	País o territorio	Teus en 2002	Teus en el 2001	Teus en el 2000
1	Hong Kong (China)	12.25	13.17	13.75
2	Singapur	10.75	11.42	12.95
3	República de Corea	7.39	7.23	6.86
4	Malasia	4.82	4.58	3.52
5	Emiratos Arabes Unidos	3.75	3.74	3.84
6	Indonesia	2.90	2.87	2.88
7	Tailandia	2.43	2.49	2.41
8	Filipinas	2.09	2.27	2.30
9	India	2.07	2.03	1.86
10	Brasil	1.87	1.71	1.83
11	Arabia Saudita	1.23	1.23	1.14
12	Sri Lanka	1.12	1.27	1.31

13	México	1.00	1.00	1.00
----	--------	------	------	------

Fuente: Cálculos del autor en base al cuadro IV-11 adjunto.

Este análisis también puede enriquecerse considerando a terminales y puertos líderes. El cuadro IV-13 presenta a las veinte principales terminales de contenedores para los años 2003, 2002 y 2001. De nuevo se demuestra la poca importancia que cumplen, en orden de magnitud, las terminales de los países latinoamericanos. Destacan en primer orden: Hong Kong (China) que movilizó 20.8 millones de teus, Singapur manejó 18.4 millones de teus, Shanghai (China), Shenzhen en China, Busan en Corea, Rotterdam en Holanda y Los Angeles en Estados Unidos (con 6.1 millones de teus). El orden número 20 lo ocupa el puerto de Gioia Tauro en Italia, que movió 3.06 millones de teus en el año 2003.

Cuadro IV-13

Las 20 principales terminales de contenedores y su movimiento, 2003 y 2001 (millones de teus y variación porcentual)

No	Puerto	Teus en	Teus en	Teus en	2003/2002	2002/2001
		2003	2002	2001		
1	Hong Kong (China)	20.82	19.14	17.8	8.78	7.53
2	Singapur (Singapur)	18.41	16.94	15.57	8.68	8.8
3	Shanghai (China)	11.37	8.81	6.33	29.06	39.18
4	Shenzhen (China)	10.7	7.61	5.08	40.6	49.8
5	Busan (Corea)	10.37	9.45	8.07	9.74	17.1
6	Kaoshiung (Taiwán)	8.81	8.49	7.54	3.77	12.6
7	Róterdam (Holanda)	7.1	6.52	6.1	8.9	6.89
8	Los Angeles (EEUU)	6.61	6.11	5.18	8.18	17.95
9	Hamburgo (Alemania)	6.14	5.37	4.69	14.34	14.5
10	Amberes (Bélgica)	5.44	4.78	4.22	13.81	13.27
11	Dubai (Emiratos Arabes Unidos)	5.15	4.19	3.5	22.91	19.71

12	Port Klang (Malasia)	4.8	4.5	3.76	6.67	19.68
13	Long Beach (EEUU)	4.66	4.52	4.46	3.1	1.35
14	Quingdao (China)	4.24	3.41	2.64	24.34	29.17
15	Nueva York (EEUU)	4.04	3.75	3.32	7.73	12.95
16	Tanjung Pelepas (Malasia)	3.5	2.67	2.05	31.09	30.24
17	Tokio (Japón)	3.28	2.71	2.77	21.03	-2.17
18	Bremerhaven (Alemania)	3.19	3.03	2.92	5.28	3.77
19	Laem Chabang (Tailandia)	3.18	2.66	2.34	19.55	13.68
20	Gioia Tauro (Italia)	3.06	3.28	2.49	-6.71	31.73
	Total de los 20 principales	144.87	127.94	110.83	13.23	15.44

Fuente: UNCTAD. "El transporte Marítimo en el 2004", p.80.

La comparación de estas terminales las más importantes del mundo, con Veracruz y Manzanillo en México, demuestran el verdadero orden de magnitud, capacidades y posibilidades de las terminales portuarias instaladas en el país.

Como lo demuestran los cuadros IV-14 y IV-15, nuestros puertos denominados "ganadores" en la competencia realizada en México, son de baja dimensión, si se comparan con los puertos gigantes que sirven al mundo desarrollado y a países que tienen un alto nivel de industrialización. En el caso de Veracruz su manejo de carga contenerizada no es significativa, si esta se compara con lo que maneja Hong Kong. En efecto este último transporta 36 veces más que lo que exportó e importó el puerto de Veracruz en el 2003. Singapur también es un puerto líder que movilizó en el año 2003 32 veces más que lo movilizado tradicionalmente por el puerto veracruzano. Su comparación con Long Beach refleja que este puerto mueve ocho veces más que la carga que movió el puerto jarocho. Así sucesivamente la comparación con los nueve puertos más grandes del mundo, en carga contenerizada, demuestra lo relativo que significa hablar de "puertos ganadores" en México.

Cuadro IV-14

Dimensiones y orden de magnitud del puerto de Veracruz en comparación a los puertos más grandes del mundo, que movilizan carga contenerizada (se considera con el valor de 1.00 al puerto base)

Puerto	Teus en 2003	Teus en 2002	Teus en el 2001
Hong Kong (China)	36.40	34.90	32.76
Singapur (Singapur)	32.19	30.88	28.65
Shanghai (China)	19.88	16.06	11.65
Busan (Corea)	18.13	17.23	14.85
Róterdam (Holanda)	12.4	11.88	11.22
Los Angeles (EEUU)	11.55	11.14	9.53
Hamburgo (Alemania)	10.73	9.79	8.63
Long Beach (EEUU)	8.14	8.24	8.20
Nueva York (EEUU)	7.06	6.83	6.11
Veracruz (México)	1.00	1.00	1.00
Cifras absolutas del puerto de Veracruz (en teus)	571, 867	548, 422	543, 327

Fuente: cálculos del autor en base al cuadro IV-13.

Similarmente el puerto de Manzanillo, también desde el punto de vista relativo, es un puerto pequeño. El puerto de Hong Kong movió en el año 2002 29 veces más carga contenerizada, que el puerto escogido como base. El puerto de Singapur cerca de 26 veces más carga contenerizada y el puerto de Róterdam en Holanda, moviliza diez veces más carga que el propio puerto de Manzanillo.

En conclusión se puede afirmar que los nueve puertos escogidos más grandes del mundo superan largamente lo que moviliza el puerto de Manzanillo, que es el líder en carga contenerizada desde el año 2002 en el país.

Cuadro IV-15

Dimensiones y órdenes de magnitud del puerto de Manzanillo, respecto a los puertos más grandes del mundo que movilizan carga contenerizada

Puerto	Teus en 2003	Teus en el 2002	Teus en el 2001
Hong Kong (China)	29.38	29.97	38.82
Singapur (Singapur)	25.98	26.52	33.96
Shanghai (China)	16.04	13.79	13.80
Busan (Corea)	14.63	14.79	17.60
Róterdam (Holanda)	10.02	10.20	13.30
Los Angeles (EEUU)	9.33	9.56	11.29
Hamburgo (Alemania)	8.66	8.40	10.22
Long Beach (EEUU)	6.57	7.07	9.72
Nueva York (EEUU)	5.70	5.87	7.24
Manzanillo (México)	1.00	1.00	1.00
Cifras absolutas del puerto de Manzanillo (en teus)	708, 417	638, 597	458, 472

Fuente: cálculos del autor en base al cuadro IV-13.

En resumen, se puede afirmar que las perspectivas de la economía mundial en general son positivas y que se nota un auge del transporte marítimo, explicado por las veinte empresas que dominan los mares y tocan a los puertos principales del mundo. El fenómeno de concentración afecta a los puertos latinoamericanos y mexicanos, ya que como puertos pequeños y medianos sufren los impactos del vaivén internacional, siendo los puertos más grandes de México puertos pequeños, en relación con los estándares mundiales.

4.2. Los puertos latinoamericanos: casos y experiencias

Esta sección desarrolla el rol de los puertos latinoamericanos, a la luz de la experiencia internacional, demostrando que los esquemas públicos vinculados a los puertos (empresas públicas) trajeron ineficiencia y cuellos de botellas en la

gestión de los mismos, por lo que se hizo necesario, siguiendo sugerencias de organismos internacionales, como la CEPAL políticas de privatización y reestructuraciones portuarias, que bajo el énfasis de negocios de carácter privado, premiaron a la competencia y se consiguió en general resultados satisfactorios en el movimiento de carga general y en especial buenos rendimientos en el manejo de la carga contenerizada, que se resalta como un punto clave en esta investigación.

Como ya se expuso los procesos de privatización de los puertos latinoamericanos han venido acompañados de una acelerada apertura comercial, en el marco de un modelo de economía abierta.

Pese a estos atributos registrados en los procesos de privatización realizados debería notarse que los puertos de América Latina como lo plantea Sanchez (CEPAL, Lima, noviembre 13 de 2003) no se encuentran considerados en los primeros cuarenta puertos del ranking mundial. Esto se explica porque los puertos más grandes del mundo vienen incorporados en los territorios y regiones que pertenecen a los países desarrollados, asociados a la tríada comercial, es decir pertenecen a países desarrollados vinculados a: Estados Unidos, Japón o a naciones de Europa principalmente y China. También están incluidos dentro de los cuarenta primeros puertos hub de transferencia mundial, Singapur, el puerto de Hong Kong y algunas terminales estratégicas que se encuentran en las rutas Este-Oeste, vinculados con la Cuenca del Pacífico y con países como la India, China y Japón.

El cuadro IV-16 refleja dichas tendencias, ya que los diez primeros puertos del mundo movilizan el 38 % de carga contenerizada y ninguno de ellos pertenece a la región latinoamericana, mostrando los efectos de concentración económica típica del mundo capitalista y lo relativo que significa ser puerto grande, mediano o pequeño y de carácter local.

Cuadro IV-16

Actividad de puertos, ordenado por movimiento de TEUS, año 2002

Ranking mundial	Total TEU	LAC	part.
1° a 10°	92.850.310	0	38%
11 a 20°	36.197.502	0	15%
21 a 40°	38.990.118	0	16%
41 a 100°	54.858.142	13	22%
101 a 200°	20.184.155	30	8%

201 a 31	2.946.655	36	1%
Total primeros 315 puertos	246.946.882	100%	

Fuente: Elaborado por el Eco. Ricardo Sánchez . Exposición en el "Seminario sobre Concesiones para la provisión de infraestructura de transporte: desafíos para América Latina", Noviembre 13-14 , 2003.

*Según las últimas estadísticas los 5 primeros puertos que han tenido mayor movimiento de contenedores son del Asia (3), Europa (1) y Estados Unidos (1).

En América Latina también se registra, en la última década, el comercio intraregional que ha crecido a una tasa mayor que el comercio exterior en general. Por causas de carácter político y económico, esta integración regional últimamente ha perdido ímpetus, sin embargo, el deseo político expresado por los gobiernos de la región y las expectativas que se dan en el marco de acuerdos subregionales también están ayudando a que el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) se reactive aunque últimamente este esquema de integración presenta problemas especialmente por el cambio de los presidente que apoyan al esquema del MERCOSUR.

El principal eje de movimiento de carga como lo manifiestan distintos especialista se da por vía marítima en Sudamérica y es la ruta Brasil-Argentina la más importante, seguida por la ruta Brasil-Chile con más del 80% del comercio internacional .

Como ya se ha adelantado en otros capítulos, los puertos del sector público en América Latina y el Caribe, se enfrentaban en la década de los ochenta del Siglo XX a una crisis económica expresada en caída de carga, sobrecostos, tarifas altas, demandas muy fuertes de los sindicatos y corrupciones, que finalmente repercutía en la eficiencia portuaria. Por eso el cuadro IV-17 demuestra la poca productividad de algunos puertos latinoamericanos como del Callao, de Paita en Perú y mejor eficiencia en puertos chilenos como San Antonio. En algunos casos esta baja productividad en el movimiento de contenedores se explicaba por la falta de grúas pórtico que coincidía con el atraso económico y comercial de algunas costas del Pacífico sudamericano (ver mapa IV-17).

Cuadro IV-17

La eficiencia de los puertos regionales

(Entre los terminales de la Costa Oeste de Sudamérica, el Callao y Paita resultan los más lentos en el desembarque de mercadería).

Puertos	Movimiento de	Contenedores	Equipo portuario	Grúa pórtico
	Toneladas por año	por hora	Existe grúa móvil	
Callao	521, 382	30	0	0
Guayaquil	462, 609	70	2	1
San Antonio	438, 585	120	2	4
Valparaíso	300, 032	80	2	2
Buenaventura	240, 000	80	1	2
San Vicente	208, 151	50	2	0
Iquique	111, 510	50	2	0
Lirquen	72, 341	50	2	0
Paita	50, 840	20	0	0

Fuente: El Comercio, 8/11/03, entrevista a Arturo Woodman de TISUR

Mapa IV—1
Los Puertos Latinoamericanos



Fuente: TISUR, Álvaro Galindo

En síntesis, las tendencias de América Latina coincidieron, de acuerdo al modelo de economía abierta, en facilitar el comercio exterior para lo que se necesitaba mejorar la eficiencia de los puertos. Las políticas en ese sentido, fueron privatizar los puertos, reduciendo de esa manera la carga fiscal que significaba contar con puertos públicos onerosos y convertir a los puertos en empresas eficientes.

De acuerdo a la CEPAL la experiencia latinoamericana demuestra que la participación privada aumenta la eficiencia portuaria, contando con el apoyo de la reforma laboral y reglamentando adecuadamente el poder monopólico de los puertos que están en competencia.

Debe recordarse que 1992 la Comisión Económica para América Latina (CEPAL: 1992) dio a conocer la siguiente situación que imperaba en la actividad portuaria en América Latina :

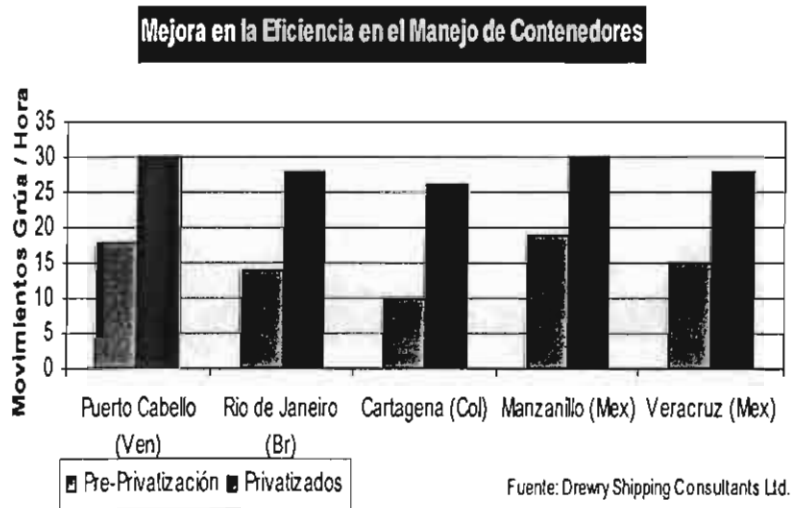
“Los puertos de América Latina y del Caribe, de propiedad estatal, enfrentan una crisis casi total del marco de sus actividades. Las consecuencias de la administración y propiedad portuaria por parte del sector público, pueden ser observadas en situaciones tales como la excesiva mano de obra utilizada, las restricciones políticas para la construcción de instalaciones en nuevos sitios y en el traslado de ciertas actividades a lugares más adecuados, los esquemas de trabajo costoso, la baja productividad y las tarifas excesivamente altas, en comparación con los niveles internacionales.

Se afirmaba:

“Si muchos puertos de la región no reducen sus costos ni mejoran su productividad, se perderá una importante oportunidad para aumentar la competitividad de las exportaciones regionales en los mercados internacionales”.

Como se muestra en el gráfico IV-2 efectivamente con la aplicación de las políticas privatizadoras algunos puertos de México, de Venezuela y Brasil aumentan su productividad. México como será desarrollado con más detalle en otros puntos de este capítulo efectivamente aumentó su carga general, mejoró su eficiencia en carga contenerizada y registró puertos ganadores, como fueron precisamente los puertos de Veracruz y Manzanillo.

Gráfico IV-2



Como lo expresa el recuadro IV-1, la experiencia de privatización de los puertos españoles, sirvió de ejemplo para los puertos latinoamericanos, que aplicaron los distintos postulados de estas recomendaciones. El modelo landlord se impuso en América Latina, sirviendo de ejemplo para la privatización de muchos puertos latinoamericanos.

Recuadro IV-1

Recomendaciones sobre la forma de propiedad en los Puertos Iberoamericanos.

1. Derivado de las experiencias observadas para el caso español, se confirma para los puertos de América Latina el modelo de gestión pública de titularidad estatal, autónoma y descentralizada, aunado a la privatización de servicios portuarios a los particulares, como el mejor esquema a seguir.
2. Resulta indispensable identificar mecanismos que permitan implementar un verdadero sistema de desarrollo portuario en el cual el tema puerto - ciudad sea primordial, es decir, que se deberá prever una conciencia armónica entre ambos, a efecto de lograr el cumplimiento de los objetivos comunes.
3. Es necesario que las autoridades portuarias desarrollen planes estratégicos que sirvan de guía a la actividad del puerto en el mediano y largo plazo. Estos planes deberán ser flexibles y dinámicos conforme a las condiciones que el marco portuario requiera.
4. Vista la experiencia europea que otorga especial cuidado al tema medio ambiental, es fundamental la aplicación de políticas que conduzcan a la puesta en marcha de normas estrictas de cuidado del medio ambiente, en las actividades del puerto y de la navegación.
5. Sólo los puertos competitivos lograrán sobrevivir en el futuro, por lo tanto se debe procurar que todos los actores de la comunidad portuaria que participan en la integración de los costos portuarios hagan un esfuerzo para lograr el menor costo unitario posible. Lo anterior, sin perder de vista que los costos influyen parcialmente en las decisiones de los clientes para acudir a los puertos, ya que también juegan roles relevantes la productividad, la calidad del servicio y las menores permanencias en muelle.
6. Resulta claro que en la actualidad es imprescindible contar con elementos modernos de información y telemática para agilizar los procesos, abaratar los costos y responderá las necesidades de los clientes.
7. Se recomienda avanzar en la cultura de calidad total en los puertos, de tal manera que se garanticen estándares óptimos de servicio, que no se limiten a un eslabón de la cadena sino al conjunto mismo de la actividad, lo que seguramente redundará en la fidelización de las cargas portuarias.
8. Es conveniente que los puertos que pretendan competir adecuadamente en el futuro desarrollen áreas de valor agregado, con lo cual no sólo se beneficiará el dueño de la carga y el puerto, sino que redundará en beneficios socioeconómicos para la región.
9. todos los puertos deben disponer de unidades de comercialización que se encarguen de buscar nuevos negocios y evaluar ex post los servicios prestados, de manera que se corrijan las deficiencias incurridas si las hubiera.

10. La viabilidad de grandes proyectos de inversión en los puertos deben ser evaluados considerando no solamente los criterios financieros, sino que también consideraciones de orden social. Por lo tanto, los proyectos que por su evaluación no soporten los retornos deseados por lo privados, sea la propia autoridad portuaria quien los realice.
11. Establecer mecanismos eficientes de coordinación entre las diferentes autoridades involucradas en el ámbito portuario, con la finalidad de agilizar el mecanismo.
12. Resulta deseable que cada país disponga de una ley amplia y fuerte, que garantice la continuidad de las políticas adoptadas por el sector portuario independientemente de los cambios de gobierno.
13. Valorar con una visión amplia, a nivel continental, los puertos que tienen condiciones favorables para desarrollar servicios portuarios a toda América Latina.
14. Se deben establecer mecanismos continuos de capacitación para el personal portuario en todos los niveles.

Fuente: Primer Evento de Comercialización de los puertos Mexicanos, Veracruz, 28 de junio de 1997.

Una de las cuestiones relacionada con el manejo y gestión de los puertos, tiene que ver con el funcionamiento de un esquema público o uno de carácter privado. Se asocia en general que un esquema de carácter privado es más eficiente que un esquema basado en una organización estatal.

La historia de los distintos casos y experiencias demuestran la existencia de puertos públicos eficientes; pero también se registran puertos de uso privado que son competitivos. En esa discusión, a continuación se presentan algunos recuadros que buscan mostrar experiencias de puertos con los resultados conseguidos en carga y en competitividad. En general, en América Latina se comprueba que los esquemas de carácter privado han tenido mejores resultados de carácter económico y empresarial, en comparación a esquemas antiguos que administraban los puertos mediante la modalidad de puertos públicos.

En el recuadro IV-2 se demuestra que si es posible un trabajo conjunto entre los sectores públicos y privados. Mediante este esquema los dos sectores ganan si se manejan empresarialmente y planificadamente, como se comprueba en los casos de los puertos de Alemania (Bremen y Bremerhaven).

El recuadro IV-3 detalla los modelos de organización de puertos, los mismos que siguen tres modalidades: service ports, tool ports y landlor ports. Se pone ejemplos de puertos y se destaca que el caso del puerto de Singapur, es un puerto operador en manos del estado, que ocupa el segundo lugar en el año 2003 como terminal de contenedores en todo el orbe.

En relación a los problemas organizativos de los puertos los casos de los puertos chilenos en el recuadro IV-4, demuestran lo importante que fue la reorganización de los mismos que era manejados por una empresa pública y como una Nueva Ley de Puertos ,promulgada en 1997 se consiguió la eficiencia buscada.

El caso brasileño, por su lado es ilustrado en el recuadro IV-5, mostrando que los problemas sindicales en los puertos de Brasil encarecían el uso de los mismos. Las reformas realizadas han mejorado este entorno negativo; aunque todavía se registran menores avances en el campo de la privatización, en relación a otros casos latinoamericanos.

Finalmente como una muestra de los casos latinoamericanos se presenta la experiencia argentina (recuadro IV-6) y los avances de los puertos de Panamá(recuadro IV-7).En este último caso se registra la privatización del puerto de Manzanillo en 1993 y los avances de la Terminal de Colón y el puerto de Cristóbal.Ultimamente,el puerto de Balboa en el año 2000 empezó su funcionamiento.Estos dos puertos en los extremos del Canal de Panamá se constituyen en estaciones de transbordo, que apoyan al tránsito del Canal de Panamá, que sigue siendo el paso obligado y estratégico de la carga que se mueve por los dos océanos y llega tanto a Sudamérica como a las Costas Este y Oeste de Estados Unidos.

Recuadro IV-2

OPERACIONES CONJUNTAS ENTRE LOS SECTORES PÚBLICO Y PRIVADO

La mayoría de los puertos de Alemania, Bélgica y los Países Bajos son de propiedad de los gobiernos locales o municipales y administrados por ellos, y no gozan de autonomía jurídica o económica. A pesar de ello, tienen una gran autonomía comercial y de gestión pues las autoridades contratan a expertos del sector privado para su explotación. En los puertos de Bremen y Bremerhaven, los servicios de manipulación de la carga están a cargo de una empresa de carga y descarga denominada BLG. Se trata de una sociedad de responsabilidad limitada y la ciudad de Bremen es propietaria del 51% de las acciones. BLG tiene a su cargo el despacho de aproximadamente el 80% de la carga de Bremen y de toda la carga de Bremerhaven, salvo el petróleo y ciertas cargas a granel.

Fuente: CEPAL."La reestructuración de Empresas Públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe.Santiago de Chile, julio de 1992,p85.

Recuadro IV-3

Modelos de organización de puertos

La literatura sobre transporte marítimo clasifica a los puertos según la propiedad de su infraestructura y superestructura. Según esta clasificación, existen tres tipos de puertos: los puertos operadores (service ports), los puertos en concesión (tool ports) y los puertos de propietario (landlord ports). Según el modelo del puerto operador-predominante en los puertos públicos latinoamericanos en los años setenta-La autoridad portuaria se encarga de la administración de la infraestructura, la superestructura y el funcionamiento general del puerto. El puerto de Singapur es un puerto operador propiedad del Estado, pero también existen puertos operadores privados, como el puerto de Hong Kong. El puerto en concesión es aquel en el que la infraestructura y la superestructura son propiedad de la autoridad portuaria y sus servicios han sido otorgados en concesión a empresas privadas. La mayoría de los puertos públicos latinoamericanos funcionaron bajo este modelo durante los años ochenta; sin embargo, este modelo aún sigue vigente en la mayoría de los países Centroamericanos, a excepción de Panamá. Por último, en el modelo de puerto de propietario, la infraestructura pertenece a la autoridad portuaria y es administrada por ella, mientras que la superestructura esta en manos del sector privado, que se encarga de proveer los servicios portuarios.

Fuente: BID. "El Motor del Crecimiento", Washington, D.C., 2001. p. 175

Recuadro IV-4

Experiencia Chilena

Hasta 1981, la Empresa Portuaria de Chile (Emporchi) tenía a su cargo once importantes puertos públicos y el monopolio de la manipulación de la carga. Emporchi había creado un sistema de manipulación de cargas en virtud de dos grupos de trabajadores: los estibadores, que debían obtener una licencia para trabajar, y los trabajadores contratados directamente por Emporchi para llevar la carga desde el buque hasta el puerto. A partir de ese año se abolió el monopolio y se introdujo un sistema multioperador. Se otorgaban licencias a empresas privadas para ofrecer sus servicios en los puertos públicos. El éxito inicial al implementar este nuevo sistema porque durante los ochenta y noventa el comercio aumento considerablemente, hasta que en 1997 se promulgo la Ley de Modernización de Puertos y se crearon once autoridades portuarias. Las concesiones se otorgan por periodos de 15 a 20 años con la posibilidad de extenderlas hasta un máximo de 30 años. En el año 2000 comenzaron a funcionar cuatro de las concesiones: San Vicente, San Antonio, Valparaiso e Iquique. Estas concesiones en 1999 representó para el gobierno un ingreso de US\$ 300 millones. El puerto de Arica no pudo ser concesionado porque las autoridades portuarias impusieron excesivos requisitos de infraestructura, que hacían que el proyecto no fuera rentable.

Fuente: BID. "El Motor del Crecimiento", Washington, D.C., 2001. p. 176-177

Recuadro IV-5

Experiencia Brasileña

Hasta 1993 los puertos brasileños se caracterizaban por su ineficiencia, exceso de burocracia y constante falta de inversión. Este resultado se reflejaba en las tarifas portuarias que era tres veces hasta seis veces más del promedio internacional, largos periodos de espera de los buques y servicios deficientes.

La Ley de Modernización Portuaria permitió la participación privada en los servicios de manejo de carga y liberalizó las tarifas portuarias con el propósito de promover las competencias entre puertos vecinos. El gran obstáculo ha sido la resistencia sindical. Las dificultades ocasionadas por el gasto de planilla limita la posibilidad de recortar los gastos portuarios. El proceso ha rezagado a Brasil en comparación al despegue que ha tenido Argentina. Por ejemplo:

En 1998 el costo promedio de manejo de un contenedor de 20 pies en Buenos Aires era de US\$ 130, mientras que en Santos ascendía a US\$ 350. Una de las razones era que se necesitan 50 trabajadores para movilizar la carga de un buque en Santos, en comparación con Buenos Aires donde solo necesitan 14.

Por el contrario, en dos terminales concesionadas de Santos, el tiempo de espera cambió de varios días en 1997 a menos de un día en 1999. En los puertos pequeños como Itaji, Laguna, Cabedelo y Porto Velho el 75% de su infraestructura para 1999 ya estaban arrendadas al sector privado. Los principales cambios:

Recuadro IV-6

Experiencia Argentina

Desde los setenta Argentina traspasó al sector privado algunos servicios de estiba de Buenos Aires. Obteniendo resultados que nos satisficieron a los usuarios por la excesiva reglamentación y la superposición de las funciones de las entidades estatales. Los otros puertos seguían el modelo operador, con aranceles elevados por manejo de contenedor.

En 1990 se adoptaron algunas medidas para desregular y descentralizar los puertos públicos más integralmente. La desregulación se conformó de abolir las prácticas laborales restrictivas en los puertos y los buques y liberalizar algunos precios. Se permitió el cabotaje a los buques extranjeros. El proceso se descentralizó, transfirió la propiedad de los puertos a las provincias, a las cuales se le impuso la responsabilidad de establecer sus propias autoridades portuarias encargándose de la infraestructura del puerto y de otorgar concesiones a empresas privadas.

El caso del terminal de Zarate está siendo remodelado por el sector privado permitiendo la manipulación de contenedores.

Recuadro IV-7

Experiencia de Panamá

Panamá fue uno de los primeros países latinoamericanos que privatizó un puerto público. La primera privatización tuvo lugar en 1993, cuando se otorgó la concesión de la Terminal Internacional de Manzanillo. Esta comenzó a funcionar a partir de 1995, tuvo tanto éxito que dio origen a otras concesiones de explotación.

La Terminal de contenedores de Colón y el puerto de Cristóbal comenzaron sus operaciones en 1997, el puerto de Balboa en 2000.

La ventaja de los puertos panameños como la terminal de Manzanillo es su proximidad al Canal de Panamá. El flujo de carga en Manzanillo aumentó de 161.000 TEU en 1995 a 878.000 TEU en 1999, y la mayoría de la carga es para trasbordo.

Fuente: BID. "El Motor del Crecimiento", Washington, D.C., 2001. p. 179

En conclusión, tanto en la experiencia mundial, como el contexto latinoamericano, se resaltan los temas de la privatización portuaria, que permiten entender las políticas que se han aplicado en los puertos con el fin de volverlos eficientes y competitivos. Estos esquemas empresariales han demostrado en general resultados positivos; aunque mantienen asignaturas pendientes que este trabajo resalta.

En todo caso, la experiencia de la privatización de los puertos en México, bajo una modalidad de reestructuración portuaria, también demostrará logros, avances y problemas que se presentan a continuación.

4.3. El análisis del movimiento portuario mexicano: tendencia y dinámicas en el periodo de estudio

4.3.1. Tendencia general de la carga total que se mueve por los puertos de México

Desde 1990 y como reflejo de la política económica y comercial que incluye la apertura comercial y una economía abierta que reduce los aranceles de importación, la carga general que se movilizó por todos los puertos del país tuvo un crecimiento en el primer periodo (1990-1994) de 2.3%¹³⁷, que contrasta con la reactivación más dinámica de los cuatro siguientes años, en donde se registro una tasa de 6.4% respondiendo a la políticas de buscar la eficiencia portuaria y facilitar el movimiento de importaciones y exportaciones con un tipo de cambio favorable. Resalta en este análisis los "boom" de crecimiento de 1996 (11.8%) y de 1998 de 8.0%, los más altos del periodo. Especialmente durante 1997, se movilizaron 219.8 miles de toneladas y 237.4 de similares unidades físicas en 1998, cifras que superan ampliamente la que se registró en 1990, de tan sólo 169.1 miles de toneladas. Debe explicarse que en el mediano plazo este movimiento ha seguido siendo dinámico, creciendo hasta alcanzar en el año 2004 un movimiento de 266.0 miles de toneladas de carga. En general, en los últimos quince años la carga de los puertos ha crecido una vez y media más, con una tasa en promedio de 3.3% (ver cuadro IV-18).

Cuadro IV-18
Tasas de crecimiento del movimiento portuario total en México en porcentajes (1990-2004)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Tasa de crecimiento		3.1	4.3	0.9	1.1	0.6	11.8	5.4	8.0
Carga total (en millones de toneladas)	169.1	174.3	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	219.8	237.4

Continuación cuadro IV-18

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004/1990
Tasa de crecimiento	-2.5	5.5	0.0	3.5	4.6	0.5	3.3

¹³⁷ Se considera una función polinomial en donde la carga inicial es 169.1 miles de toneladas y la carga final es 185.4 de las mismas unidades; y se considera un periodo de cuatro años. De esa manera la tasa de crecimiento resulta ser 2.3%.

Carga total (en millones de toneladas)	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0	
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1994-2000), (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Se han actualizado las cifras con la revisión del Anuario Estadístico de los Puertos de México, 2002, 2003 y 2004.SCT.

Ello significa que el movimiento de las exportaciones e importaciones han crecido dinámicamente en el marco del TLCAN firmado con Estados Unidos y Canadá, y por la ampliación de mercados internacionales como Japón y Medio Oriente, que siguen siendo mercados importantes para México. Cabe advertir que una interpretación de estas cifras demostraría que el incremento en el tráfico de mercancías se debe al cambio del modelo de desarrollo presentado, como ya se vio en la primera mitad de los ochenta. Esta tendencia al ascenso se interrumpió con la devaluación del peso en los años 1994 y 1995, y posteriormente se vuelve a recuperar el alto ritmo de crecimiento. La reactivación espectacular experimentada durante 1998 se explica por el aumento del cabotaje de 12.7% y el crecimiento de la carga de altura de 6.2%. En esos años se registran bajadas y subidas de la carga total demostrando la ligazón que tiene la economía mexicana con el ciclo económico norteamericano, que la vuelve vulnerable y también por los cambios que tiene la exportación del movimiento petrolero, muy sujeto al entorno internacional poco predecible.

Cuadro IV-19
Tasas de crecimiento del movimiento portuario, 1991-2004

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1991/2004
Altura	5.1	4.8	2.5	0.6	0.3	17.9	9.6	6.2	-2.8	7.6	1.5	4.0	3.8	0.5	4.2
Cabotaje	-0.6	3.4	-2.2	2.1	1.3	0.0	-4.2	12.7	-1.7	0.3	-3.7	2.1	7.1	0.4	1.2
Total	3.1	4.3	0.8	1.1	0.6	11.7	5.3	8.0	-2.5	5.5	0.0	3.5	4.6	0.5	3.3

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Las cifras han sido actualizadas al 2004.

Desde el año 2002 se nota un aumento importante de la carga de altura y un crecimiento oscilante de la carga de cabotaje. En el cuadro IV-19 se puede ver estos cambios de tendencia que demostrarían el crecimiento que en general mantiene la economía y su expresión en el movimiento comercial vía el transporte marítimo. En promedio en el período 1990/2004 el movimiento de carga total como ya se expuso ha crecido 3.3 %, tasa parecida al promedio de la economía mexicana, mientras que la carga de altura ha aumentado en 4.2% demostrando la dinámica que tiene la carga contenerizada que será analizada con detalle y que

marca la importancia que cumplió la privatización portuaria, al lograr una mayor productividad en los puertos de México.

La dinámica portuaria expresada en el movimiento de carga, se basa en el movimiento petrolero y de contenedores que es realizado principalmente por los siguientes puertos: en el Pacífico en los puertos de Islas Cedros (Baja California), Manzanillo (Colima), Lázaro Cárdenas (Michoacán) y Salina Cruz (Oaxaca). En el Golfo, es destacable la actividad de Veracruz, Pajaritos (también de Veracruz), Dos Bocas (Tabasco) y Cayo Arcas (Campeche).

Como lo demuestra el cuadro IV-20, adjunto, pese a que se mantiene la importancia del petróleo que es comercializado por los puertos (vía cabotaje y hacia el mundo), se registra un aumento importante de la carga general y de la carga contenerizada; aunque también mantiene vigencia el granel mineral que represento 18.0 % en 1991, 22.8 % en 1998 y 21.0% en el año 2004.

Cuadro IV-20
Importancia estructural que cumplen las distintas cargas que se movilizan en los puertos
(1991, 1998 y 2004) (toneladas) (cifras absolutas)

Tipo de carga	1991	%	1998	%	2004	%
Petróleo y derivados	124199,000	71.3 %	147 392,000	62.1 %	161 666,709	60.8 %
Carga general suelta (1)	9 685,000	5.6%	19 954,000	8.4 %	17 518,899 (2) 14 552,393 (3)	6.6 % 5.5 %
Granel agrícola	5 345,000	3.1 %	10 464,000	4.4 %	9 369,079	3.5 %
Granel mineral	31 480,000	18.0 %	54 099,000	22.8 %	55 895,870	21.0 %
Otros fluidos perecederos	3 085,000	1.7 %	5 471,000	2.3 %	7 004,880	2.6 %
Total	174282,000	100.0 %	237380,000	100.0 5	266 007,830	100.0 %

(1) incluye carga general suelta y contenerizada

(2) En el año 2004 es solo carga general suelta.

(3) Exclusivamente carga contenerizada.

Fuente: SCT y cálculos del autor.

Dentro del movimiento petrolero cumplen un papel destacado el puerto de Salina Cruz en el Istmo de Tehuantepec y la Terminal Pajaritos, terminal que es administrada exclusivamente por PEMEX y que se considera en la zona de influencia del puerto de Coatzacoalcos.

Los informes de la iniciativa privada respecto al tema portuario decían: "el alto ritmo que vienen alcanzando los puertos después de la privatización (1994) se debe no sólo al mejor desempeño exportador del país, sino

también a la mayor operatividad de los puertos a consecuencia de su modernización".¹³⁸

Cuadro IV-21
Crecimiento de la carga según distintas modalidades (1987-2004)

	1987-1990	1991-1998	1999-2004
Total	3.2%	4.5%	2.8%
Altura	1.8%	5.8%	4.1%
Cabotaje	6.1%	1.7%	1.2%

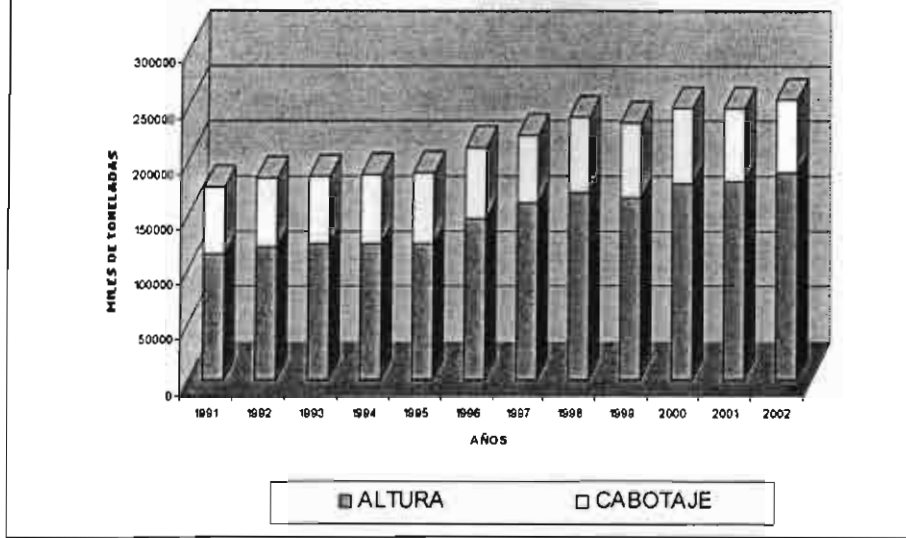
Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1994-2000), (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Se han actualizado las cifras con la revisión de los Anuarios Estadísticos de los Puertos Mexicanos, SCT, 2002, 2003 y 2004.

En el cuadro IV-21 se detalla como en el período 1991-1998 la carga de altura (de exportación e importación) crece 5.8% y como la carga total ha aumentado 4.5%, mientras que en el período 1999-2004 la misma carga de altura crece 4.1 % mientras que la carga total aumenta 2.8 %. Lo anterior demostraría que luego de diez años de la reestructuración portuaria es evidente la dinámica alcanzada por la carga de altura y especialmente de la carga contenerizada, que contrasta con la etapa de la economía cerrada, caracterizada por el movimiento de cabotaje con puertos que tenían zonas de influencia contiguas a su ámbito regional y que se especializaban en el movimiento de granos, de petróleo y de hierro, como es el caso del puerto de Lázaro Cárdenas.

Esta dinámica de crecimiento del movimiento de altura y, lo bajo del crecimiento del ritmo de cabotaje, indican también que la característica del modelo hacia afuera es un nuevo comportamiento que concurre al aumento importante de las importaciones y el crecimiento destacado de las exportaciones.¹³⁹ En detalle, como lo registró el cuadro IV-22, el movimiento de cabotaje ha sido negativo en muchos años del período debido a que la retracción del mercado interno reduce las ventas de petróleo y quita dinámica al movimiento de las costas del Pacífico y del Golfo, que resienten las etapas de contracción económica por las que pasó el país.

¹³⁸ Véase: Centro de Estudios Económicos del Sector privado, A.C., "Los primeros pasos hacia la privatización integral de sistema portuario mexicano", *Actividad Económica*, Núm.208, México, mayo de 1998, pp.17-18. Igualmente, como lo aportan los documentos oficiales y si se compara la capacidad portuaria de 1993 con la de 1998 en México, se registra que ésta ha crecido de 40.6 a 61.1%. (Para cifras absolutas véase el cuadro 3.1, p.75 de *Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998)*). Asimismo, se recomienda para actualizar el diagnóstico véase: "Obsoletas las instalaciones de puertos mexicanos faltan caminos y ferrocarriles" en *El Financiero*, México, 18 de julio de 1999.

¹³⁹ Se entiende que el movimiento de altura se compone de un comercio internacional de exportaciones e importaciones



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT. Anuario Estadístico 2002

Parece plausible pensar que el movimiento de los puertos en México se ha reactivado, ayudado por esquemas que tienen mayor eficiencia y que llevan a movilizar más mercancía comercial por las Administraciones Portuarias Integrales (APIS). No obstante, hay que decir que mucho de los movimientos comerciales en los puertos dependen de los ciclos económicos, lo que hace que aumenten, por ejemplo, las importaciones de granos en Veracruz cuando se presentan sequías o que aumente la carga de cemento de la empresa Cruz Azul, que temporalmente compra Ecuador y sale por el puerto de Salina Cruz; o que se dinamice el puerto de Guaymas cuando la empresa Ford de Hermosillo en Sonora necesita que sus partes y piezas sean movilizados por este puerto mediante la modalidad de "justo a tiempo".

Los ejemplos demuestran que algunos puertos se reactivan siguiendo las necesidades de los mercados internos y reflejando, en algunos casos, los movimientos de las navieras, por lo que son las dinámicas internacionales no predecibles las que privilegian repentinamente el movimiento de los puertos. En todo caso, hay una lógica internacional al movimiento portuario, por lo que son las necesidades de las economías desarrolladas (Países centro), especialmente de los Países que constituyen la triada y de los bloques comerciales de integración firmados, los que reactivan los puertos y por tanto, nuestras economías periféricas.

En detalle, si se analiza el movimiento en los puertos del Pacífico y del Golfo se encuentran algunas sorpresas. Por ejemplo, si se estudia la concentración del total de carga en los cinco puertos más grandes, es decir: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz, se encuentra que, en promedio, sólo el 21.0% de la carga total se movió por los denominados puertos líderes o principales (estos puertos manejan carga contenerizada y carga petrolera principalmente; pero su dinámica la da el movimiento comercial vía contenedores). Por otro lado, los puertos del Istmo de Tehuantepec (incluyendo la terminal de Pajaritos)

concentraron, en el mismo período, un promedio de 23 % del total de la carga mexicana (Cuadro IV-22).

Cuadro IV-22
Concentración de carga total (incluye carga petrolera)
Puertos líderes y puertos del Istmo de Tehuantepec, en porcentajes (1992-2004)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	2	3	4	5	6	7	8	9		1	2	3	
Cinco puertos principales*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8

* Considera los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.

** Incluye los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos administrada por PEMEX pero que pertenece al recinto portuario del puerto de Coatzacoalcos.

Fuente: cuadro 1 del anexo no 11.

Esta aparente duda acerca de qué pasa con el resto de carga total movilizada en todo el país, se explica al considerar la importancia que tienen los puertos petroleros, dentro de los que cabe resaltar: Islas Cedros en Baja California, Dos Bocas en Tabasco, Cayo Arcas en Campeche, Tuxpan en Veracruz, Guaymas en Sonora y Guerrero Negro en Baja California Sur, Como lo indica el Cuadro I-13 son puertos que movilizan en forma global, carga petrolera siendo su especialización de ese carácter. Dado que la mayoría de estos puertos se comportan como enclaves si bien se resalta su importancia, este trabajo busca resaltar la variable carga contenerizada que explica el nuevo movimiento comercial y que posibilita ligarse con los Países vía el comercio internacional vendiéndose bienes con mayor valor agregado que solo petróleo.

Cuadro IV-23

Carga total en puertos líderes, puertos del Istmo de Tehuantepec y otros puertos petroleros de importancia

Porcentajes de participación respecto al total (1992-2004)

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cinco puertos líderes*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	5.5	4.7	4.7	5.1
Dos Bocas, Tab.	12.6	12.5	17.0	8.8	11.2	11.6	11.0	8.7	9.5	11.5	12.2	12.5	10.1
Cayo Arcas, Camp.	17.6	17.2	16.5	16.7	15.1	18.1	17.1	16.7	17.2	19.1	19.5	21.1	24.2

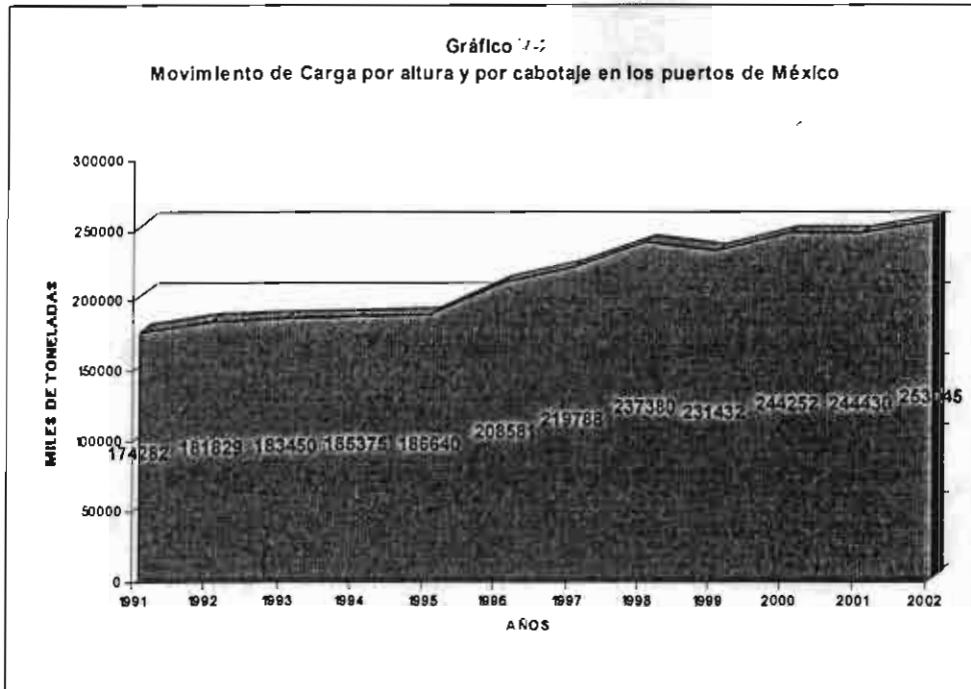
Tuxpan, Ver	3.7	3.9	3.0	3.9	3.3	3.8	4.2	4.0	4.1	4.1	4.4	3.9	3.8
Guaymas, Son.	2.8	2.6	2.9	2.7	2.7	2.3	2.0	1.8	1.6	1.6	1.3	1.1	1.1
Guerrero, B.C.S.	3.1	3.1	2.9	3.2	3.3	2.9	2.9	2.9	3.0	2.7	2.3	2.3	2.6
Punta Venado, Q.Roo	2.2	2.5	2.8	3.3	2.9	2.8	2.9	2.6	2.8	2.7	2.6	2.6	2.7
Resto	10.5	10.2	10.3	10.3	9.6	9.9	9.4	10.3	10.4	10.2	9.2	9.0	9.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total en millones de toneladas (cifras absolutas)	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	218.8	237.4	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0
.exportación	97.5	101.7	100.8	103.4	117.6	125.6	125.7	119.3	124.9	129.0	132.2	140.3	142.0
.importación	21.5	20.2	21.9	19.7	27.5	33.4	43.2	44.8	51.8	50.4	54.4	53.4	52.6
.cabotaje	62.8	61.5	62.7	63.5	63.5	60.6	68.5	67.3	67.6	65.0	66.4	71.0	71.4

* Los puertos líderes o ganadores son: Manzanillo, Lázaro Carderías, Altamira, Tampico y Veracruz.

**Los puertos del Istmo son: Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos, administrada por PEMEX.

Nota: En total son 40 los puertos que movilizan la carga total por los litorales de México. Son veinte en el Pacífico y veinte en el golfo y el Caribe. Destacan entre los anteriores once puertos importantes en el lado del Pacífico y diez en el Golfo y el Atlántico. El cuadro resalta los más importantes puertos captando el fenómeno de concentración.

Elaboración: el autor en fase a fuentes de la SCT.



Fuente: Los puertos en cifras (1992-1998), SCT, op. Cit, cuadro 5.2 p..98

En conclusión, si se considera dentro de las cargas comerciales al petróleo, no parecería que los puertos del Istmo de Tehuantepec, ni los otros puertos anotados sean perdedores más bien son especializados exclusivamente en cargas petroleras. En todo caso, debe resaltarse que en los puertos de México existen especializaciones y así como existen puertos preparados para manejar carga contenerizada, otros puertos están dedicados a movilizar petróleo y se caracterizan por ser monoprodutores, en el sentido que transportan solo un producto.

4.3.2. El análisis del manejo de carga contenerizada

Los puertos movilizan más carga en la etapa de apertura comercial. Esto se debe a la nueva Ley de Puertos y a los procesos de reestructuración portuaria aplicados desde 1994, superando los viejos vicios y convirtiendo a las Administraciones Portuarias Integrales, en empresas eficientes, que dinamizan sus operaciones de carga total, de carga contenerizada y de carga petrolera.

Analizando la carga contenerizada se nota muy claramente los efectos de la política económica y comercial. Es como ya se adelantó, que el movimiento

de la carga, vía contenedores, se constituye en el instrumento de transporte que ha revolucionado la logística a nivel mundial, ya que mediante este recipiente de veinte pies de largo o cuarenta pies de longitud, puede movilizarse todo tipo de carga. Este diseño posibilita movilizar la carga sin corte ni interrupciones, facilitando el proceso de logística y aminorando los tiempos de traslado de un barco a un camión o viceversa. De esta manera la invención del contenedor en los primeros años de la década de los ochenta revolucionó el movimiento de carga internacional, vía los puertos y facilitó que los puertos de México se incorporen al proceso de comercio que se realiza con el transporte de contenedores.

Bajo esta perspectiva, el análisis exclusivamente de carga contenerizada, que se mide en teus y que se moviliza por los puertos de México, registra en el período 1982- 2004 un cambio estructural evidente, ya que si en 1982 se movilizaban por los puertos 104, 429 teus, ahora en el año 2004 el comercio es de 1 903, 845 teus. Es decir, en los últimos veintitrés años el comercio ha crecido más de 18 veces y ha alcanzado una tasa de crecimiento del 14.1 % , como lo verifica el cuadro IV-24 adjunto.

Cuadro IV-24

**Total de movimiento de contenedores por todos los puertos de México (número de teus)
(1982-2004)**

Año	Número de Teus	% tasa de crecimiento anual
1982	104, 429	
1983	89, 795	- 14.0 %
1984	94, 072	4.8 %
1985	109, 245	16.1 %
1986	120, 543	10.3 %
1987	162, 444.	34.8 %
1988	217, 042	33.6 %
1989	181, 015	-16.6 %
1990	273, 149	50.9 %
1991	299, 126	9.5 %
1992	337, 578	12.8 %
1993	463, 706	37.4 %
1994	549, 921	18.5 %
1995	569, 314	3.5 %
1996	684, 362	20.2 %
1997	902, 875	31.9 %
1998	1 010, 124	11.8 %
1999	1 117, 763	11.6 %

2000	1 315, 749	17.7 %
2001	1 358, 662	3.2 %
2002	1 564, 673	15.1 %
2003	1 685, 367	7.7 %
2004	1903, 845	12.9 %
Tasa de crecimiento todo el periodo anual		14.1 %

Fuente: ver cuadro 1 del anexo No 11

Los denominados puertos ganadores (líderes o principales) movilizaron el 91.1% del total. Es decir, la carga contenerizada se encuentra concentrada, sólo en los cinco puertos antes mencionados (Manzanillo, Veracruz, Altamira, Tampico y Lázaro Cárdenas (véase Cuadro IV-25). Por su parte, el puerto de Salina Cruz, que se especializaba además del petróleo, por su manejo de carga contenerizada, sólo alcanza 6.8% de los puertos del Pacífico y registra 2.2% del total del país. En suma, es un puerto relativamente secundario o perdedor.¹⁴⁰ Bajo esa medición esperar que el puerto se reactive exigiría que vuelva a manejar carga contenerizada, como en la época del Proyecto Alfa-Omega, hipótesis que no se acerca a la realidad, ya que parece que el fenómeno de concentración económica y de carga y vinculada al uso de los puertos, por razones internas y de carácter internacional apunta a privilegiar a los puertos del Norte ya señalados. Si el puerto se identifica como empresa sería una empresa pequeña que tiene pocos ingresos exclusivamente de carácter petrolero y por esa razón su reactivación puede incidir muy poco en una mejoría económica de la ciudad y puerto de Salina Cruz, cuyos habitantes siguen pobreza.

Cuadro IV-25
Carga conjunta de los cinco puertos ganadores (1992-2004)*
En manejo de carga contenerizada, medida en teus**
En porcentajes respecto al total

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Total (en teus)	337, 678	463, 706	549, 921	569, 314	684, 302	902, 875	1 010, 124
Total, puertos líderes (en teus)	284, 375	403, 464	507, 909	524, 365	633, 126	840, 142	941, 130

¹⁴⁰ Como lo indica C. Martner [1998:255-256]: Sin la generación de profundos cambios en las redes y en las rutas marítimas internacionales, que conduzcan a la utilización del Istmo de Tehuantepec para el tránsito interoceánico de mercancías entre el Atlántico y el Pacífico, no es factible esperar alteraciones sustantivas en torno al puerto. También puede verse el trabajo reciente de este autor: "Corredores intermodales de transporte y reorganización territorial: el caso del Istmo de Tehuantepec en México", ponencia presentada al V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores: Globalización y Territorio, Mimeo, 22 al 24 de septiembre de 1999, Toluca, Estado de México, pp.37.

Concentración (en %)	84.2	87.0	92.3	92.1	92.5	93.0	93.2

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Total (en teus)	1 117, 763	1 315, 749	1 358, 662	1 564, 673	1 685 367	1 903, 845
Total puertos líderes (en teus)	1 022, 650	1 199, 500	1 238, 194	1 431, 938	1 552, 694	1 771, 663
Concentración (%)	91.4	91.2	91.1	91.5	92.1	93.0

• Los puertos ganadores son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

** Los teus son unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies de largo (con un volumen de 8x8x20).

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998), op. cit, p. 124. Las cifras fueron actualizadas consultando los Anuarios Estadísticos de los Puertos de México. SCT, 2002, 2003 y 2004.

Como lo demuestran los cuadros IV-26 y IV-27 el fenómeno de concentración de carga contenerizada, vía los puertos de Manzanillo y Veracruz, se acentúa en los años 2000 a 2004, demostrando el vigor que cumplen solo dos puertos principales: uno en el Pacífico (Manzanillo) y otro en el Golfo y en el Caribe (Veracruz). En promedio, en el periodo 2000-2004 el 73 % de la carga transportada se moviliza a través de los puertos de Veracruz y Manzanillo. De lo anterior cabe concluir que los problemas de competencia están llevando a que naturalmente surja un puerto por el Pacífico que se convierte en líder y otro en el Golfo y Caribe como lo constituye Veracruz. Como se vera más adelante es en el sistema capitalista en donde se desarrollan los negocios de los puertos, y se convierte un fenómeno natural la concentración económica, carácter que también vienen representando los dos puertos, ya que por economías de escala, bajos costos, menores distancias y conformación del territorio era plausible que los puertos cercanos a los centros de México se conviertan en las palancas del comercio internacional. En todo caso, este fenómeno de concentración de carga es complementario a la tendencia principal de manejar la carga de exportación e importación por los puertos terrestres de la Frontera Norte como Laredo, Tijuana y Nogales, entre los más importantes.

Las tendencias expresadas en tasas de crecimiento reflejan el predominio del puerto de Manzanillo, que crece muy dinámicamente respecto al puerto de Veracruz, que parece llegar a un punto de saturación. Es espectacular el crecimiento conseguido por el puerto de Manzanillo que crece 22.3 % en el

período 2000-2002, despuntándose sin competidores como el primer puerto del Pacífico y de todo el país.

Cuadro IV-26

Concentración de los puertos de Manzanillo y Veracruz (considera carga contenerizada) vía los puertos principales o ganadores

	2000	2001	2002	2003	2004
Porcentaje	73.4 %	73.7 %	75.8 %	75.9 %	74.6 %

Fuente: cuadro No 1 del anexo No 11.

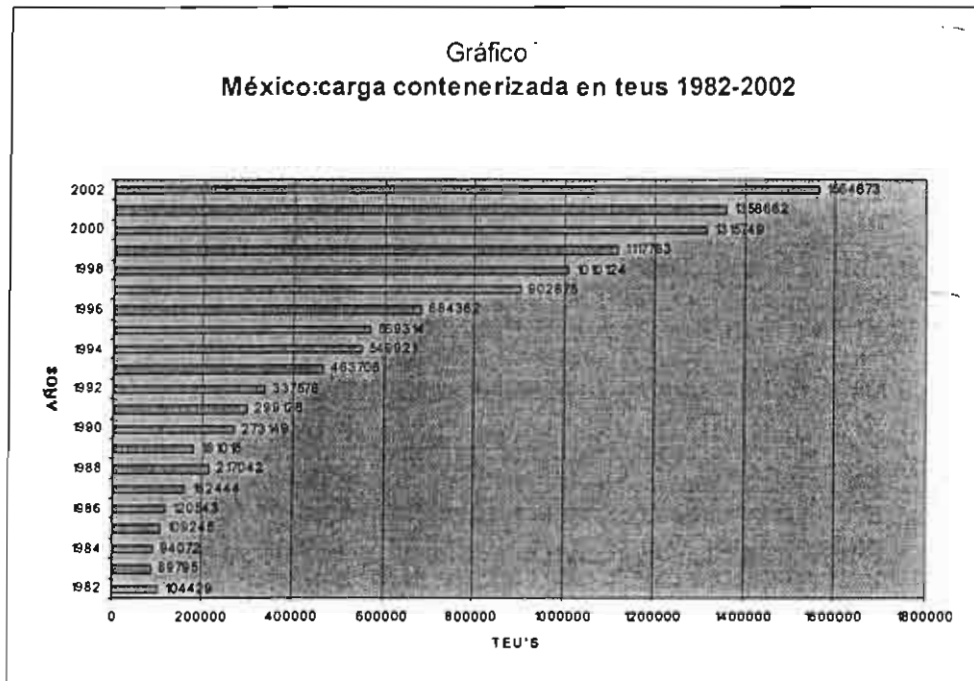
Cuadro IV-27

Cálculo de la tasa de crecimiento de concentración de solo carga contenerizada por los puertos de México que se transporta por los puertos principales

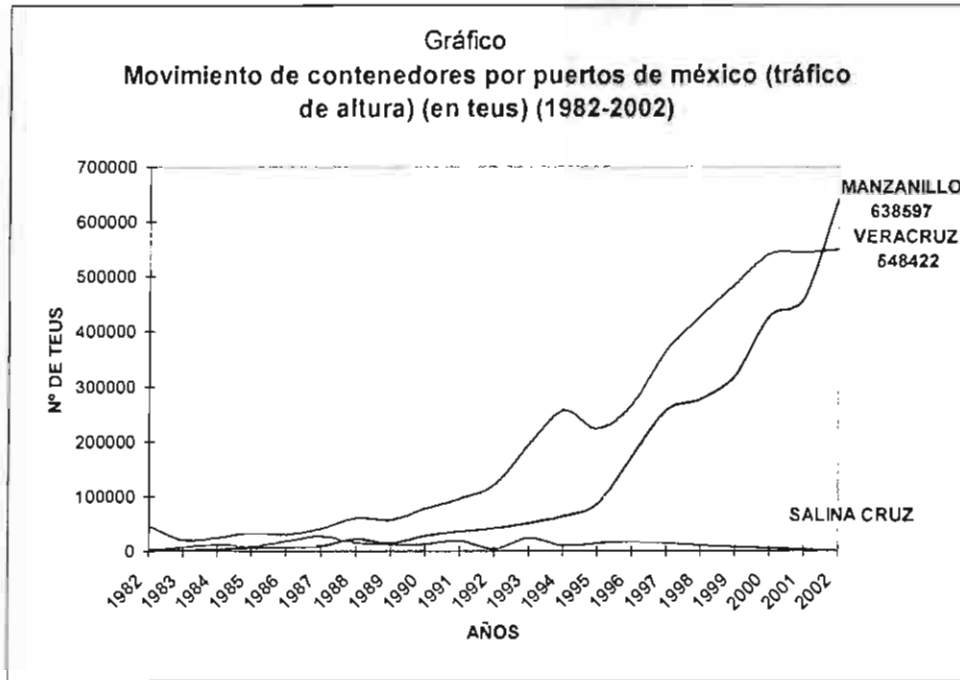
Período	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Manzanillo	43.2 %	19.4 %	38.6 %	18.1 %
Veracruz	-2.8 %	27.2 %	21.4 %	2.3 %
Total	9.3 %	12.5 %	18.3 %	9.7 %

Elaboración: cálculos del autor en base a datos de la SCT.

Gráfico
México: carga contenerizada en teus 1982-2002



Fuente: Elaboración propia con datos de los documentos Puertos Mexicanos en Cifras (1990-1996), (1991-1997), (1992-1998), (1993-1999), (1994-2000), Anuario Estadístico 2002.



Fuente: Elaboración propia con datos de los documentos Puertos Mexicanos en Cifras (1990-1996), (1991- 1997), (1992-1998), (1993-1999), (1994-2000), Anuario Estadístico 2002

4.3.3. Hacia una nueva Jerarquía portuaria basada en el indicador de carga contenerizada

Siguiendo la lógica expresada en los párrafos anteriores, a continuación se construye una tipología portuaria que se basa en los datos de carga contenerizada. De acuerdo al cuadro No1 del anexo No 11, se establece la estructura porcentual, considerando la carga de cada puerto, respecto al total y se establecen estructuras como aparecen el cuadro IV-28. Los porcentajes anuales obtenidos se han agrupado en períodos convencionales utilizando promedios simples, que buscan considerar los sexenios de Gobierno y los cambios reflejados en la apertura comercial.

Cuadro IV-28

Concentración de carga portuaria (en base al número de teus y carga en contenedores (1982-2004) (porcentajes promedios de participación)

Puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Ensenada	0.11 %	2.37 %	1.03 %	2.45 %
Mazatlán	0.40 %	0.81 %	1.44 %	1.02 %
Manzanillo	4.05 %	10.82 %	24.94 %	39.13%
Lazaro Cardenas	5.37 %	11.64 %	2.73 %	0.58 %
Acapulco	0.28 %	1.22 %	0.09 %	0.00 %
Salina Cruz	10.81 %	4.58 %	1.65 %	0.12%
Guaymas	1.58 %	1.61 %	0.00 %	0.00 %
Puerto Vallarta	0.02 %	0.00 %	0.00 %	0.00 %
Altamira	1.30 %	12.29 %	16.22 %	14.93 %
Tampico	22.0 %	8.60 %	7.80 %	1.55 %
Tuxpan	23.22 %	8.48 %	0.14 %	0.01 %
Veracruz	29.44 %	34.87 %	40.78 %	35.71 %
Progreso, Yuc.	0.00 %	1.21 %	2.59 %	3.99 %
Puerto Morelos	0.06 %	0.83 %	0.56 %	0.46 %
Coatzacoalcos	1.34 %	0.62 %	0.01 %	0.00 %
Otros	0.00 %	0.06 %	0.01 %	0.02 %
Total	100.00 %	100.00 %	100.00 %	100.00 %

Fuente: cuadro 1 anexo 11.

En síntesis, y de acuerdo a esta medición los puertos ganadores antes y después de la apertura comercial cambiarían en cada etapa. En el período 1982-1987 los puertos ganadores serían los de Tampico, Tuxpan, Veracruz y Salina Cruz, ya que en conjunto los tres concentran el 85.5 % del total de la carga contenerizada. En la fase de 1988 a 1994 los puertos ganadores cambian surgiendo Manzanillo. Destacan: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz. En conjunto concentran el 69.6 % del total de la carga. En el quinquenio 1995-1999 son solo tres: Manzanillo, Altamira y Veracruz. Esta tríada concentra el 81.9 % de toda la carga contenerizada que se maneja por los puertos de México. En el período actual hasta el 2002 mantenía su liderazgo Veracruz (concentraba el 38.7 %), lo seguía Manzanillo (35.7 %) y ocupaba el tercer puesto el puerto de Altamira, con un porcentaje de 14.5 %. Debe resaltarse que en el año 2002 por primera vez el puerto de Manzanillo rebasa en el movimiento a Veracruz, ya que mientras que Manzanillo movilizó 638, 597 teus, Veracruz movió 548, 422 teus.

De esa manera los movimientos del Pacífico se empiezan a igualar a los movimientos del Golfo, como lo demuestra la tasa de crecimiento que tiene

Manzanillo, respecto al ritmo de crecimiento de Veracruz (ver cuadro V-29)¹⁴¹. Esta tendencia es explicada por el comercio dinámico a la China, a la India, a Japón y a los países del Lejano Oriente, que utilizan las rutas marítimas del Pacífico. También marcaría un punto de quiebre del histórico puerto de Veracruz que alcanza su punto de saturación, por lo que necesita superar sus problemas de logística y de transporte carretero que complican la dinámica que debía tener el puerto, especialmente si trabajan con empresas grandes y extranjeras que requieren sus insumos "justo a tiempo".

Cuadro IV-29

Comparación de la carga contenerizada entre el Pacífico y el Golfo (1988-2004) (en teus)

Costa del Pacífico	1988	2004	Tasa de crecimiento anual (%)	Costa del Golfo y Caribe	1988	2004	Tasa de crecimiento anual (%)
Ensenada	0	39202	-	Altamira	19 074	297 017	18.7 %
Guaymas	17, 626	16	-	Tampico	26 666	9 862	- 6.02 %
Mazatlán	2 004	15 954	13.8 %	Tuxpan	23 541	2	-
Manzanillo	22 021	830, 777	25.4 %	Veracruz	60 329	591, 736	15.3 %
Lazaro C.	22, 794	43, 445	12.6 %	Coatzacoalcos	5 601	-	-
Acapulco	1 815	0	-	Progreso	503	68 159	35.2 %
Salina Cruz	15 068	0	-	Puerto Morelos	0	7 808	-
Otros	0	17		Otros	0	150	-
Total de carga en 1988: 81, 328 teus				Total de carga en 1988 : 135, 714 teus			
Total de carga en 2004: 929, 411 teus 16.4 %				Total de carga en 2004: 974, 434 teus 13.1 %			

Fuente: cálculos del autor

¿Por qué los puertos de Manzanillo, Veracruz y Altamira concentran más carga?

Dentro de las razones que explican esta tendencia están el desarrollo de los espacios de flujos de estos puertos, la calidad de las interconexiones alcanzadas entre los modos portuarios con las zonas metropolitanas y debido al desarrollo de servicios especializados con corredores multimodales.

Explican también estos liderazgos la cercanías de dichos puertos a los distritos industriales, a ciudades metrópolis, a mercados ampliados, y a rutas cercanas con las bases industriales del país y por supuesto a las empresas más grandes que utilizan los puertos especialmente del Norte, cercanos tanto al Golfo como al Pacífico.

¹⁴¹ Esta tendencia y los cambios del movimiento de carga contenerizada aparece también en el cuadro No 1, p. 6 del siguiente documento: Instituto Mexicano del Transporte. "Reestructuración Portuaria e integración Logística de los Puertos Mexicanos. Notas No 68, Querétaro, octubre del 2004.

De acuerdo a estos resultados el cuadro IV-30 confirma la concentración de carga por los puertos de México como un fenómeno que se acelera en la última etapa de la administración del presidente Ernesto Zedillo, encontrando los efectos de la concentración económica y geográfica que planteaba Paul Krugman y que tomaba como referente a las ciudades y regiones de Estados Unidos¹⁴².

Cuadro IV-30

Nueva jerarquía portuaria considerando el Indicador de carga contenerizada: puertos "ganadores" y "puertos perdedores" de México (1982-2004)*

Tipo de puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Puertos ganadores	Tampico	Manzanillo	Manzanillo	Manzanillo
	Tuxpan 85.5 %	Lázaro C 69.6 %	Altamira	Veracruz 89.8 %
	Veracruz	Altamira	82.0 %	Altamira
	Salina Cruz	Veracruz	Veracruz	
Puertos perdedores	Lázaro C.	Tampico	Tampico	Progreso.Yuc
	Manzanillo	Tuxpan	L. Cárdenas	Ensenada
	Guaymas 14.5 %	Salina Cruz	Progreso	Tampico
	Coatzacoalcos	Ensenada	Salina C 18.0 %	Mazatlán 11.1 %
	Altamira	Guaymas 30.4%	Mazatlán	Puerto Morelos
	Mazatlán	Progreso	Ensenada	Salina Cruz
	Acapulco	Acapulco	Puerto Morelos	L. Cárdenas
		Mazatlán	Acapulco	Coatzacoalcos
		Coatzacoalcos	Tuxpan	Tuxpan
		Puerto Morelos		

*esta clasificación permite demostrar que un puerto que concentra 10 % o más de carga se considera ganador".Y al revés menos de 10 % es considerado un puerto potencialmente perdedor o en declive". Como todo indicador es relativo y arbitrario.

Elaboración: Cálculos del autor.

¹⁴² Al respecto Paul Krugman afirma que:"la característica más prominente de la distribución geográfica de la actividad económica seguramente sea su concentración" (Paul Krugman, 1992:11).

El fenómeno de concentración económica y de carga contenerizada que se presenta en los puertos de México no es un fenómeno exclusivo, ya que se puede encontrar que en muchos países de América Latina, se produce un fenómeno similar, característico del modelo económico que se aplica y que se instrumenta bajo las medidas ya conocidas del Consenso de Washington.

Generalmente las ciudades capitales de los países se apropian de un puerto y lo vuelven líder de su comercio, que de acuerdo al ya referido Paul Krugman es natural. Por lo que en la dinámica capitalista de ahorro de costos de transporte y distribución geográfica de los territorios, se presenta dicho proceso que entra también en el marco de la teoría de la localización industrial¹⁴³.

Este fenómeno de concentración también se da en Estados Unidos. En palabras de Larry Burkhalter (CEPAL, 1999:61): "por lo general las actividades económicas se consolidan para crear una unidad operacional más grande y más eficaz en relación con los costos, que las coloque en una situación más competitiva, ofrezca una gama más amplia de bienes y servicios o reúna factores de producción complementarios. Por ejemplo, en 1997, diez puertos en los Estados Unidos de América manejaban el 80 % de la carga. El volumen de carga movilizada en estos puertos crecía a razón del 12 % anual debido, por una parte al crecimiento del comercio y, por otra, a la transferencia de carga de puertos menores. el 20 % restante del movimiento de carga se realizaba en 67 puertos y crecía a razón del 6 % anual.

En el caso de los puertos de Europa Jan Hoffman (CEPAL, mimeo, 28 de enero de 1999:9) confirma también dichas tendencias cuando afirma: "Muchos puertos del Mediterráneo comenzaron a desaparecer hace cuatro siglos cuando gracias al desarrollo de sistemas de navegación más precisos, los barcos pudieron obviar la necesidad de fondear en un puerto todas las noches". "Hoy en día en Europa, la mayor parte del comercio extrarregional solo se realiza a través de los cinco puertos más importantes del eje El Havre-Hamburgo, gracias a la existencia de redes de transporte terrestre rápidas y confiables.". "En todo el mundo, la carga se concentra cada vez más en los puertos regionales para su transbordo, generando redes mundiales de enlaces para el transporte marítimo de carga contenedorizada". "Dichas redes comprenden un número creciente de puertos de los países en desarrollo (Jan Hoffman, Ibid)."

¹⁴³ Respecto a México, por ejemplo, Daniel Hiernaux dice: "es determinante observar como cada metrópoli se hace de un puerto, con conexiones rápidas: Guadalajara con Manzanillo, Monterrey con Altamira (retomando el viejo sueño del puerto industrial) y la ciudad de México, mejorando progresivamente las vías de comunicación a Veracruz, requisándose las instalaciones y buscando la modernización de un viejo bastión del corporativismo más tradicionalista' (ver: Apertura económica y regiones: ? Nuevas perspectivas?. Ciudades, Num. 22, abril-junio de 1994, p. 48).

Regresando al cuadro IV-30 se confirma la tendencia en que así como existen puertos ganadores desde la perspectiva del manejo de la carga comercial contenerizada, también existen puertos perdedores. De acuerdo al cuadro se encuentra que Salina Cruz fue un puerto potencialmente ganador en el período 1982-1987 para luego iniciar una etapa de franca decadencia ubicándose entre los puertos perdedores en la fase de 1988-1994 y en 1995-1999. Esta tendencia se ha agudizado en los años 2000 al 2004, pese a que los funcionarios que dirigen la API hacen esfuerzos por atraer cargas contenerizadas. Esta crisis del puerto se explica por el cambio de las rutas comerciales que privilegian al puerto de Manzanillo y convierten al puerto de Salina Cruz en un pequeño puerto de transbordo y vinculado a cargas locales y regionales de su hinterland. No obstante su movimiento petrolero lo convierte en un punto importante del cabotaje sustentado en tener instalada en su ciudad una refinería de petróleo que recibe vía un oleoducto el combustible que viene del Golfo y que es procesado en esta planta industrial.

Respecto al puerto de Tuxpan fue un puerto líder en el período 1982-1987 y pierde importancia en el segundo período y prácticamente desaparece en su manejo comercial en la última etapa de análisis. Otros puertos como el de Tampico de ser líder en las dos primeras fases pasa a un segundo plano en el último quinquenio de estudio desplazado por el puerto de Altamira, de decidida vocación industrial y con cercanía a los Estados Unidos. Empieza con un nivel muy bajo pero adquiere un gran movimiento económico y comercial que lo hace ganador en los dos períodos, que coinciden con la última década de los noventa del Siglo XX.

De esta medición también se colige lo relativo que significa ser un puerto potencialmente ganador o perdedor, ya que esta categoría está influida por factores externos y por su cercanía a distritos industriales que están ligados a empresas exportadoras y que se localizan buscando acotar las distancias, disminuir los tiempos y abaratando sus costos, con infraestructuras eficientes que los acerque al puerto de la globalización.

El declive del puerto de Salina Cruz, como ya se comentó, se debe a que firmas automotrices y empresas importantes deciden abandonar el Sureste y se concentran en Aguascalientes o cerca de Guadalajara, propiciando que el puerto de Manzanillo adquiera el liderazgo que ahora tiene. Además, el fracaso del proyecto Alfa Omega de ese entonces, para optimizar un puerto en el Istmo de Tehuantepec, desalentó a muchas firmas industriales que deseaban instalarse a lo largo del corredor transístmico, por tanto optaron por regresar al centro y cerca de los puertos a cuyo hinterland pertenece la Ciudad de México.

Respecto al puerto de Veracruz que algunos denominan: "la puerta de México al Mundo", históricamente los lazos comerciales que mantiene con muchas empresas del centro de México, la importante reestructuración portuaria que se realizó, lo mantienen ubicado como el puerto líder de México y con un crecimiento espectacular en su movimiento de carga contenerizada. Como menciona Carlos

Martner (IMT, Nota No 198, 25 de agosto del 2000:3): "en 1983 Veracruz movió cerca de tres millones de toneladas, en 1991 manejó cerca de cuatro millones, sin embargo en 1999 muestra un cambio superlativo al alcanzar 13.5 millones de toneladas". Concluye el especialista: "aunado al impresionante crecimiento de la carga hubo notables mejoras en las maniobras de carga y descarga de buques y en la movilización desde los muelles hacia las zonas de almacenamiento del puerto".

En conclusión, la apertura comercial como política aplicada en México ha traído una aceleración de la carga general y en especial un aumento muy dinámico de la carga contenerizada, que se expresa por el crecimiento de cerca de once veces más, si se considera como base 1982 y tomando como año final solo 1999. Este ritmo de crecimiento que es notable se logra entre otros por el indicador de productividad portuaria, que han conseguido tanto Veracruz como Manzanillo, reflejando los avances empresariales que han conseguido dichas APIS. El relativo éxito alcanzado se caracteriza por el privilegio del mercado y la competencia que se exagera registrando efectos tanto positivos como los ya anunciados, pero también efectos negativos que apuntan a olvidar la equidad y a privilegiar a solo dos puertos grandes, principales, en perjuicio de los puertos pequeños que anteriormente beneficiaban a su localidad, a su hinterland regional, con movimiento de carga, con remuneraciones, con empleos y con una derrama económica que era posible percibirla en las ciudades en donde se asientan los puertos.

En otras palabras, interesa por sobre todas las cosas exportar y se olvida o pasa a segundo plano el mercado interno, porque las inversiones que necesitan los puertos pequeños para ser competitivos se postergan y no se justifican. En general, se aprecia que el Gobierno del Presidente Fox ha privilegiado el apoyo a los puertos de Manzanillo, a Lázaro Cárdenas, a Veracruz (con problemas) y a Altamira, principalmente. El antiguo sistema portuario mexicano que apuntaba a generar un crecimiento general y no asimétrico de los puertos, ha sido olvidado por lo que es plausible pensar en las doble velocidades a lo que crecen los puertos, afectando en unos casos y beneficiando en otros a los territorios en donde se asientan dichos puertos, que actúan como empresas privadas que buscan maximizar su beneficio por sobre todas las cosas. Es la idea de la equidad y desarrollo regional a lo cual podían apuntar indirectamente los puertos la asignatura pendiente en este modelo exitoso de los puertos de México, que concentran la carga y el ingreso en algunos pocos puertos o APIS, siguiendo las tendencias de las leyes de la acumulación capitalista, que se da en la actual etapa de política económica en México.

4.3.4. La concentración económica y financiera de las empresas portuarias (APIS) , basada en los indicadores de ingresos y gastos

Desde los puntos de vista económico y financiero, la situación de los puertos en la segunda parte de la década de los noventa refleja éxitos, ya que en general desde 1995 las empresas creadas han tenido utilidades que han representado, en promedio, 13% de los ingresos totales de todos los puertos en 1995; 15.4 % en 1996; alcanzaron 19% de los ingresos conseguidos en 1997 y registran 21.9% de los ingresos en 1998¹⁴⁴. Durante 1999 y el año 2000 estos indicadores representan 10.9 % y 6.5%, comprobando que pese a las dificultades económicas y caída de carga, los puertos mantienen su autonomía económica, planteada en la Ley de Puertos. Respecto a los egresos, éstos han aumentado, pero menos que los ingresos, demostrando así, que las entidades mantienen objetivos de autosostenimiento y de solidez económica ya referidos. Entre 1988 y 1993, el presupuesto ejercido en el Sector Portuario y de Marina Mercante alcanzó un monto de 2, 200 millones de pesos, lo cual representa en promedio una transferencia de 440 millones de pesos (Centro de Estudios económicos del Sector Privado, A.C., 1998:21), suma que ya no erogan las APIS, pues sus ingresos promedio superan dicha meta, y además no son una carga para la Federación.¹⁴⁵ Como se comprueba en el Cuadro IV-31 los ingresos siguen creciendo y, obviamente, los impuestos que se pagan al gobierno también. En suma, desde esta perspectiva, el proceso económico de los puertos ha sido favorable para las finanzas del Estado, así como para las empresas creadas, que generan utilidades. Debe reiterarse que el buscar la autosuficiencia económica y financiera exige que cada empresa financie sus gastos con sus ingresos.

Cuadro IV-31
Situación financiera de las 15 APIS, 1995 - 2002*
Pesos corrientes

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ingresos (en millones de pesos)	458.3	824.7	1263.5	1718.8	1817.0	2027.9
Egresos (en millones de pesos)	398.6	696.9	1022.6	1340.7	1618.2	1895.4

¹⁴⁴ En todos los casos cuando se habla de ingresos, el documento se refiere a los ingresos de los 15 puertos más importantes del país, que se han constituido en Administraciones Portuarias Integrales. Aquí están los cinco puertos ganadores, los puertos del Istmo de Tehuantepec y los otros puertos, menos importantes para esta tesis.

¹⁴⁵ Es decir, sin autonomía y financiera en los puertos la Federación tenía que gastar cada año 440 millones de pesos en ellos. Actualmente ya no eroga tal suma, ya que cada Administración Portuaria Integral (API) tiene sus ingresos y sus gastos, presupuesto que se maneja como el de cualquier empresa privada. Antiguamente, los aprovechamientos que se registraban en cada puerto eran remitidos al centro. De allí que se estime que existe un cambio estructural en la forma de manejo de los ingresos de cada API. Esto con la idea de privatizar servicios públicos y hacerlos depender cada vez menos de los presupuestos públicos.

Utilidad (en millones de pesos)	59.7	127.8	240.8	378.1	198.8	132.4
Impuestos (en millones de pesos)	20.6	52.5	96.9	137.5	86.6	86.8
Porcentaje de utilidades entre ingresos	13.0%	15.4%	19.0%	21.9%	10.9%	6.5%
Ratio: impuestos/ingresos	4.5 %	6.3 %	7.7 %	7.9 %	4.8 %	4.3 %

Se consideran, con criterios de comparación sólo 15 APIS, ya que la API de Acapulco es actualmente privada y la API de Quintana Roo es estatal. El análisis considera las siguientes empresas: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Puerto Madero, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso.

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, México, 1999, 1998, y 1997 respectivamente.

En general, salvo la API de Puerto Madero (hoy Puerto Chiapas, con baja carga), que tiene pérdidas, y la de Manzanillo, que registró un déficit en 1995, las restantes empresas han mostrado una solidez económica expresada en el registro de utilidades y el pago de sus impuestos. Más aún, en general, las utilidades han evolucionado positivamente, creciendo más de seis veces, comparando 1998 con 1995.

Las tendencias antes vistas en el campo económico-financiero pueden desagregarse a nivel de los puertos, para buscar la existencia de correlación entre el movimiento físico (expresado en carga comercial) y el nivel de ventas, medido a través del ingreso. Para ello, sólo se consideraron los años de 1997 y 1998, encontrando, como lo registran los Cuadros IV-30 y IV-31, que las cinco empresas y puertos líderes llegaron a representar 65.1% de total de los ingresos del primer año y registraron un orden del 66.2% del total de los ingresos de las empresas en 1998. En conclusión, no sólo existe concentración de carga contenerizada en los cinco puertos escogidos, sino también se nota un fenómeno ganador desde el punto de vista de ventas y de ingresos en los puertos más grandes. Lo anterior quiere decir que hay regiones ganadoras y metrópolis que se benefician del ritmo económico de esas empresas, mientras que, por otro lado, hay puertos regionales pequeños que movilizan menos carga contenerizada y que por lo tanto alcanzan bajos ingresos. Es decir, hay puertos "ricos" y puertos "pobres" considerando el ingreso como indicador de esta riqueza o pobreza. Si esta deducción se aplica a los habitantes de los puertos valdría la pena extrapolar el análisis afirmando que en los puertos ganadores probablemente habrán actores sociales que se benefician de esta bonanza y al revés, en el caso de los puertos estancados y en crisis, debido a una serie de razones los habitantes de esas ciudades y puertos tienen pocos beneficios de los impactos y derrama económica que tienen los

puertos, ya que si el movimiento comercial es bajo pierden los transportistas, los cargadores, los estibadores, las empresas que realizan servicios en el puerto, e igualmente caen los ingresos de las agencias aduanales y también reciben menos salarios (por ejemplo, reparto de utilidades) los trabajadores y funcionarios de los puertos que ven que su empresa tiene poco impacto en la economía del lugar en donde están instalados.

Debe recordarse que desde otra concepción teórica y crítica, hace mucho tiempo Alain Lipietz (1979:32) dijo en su obra: "El Capital y su espacio" lo siguiente: "No hay región pobre sino solo regiones de pobres, y si hay regiones de pobres es que hay regiones de ricos y relaciones sociales que polarizan riqueza y pobreza y las que disponen en el espacio en forma diferencial. El hecho de que esa polarización adquiera la evidencia de un corte social empírico que permite hablar, por ejemplo de "el conjunto de los países subdesarrollados", del "desierto francés", de "las regiones periféricas", etc. es lo que hace falta explicar, no se puede partir de ahí". Por eso parafraseando a Alain Lipietz se decía que los anteriores, no serían "puertos ricos" sino puerto de ricos, y en contraste debería decirse que hay puerto de pobres y no "puertos pobres". Ello lleva al problema de la distribución del ingreso y la equidad que este trabajo intenta puntualizar como un aspecto poco investigado y necesario de trabajar, cuando se habla a nivel latinoamericano del caso de México y se magnifica los "milagros de la privatización portuaria".

En resumen, como lo comprueba el Cuadro IV-34, sí hay concentración de ingresos y concentración de carga que demuestra la primacía de los cinco puertos líderes y denominados en este trabajo puertos ganadores. El modelo, como se mencionó, apunta por muchas razones a concentrar la riqueza en las regiones y ciudades vinculadas a dichos puertos. De esta manera, se evidencia la presencia de puertos ganadores cercanos a los distritos industriales acordes a la era posfordista, a la economía-mundo flexible y obviamente, adaptable al interés globalizador de los países centro.

Cuadro IV-32
Ingresos de las administraciones portuarias Integrales (1997-2000)
Miles de pesos corrientes

Administraciones Portuarias	Ingresos 1997	Ingresos 1998	Ingresos 1999	Ingresos 2000
Manzanillo	157, 539	200, 261	237, 080	296, 909
Lázaro Cárdenas	119, 791	139, 312	118, 162	142, 596
Altamira	91, 443	204, 482	275, 594	252, 572
Tampico	118, 611	160, 515	121, 553	120, 088

Veracruz	335, 314	433, 280	450, 619	543, 911
Salina Cruz	67, 150	78, 296	83, 191	83, 139
Coatzacoalcos	134, 324	125, 503	137, 281	144, 775
Otras APIS	239, 400	377, 183	428, 541	443, 972
Total	1263, 572	1718, 832	1817, 050	2027, 962

Fuente: Cuadro 4.1 de los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), SCT, mayo de 1999, p.7

Cuadro 4.1 de los puertos mexicanos en cifras (1994-2000), SCT, 2001, p. 87

Cuadro IV-33

Concentración del ingreso en las APIS y puertos ganadores líderes vs. Las APIS del Istmo de Tehuantepec

Administraciones portuarias	1997	1998	1999	2000
Concentración del Ingreso de las Cinco APIS* vs. Total	65.1%	66.2%	64.3%	66.9%
APIS Istmo vs. Total	15.9%	11.8%	12.1%	11.2%
APIS Istmo vs. APIS Líderes	24.5%	17.9%	18.9%	16.8%
APIS Pacífico vs. APIS Golfo**	50.8%	42.5%	37.8%	48.0%

- Las cinco APIS y puertos ganadores son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

** Dentro de las APIS Pacífico se consideran: Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Dentro de las APIS del Golfo se consideran: Veracruz, Altamira y Tampico. Las APIS del Istmo son: Salina Cruz y Coatzacoalcos.

Cuadro IV-34
Concentración de carga e ingresos en los puertos ganadores de México*

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Concentración de carga (contenedores, teus)	92.1%	92.5%	93.0%	93.2%	91.4%	91.2%	91.1%	91.5%
Concentración de ingresos (miles de pesos)	75.7%	71.7%	65.1%	66.2%	64.3%	66.9%	s.i.	s.i.

Se consideran: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz, Altamira y Tampico

- s.i. significa sin información.

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), (1991-1997), (1990-1996), SCT, México, 1999, 1998 y 1997

4.3.5. La estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto¹⁴⁶

Un aspecto que complementa el análisis antes visto se refiere a los aspectos de comercialización y promoción de los puertos. Como lo afirma el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, la estrategia de promoción y comercialización en los puertos y realizada por las APIS no ha contemplado puntos importantes que tienen en cuenta todas las empresas privadas, especialmente, transnacionales y nacionales de gran magnitud, que diseñan agresivas compañías de estrategias de mercadotecnia internacional para, en este caso, aumentar y potenciar los puertos de México. Ello no implica que la carga no haya aumentado, sino que, a la luz de una nueva imagen de los puertos, se deben efectuar programas agresivos de promoción y comercialización, entendiendo que este mundo competitivo exige estar a la altura de las empresas que promueven sus productos en todo el orbe y que diseñan acciones estratégicas que buscan ampliar mercados. En detalle, el trabajo de promoción no debe desconocer la presencia de un sistema de puertos, tanto en el lado del Golfo como en el Pacífico, recordando que cada puerto presenta características y ventajas comparativas que lo hacen atractivo para distintos segmentos del mercado.¹⁴⁷

¹⁴⁶ Este punto se concentra en explorar la importancia del puerto de Salina Cruz, a la luz de una estrategia específica de desarrollo. En la lógica se busca presentar esquemáticamente cómo se puede convertir a un 'puerto potencialmente perdedor o en declive' en ganador. La información central utilizada se deriva del siguiente documento que fue presentado en un evento nacional de comercialización de todos los puertos del país y que se realizó en Veracruz. Véase al respecto: "La experiencia de promoción y comercialización en Sureste del Pacífico Mexicano: el caso del puerto de Salina Cruz, Oaxaca (1994-1997)", ponencia que presenta la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V., Veracruz, 26, 27 y 28 de junio de 1997.

¹⁴⁷ Véase: Boletín FAL, Año XXI, Núm. 131, febrero 1997.

Una muestra de este trabajo y de los problemas específicos que tienen los puertos en este campo, lo dio el caso de la empresa de Salina Cruz (API de Salina Cruz, S.A. de C. V.) quien en un foro de comercialización realizado en junio de 1997, señaló con detalle la presencia de tres problemas.

Específicamente, se demostró que más trabajo en esta área podía aumentar las exportaciones no petroleras, aunque los productos principales seguían siendo el cemento, el café, el polietileno, el T.P.A. (ácido tereftálico), el plátano en cajas, el tripolifosfato, la cerveza y el polipropileno. En otro aspecto, se postula como una meta importante para la empresa llegar a 520, 000 toneladas de carga comercial no petrolera en el año 2002, lo que significaría alcanzar el nivel que tuvo el puerto en 1987. Lo anterior exigía un crecimiento anual muy alto: de 27.6%, que a la luz de los datos comparados con otros puertos del país era muy difícil de lograr. Por el contrario, se notó que desde 1991, el puerto en análisis estaba perdiendo importancia. Mientras que en 1991 la API representaba 11.3% de todo el movimiento portuario de México (incluyendo petróleo); en 1997, su participación es sólo de 7.1% del total. En relación a la carga, comparativamente con la del Pacífico, el grado de importancia de ésta también baja de 29.8% a sólo 19.5%.

El análisis del movimiento de carga de tráfico de altura arroja, igualmente, que la participación respecto al total baja de 7.3% en 1991 a 3%. Exclusivamente, con relación a las exportaciones, éstas fueron 8.7% del total en el primer año y 3.7% en 1997. Sólo en el movimiento de cabotaje (principalmente petróleo), conserva su importancia el puerto de Salina Cruz: representó 28.3% de lo movido por el Pacífico y ahora representa 24.8%. Por último, si no se considera el petróleo, la carga manejada por el puerto no alcanza a representar ni el 1% del total en 1997 (fue de 0.58%).

En síntesis, las proyecciones anteriormente expuestas deben ser revisadas a la luz de las tendencias vistas que están reduciendo el rol del puerto de Salina Cruz a sólo un mercado cautivo. Por lo mismo, se hacía necesario revitalizar la comercialización y promoción, mediante asociaciones con otras empresas industriales y navieras, y manejar como alternativa la posibilidad de un convenio entre los Gobiernos de México y Panamá para derivar cargas del mismo Canal de Panamá al corredor transistmico y a los puertos del Istmo de Tehuantepec.¹⁴⁸

Adicionalmente, tres puntos claves fueron presentados en el tema de la comercialización del puerto de Salina Cruz: discutir que la Gerencia de Promoción y Comercialización de la API debía generar los recursos que la vuelvan autofinanciable, el mostrar cómo una política de privatización mal entendida podría reducir en 72% los ingresos de la API, ya que se

¹⁴⁸ Una manera de convertir en puerto potencialmente ganador al puerto de Salina Cruz es mejorando su eficiencia y buscando que mueva más carga. La idea de revitalizar al Istmo de Tehuantepec como paso transfronterizo entra en esta lógica.

prescindiría de los ingresos que se tienen por abastecimientos de combustibles, por el uso de la infraestructura de los barcos petroleros y por la licitación de la terminal de contenedores. Ello significaba alta dependencia de la API de Salina Cruz, de los ingresos provenientes de los barcos petroleros de PEMEX, y también, de las maniobras que se realizan en el patio de contenedores y que, como se mencionó, pretende licitarse junto con el ferrocarril transístmico, afirmando que su funcionamiento podría ocasionar un cambio estructural en la zona, con aumento en las cargas y con la presencia de maquiladoras, logrando así, un aumento del tráfico ferroviario, terrestre y marítimo. Es una propuesta vigente para el siglo XXI que puede ser confrontada con investigaciones, empresarios, analistas y funcionarios públicos interesados en el desarrollo del Sureste y en especial de la región denominada Istmo de Tehuantepec. (Véase el Cuadro IV-35)

Cuadro IV-35
Escenarios hipotéticos de crecimiento de la carga general en el puerto de Salina Cruz con la presencia del proyecto del corredor transístmico
Miles de toneladas

Tipo de carga	1997	2000	2003	2007	2010
Carga general	298	368	689	1970	4328
Petróleo	16,700	16,700	16,700	16,700	16,700
Contenedores (en teus)	18,025	22,582	42,273	120,737	265,258

Nota: En este escenario la carga general crecería 14.5 veces más y la del petróleo que depende de PEMEX permanecerá, lo que supone que el cabotaje y la exportación al Medio oriente no sufrirán grandes cambios en trece años.

Fuente: Ponencia la presentada por la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V. en el Foro Nacional de Comercialización, API Salina Cruz S.A. de C.V., Veracruz, 26, 27 y 28 de junio de 1997, p.16.

4.3.6. Conclusión

En esta sección se estudió el proceso de apertura comercial y globalización que tiene lugar en México, demostrando que existen puertos potencialmente ganadores (principales) y puertos potencialmente perdedores (secundarios). Los puertos ganadores (líderes) son Veracruz, Manzanillo y Altamira, que junto con Tampico, y Lázaro Cárdenas, concentran el 92% de la carga contenerizada (excluyendo el petróleo) y el 69.5% de total de los ingresos.

Por otro lado, en el caso de los puertos de la región del Istmo de Tehuantepec, se registra que los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz son aparentemente puertos perdedores, ya que el comercio internacional que se realiza con el Norte (Estados Unidos) y con el Lejano Oriente y Japón, esta privilegiando los cinco primeros puertos, que coinciden con zonas industriales, metrópolis y mercados ampliados y con facilidades de infraestructura que hacen más

práctico el transporte portuario. El Istmo de Tehuantepec sigue siendo una región deprimida, pese a contar con recursos petroleros y contar con empresas portuarias, que desde el lado macroeconómico son eficientes. En efecto, los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos (hay que agregar en el Istmo la terminal de Pájaritos, administrada por PEMEX) sólo están separados por 310 Kilómetros, por lo que es factible, pese a las tendencias anteriores, reactivar el corredor transfronterizo, que antes de la entrada del Canal de Panamá (1914) fue la puerta del comercio entre el Atlántico (Golfo) y el Pacífico. Una estrategia de desarrollo que sea complementada con el transporte y con los convenios comerciales con el gobierno de Panamá, puede ser un punto inicial que ayude a reactivar el Istmo, que hasta la fecha se sigue considerando dentro de las veinticinco regiones más pobres de México.

En general, el intento de reactivar al Sur y Sureste de México y al Istmo de Tehuantepec, exige la presencia de actores económicos regionales, nacionales e internacionales y la confrontación de dos visiones contrapuestas, la primera que considera que desarrollar distritos industriales en estas zonas para lo cual se debe contar con empresas transnacionales que inviertan en negocios en las distintas localidades del Istmo, la segunda visión plantea que a partir de la pequeña empresas y desarrollando los medios innovadores, se puede generar un sector servicios que se articule con la actividad marítima y portuaria de la zona. Además, la presencia de PEMEX también exige desarrollar la pequeña empresa innovadora que se articule con las necesidades que demandan esta empresa gigante y de carácter global.

En todo caso, si se recoge la experiencia europea es necesario previamente contar con fondos regionales que contribuyan a elevar las carencias en educación, en ingresos y empleo que tiene la gente que habita en estos lugares y que aparece en exclusión económica y social, pese al proceso de globalización presentado desde los ochenta del Siglo XX.

De esta manera, una primera conclusión de esta sección apunta a demostrar que el proceso de privatización portuaria aplicado en México pese a demostrar aspectos positivos como el aumento de carga (con una dinámica de las exportaciones), desde el punto de vista de los ingresos, está llevando a una concentración de carga comercial y de ingresos, que contribuye a la exclusión de zonas, regiones y, desde luego, puertos y lugares de influencia de los mismos, si se evalúa los beneficios que debe dejar una empresa en los habitantes de las ciudades portuarias que aspiraban a mejorar su nivel de vida con la privatización y reestructuración portuaria iniciada desde 1994. La equidad y el bienestar social que debía incluir estos procesos no parecen privilegiar a zonas empobrecidas, como es el caso del sureste mexicano, que presenta enclaves tradicionalmente asociados al movimiento petrolero. Lo anterior hace complicada cualquier política de desarrollo regional que se

diseñe para apoyar a los habitantes del Sureste que han estado olvidados del Centro.

4.4 Los cuatro puertos de México: ¿crecimiento económico y exclusión económica y social?¹⁴⁹

Este punto toma en cuenta la metodología expuesta en el cuadro I-9, que busca probar la exclusión y el crecimiento de los cuatro puertos en estudio. Hay que advertir que en la medida que algunos indicadores no están disponibles, especialmente para realizar una comparación estructural, este apartado es una primera aproximación al tema y va a ser retomado en los futuros trabajos de investigación, que llevarían a mejorar los instrumentos y aplicar específicamente una encuesta de niveles de vida y de presupuestos familiares, en los puertos estudiados en esta tesis. Con las limitaciones expuestas se pasan a continuación a desarrollar las principales tendencias y configuraciones que podrían demostrar el proceso de exclusión y crecimiento en que están los puertos del Istmo de Tehuantepec y la evidencia empírica que comprueba los crecimientos de carga e ingresos en los puertos de Manzanillo y Veracruz.

Los datos iniciales del producto interno per cápita de carácter estatal, apuntan a demostrar que mientras que Colima mantiene un nivel relativamente alto, Veracruz y Oaxaca siguen teniendo niveles socioeconómicos bajos. Esto quiere decir que la derrama económica que debería tener los puertos en su ámbito de influencia, tropieza contra problemas estructurales de atraso y marginación.

El cuadro IV-36 demuestra lo ya sabido, que el Sur y Sureste de México mantienen una población indígena del 74.4 %, registra un PIB per cápita bajo respecto al mismo indicador del Centro y del Norte de México y un índice de escolaridad de solo 6.7 años. Por eso el Plan Puebla-Panamá consideró que la región del Istmo de Tehuantepec seguía estando en pobreza y miseria.

Cuadro IV-36
Desarrollo regional asimétrico entre los estados de México y los países de Centroamérica

Centro-Norte	Sur-Sureste	Centroamérica
Población: 73 millones	Población: 28 millones (43%)	Población: 36 millones (57%)
Pob. Indígena: 25.6 %	Pob. Indígena 74.4 %	
PIB per cápita: 4 199 d	PIB per cápita: 2 847 d	PIB per cápita : 1899 d
Índice Esc. : 7.6 años	Índice Esc: 6.7 años	Índice Esc. 4.2 años

Nota: el Plan Puebla Panamá se integra de los estados de Puebla, Oaxaca y Chiapas y de los países centroamericanos incluyendo Panamá. Alcanza una población de 64 millones de habitantes y una superficie de 1 026, 117 kilómetros cuadrados. En el anexo No 11 se presenta un resumen del avance del Plan Puebla-Panamá.

Fuente: Presentación General del Plan. Presidencia de la República. Gobierno Federal, 2001

¹⁴⁹ Este punto se complementa con el presentado bajo el número 3.3., en el capítulo III de esta investigación. Metodológicamente se creyó conveniente separar la parte de la historia de los puertos, del manejo actual. No obstante los casos del presente adquieren significación si no se olvida la historia de los puertos de Manzanillo, Veracruz, Salina Cruz y Coatzacoalcos.

Según la historia el puerto de Salina Cruz éste atrajo población desde los setenta y ochenta del Siglo XX aunque en la actualidad es una ciudad en declive, con bonanzas pasajeras pero atrasos estructurales, que no se corrigen y que mantienen a la población excluida tanto económica como socialmente.

De acuerdo al cuadro IV-37 fue evidente el efecto de atracción que significó el puerto que registró una población de 4,614 habitantes en 1940 y alcanzó más de 66.000 pobladores en 1990. Como se demostró en la parte histórica fueron las inversiones de PEMEX y la reactivación pasajera del puerto de Salina Cruz la que atrajo migrantes y generó inicialmente empleos. Después de este boom petrolero reactivo con el Plan Alfa-Omega la ciudad de Salina Cruz se mantiene estancada y vive solo de el valor agregado que genera la refinería, la Terminal Marítima de PEMEX y algunas pocas actividades comerciales vinculadas a la pesca y a los servicios.

Cuadro No IV-37

Población de los principales municipios del Istmo de Tehuantepec (1940-1990)

Municipios	1940	1950	1960	1970	1980	1990
Juchitán	14,550	13,819	19,797	30,745	45,011	66,525
Salina Cruz	4,614	8,243	14,897	22,459	42,239	66,147
Tehuantepec	6,731	10,093	13,458	16,337	26,443	46,959
Matías Romero	7,023	7,087	10,187	24,671	29,709	38,831
Istepec		11,684	12,908	14,469	15,537	21,460

Fuente: Leticia Reyna Aoyama (coordinadora). "Economía contra Sociedad (el Istmo de Tehuantepec (1907- 1986). Nueva Imagen, México, 1994, p. 292.

Esta característica propia de las ciudades costeras es típico de puertos medianos y pequeños que tiene un limitado hinterland y que viven exclusivamente del enclave petrolero.

Recientes investigaciones realizadas por Angel Toledo, para el Colegio de México en el 2003 demuestran que el aporte económico del Istmo de Tehuantepec al PIB nacional, sigue cayendo. El cuadro IV-38 adjunto así lo demuestra.

Cuadro IV-38

Participación porcentual del Istmo de Tehuantepec en el PIB nacional. 1970-2000

	1970	1990	2000
Total nacional	100.0	100.0	100.0
Istmo de Tehuantepec	1.5	1.3	0.9
I. Oaxaqueño	0.3	0.4	0.3
I. Veracruzano	1.2	0.9	0.6

Fuente: Angel Toledo. "Desigualdades Intrarregionales en el Istmo de Tehuantepec, 1970-2000". COLMEX, 2003, p.8

En este cuadro se observa que el aporte del Istmo Oaxaqueño es de solo 0.3 %, de PIB nacional, mientras que el Istmo Veracruzano mantiene un aporte que duplica la participación anterior. En todo caso, se registra una pérdida de importancia económica de toda la región en conjunto, lo que demostraría la presencia de pobreza y exclusión social, que afecta a todos los habitantes de dichos lugares.

¿Cómo estos indicadores económicos y sociales se relaciona con los movimientos de los puertos ?.

El cuadro IV-39 nos da una respuesta. Primero, los dos puertos en declive no mueven carga contenerizada, segundo la carga que movilizan es principalmente petrolera y tercero, se aprecia que estos dos puertos se mantienen atrasados ya que las rutas navieras que tocaban el puerto, especialmente en lo que toca al puerto de Salina Cruz, están disminuyendo su llegada, esto se explica por la falta de carga y porque prefieren las empresas navieras tocar el puerto de Manzanillo, que se convierte en un centro de transferencia importante de carga en todo el Pacífico.

Si se considera los presupuestos que manejan las Administraciones Portuarias Integrales para el año 2000 en los puertos en estudio, también se perciben atrasos en los puertos pequeños y riquezas en las administraciones más grandes. Veracruz como puerto histórico maneja seis veces y media más presupuesto, que el que recibe el puerto de Salina Cruz. El cuadro IV-39 ilustra el peso económico que mantiene también Manzanillo y en menor orden Coatzacoalcos. Manzanillo y Veracruz reciben más de 1500 buques por año mientras que Salina Cruz y Coatzacoalcos se concentran en decepcionar principalmente buques petroleros y como ya se dijo no manejan carga contenerizada.

Cuadro IV-39
Características de los puertos seleccionados

Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (miles de toneladas cortas)	Carga contenerizada (2004) (teus)	Ingresos(2000) (miles de pesos mexicanos)	Población de la ciudad-puerto	Ingreso Per cápita estatal(pesos de 1995)	Rutas navieras que llegan al puerto(2000)
Manzanillo	1 500	15,098	830,777	296 909	116 505	17, 970	26
Veracruz	1 549	15,403	591,736	543 911	560,000	11, 911	36
Salina Cruz	467***	14,833	0	83 139	76,198	8, 404	2
Coatzacoalcos	1 372*	3,310**	0	144 775	267,037	11,911	18

**excluye a Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de la empresa PEMEX, esta empresa está instalada en el recinto portuario por lo que paga tarifas a la API de Coatzacoalcos(por uso de infraestructura).

*Incluye la Terminal de Pajaritos con 1022 buques atendidos.

*** Con 459 arribo de buques de petróleo y derivados.

Si se trata de comparar las características de las ciudades portuarias es notorio distinguir el peso que tiene la ciudad de Veracruz, la dinámica demográfica que mantiene Coatzacoalcos y el estancamiento de la ciudad de Manzanillo, que es

contradictoria ante la bonanza que tiene el puerto, especialmente por su carga, por sus ingresos, y por los espacios de flujos que ha desarrollado, con las empresas del centro del país y que utilizan el puerto.

Respecto al Ingreso per cápita estatal de 1995 Manzanillo es la ciudad que tiene un mayor nivel de ingreso. El más bajo corresponde a la de la ciudad de Salina Cruz que pertenece al estado de Oaxaca el segundo más pobre del México.

Los últimos datos consultados para conocer el Índice de Desarrollo Humano y considerando el Informe del 2004, registra que el estado de Oaxaca alcanza un indicador de 0.713 y ocupa el lugar 31 de los estados de la República. En el último lugar aparece el estado de Chiapas, El nivel alcanzado por Oaxaca equivale a la posición 101 de carácter mundial, similar al alcanzado por el país Samoa Oeste¹⁵⁰.

Recapitulando, de la carga total que se maneja por los puertos de México (ver cuadro IV-40), esta pasó de 181.8 millones de toneladas en 1992 a 266.0 millones de las mismas, en el año 2004. La importancia del petróleo como producto de exportación principal de PEMEX, fue clave para la economía de México. Por esto mismo los puertos petroleros siguen siendo los que movilizan más carga, destacando Cayo Arcas en Campeche; la Terminal de Pajaritos en Veracruz y el puerto de Dos Bocas en Tabasco.

Este análisis relativiza el concepto de puerto ganador, ya que los puertos petroleros desde el punto de vista cuantitativo son grandes por su movimiento de hidrocarburos, aunque generalmente se comportan como enclaves. De esta manera los puertos petroleros mantienen su importancia; aunque no reúnen el conjunto de requisitos que se han usado para denominarlos "puertos ganadores"

Cuadro IV-40
Carga total en los puertos de México
Porcentajes de participación respecto al total (1992-2004)

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Cinco puertos - Ilderes*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1
- Manzanillo										4.9	5.2		5.6
- Lázaro Cárdenas										6.0	5.7		5.3
- Altamira										2.7	2.9		3.2
- Tampico										3.0	3.7		3.2
- Veracruz										5.7	5.8		5.8
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
- Pajaritos (Ver)										12.4	12.6		11.0
- Coatzacoalcos										1.1	1.1		1.2
- Salina Cruz										6.8	6.8		5.6
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	5.5	4.7	4.7	5.1
Dos Bocas, Tab.	12.6	12.6	17.0	8.8	11.2	11.6	11.0	8.7	9.5	11.5	12.2	12.5	10.1
Cayo Arcas, Camp.	17.6	17.2	16.5	15.7	15.1	18.1	17.1	16.7	17.2	19.1	19.5	21.1	24.2
Tuxpan, Ver	3.7	3.9	3.0	3.9	3.3	3.8	4.2	4.0	4.1	4.1	4.4	3.9	3.8
Guaymas, Son.	2.8	2.8	2.9	2.7	2.7	2.3	2.0	1.8	1.6	1.6	1.3	1.1	1.1

¹⁵⁰ Esta información proviene de Luis López Calva y Otros, PNUD, octubre del 2003, p. 13.

Guerrero, B.C.S.	3.1	3.1	2.9	3.2	3.3	2.9	2.9	2.9	3.0	2.7	2.3	2.3	2.6
Punta Venado, Q.Roo	2.2	2.5	2.8	3.3	2.9	2.8	2.9	2.6	2.8	2.7	2.6	2.6	2.7
Resto	10.5	10.2	10.3	10.3	9.6	9.9	9.4	10.3	10.4	10.2	9.2	9.0	9.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total en millones de toneladas (cifras absolutas)	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	219.8	237.4	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0
.exportación	97.5	101.7	100.8	103.4	117.6	125.6	125.7	119.3	124.9	129.0	132.2	140.3	142.0
.importación	21.5	20.2	21.9	19.7	27.5	33.4	43.2	44.8	51.8	50.4	54.4	53.4	52.6
.cabotaje	62.8	61.5	62.7	63.5	63.5	60.8	68.5	67.3	67.6	65.0	66.4	71.0	71.4

* Los puertos líderes o ganadores son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.

**Los puertos del Istmo son: Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos, administrada por PEMEX.

Nota: En total son 40 los puertos que movilizan la carga total por los litorales de México. Son veinte en el Pacífico y veinte en el golfo y el Caribe. Destacan entre los anteriores once puertos importantes en el lado del Pacífico y diez en el Golfo y el Atlántico. El cuadro resalta los más importantes puertos captando el fenómeno de concentración.

Fuente: Cuadro I-5.

Esta misma óptica marca una diferencia, ya que el puerto de Coatzacoalcos, que se ha denominado perdedor en esta investigación, se ve favorecido con el empuje económico que tiene en su hinterland, ya que el puerto aislado integrado a la economía del Istmo Veracruzano se ve potenciado por la presencia de las petroquímicas y de la propia Terminal de Pajaritos, que coadyuva al desarrollo económico de la zona e impacta indirectamente en el movimiento de Coatzacoalcos, que relativamente sería un pequeño puerto local, en palabras de Trujillo y Nombela (ver tipología en documento del 2004, elaborado en el Banco Mundial).

El cuadro IV-41, como segmento del cuadro anterior, grafica esta problemática. Si se analizan los puertos del Istmo de Tehuantepec, estos en su conjunto serán importantes, por el peso que significa la carga movilizada por la empresa PEMEX en la Terminal de Pajaritos, que tiene sus instalaciones en la ciudad de Coatzacoalcos.

Cuadro IV-41

Concentración de carga total en los puertos del Istmo de Tehuantepec (1990-2004)
(considera: Pajaritos, Salina Cruz y Coatzacoalcos) (porcentaje en base a cifras absolutas).

Puertos	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Puertos del Istmo de Tehuantepec							
Tehuantepec	27.7	27.1	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3
Pajaritos (Ver)	15.2	14.3	13.8	15.2	6.9	16.2	15.0
Coatzacoalcos (Ver)	1.7	1.6	1.6	1.2	1.7	0.9	1.2
Salina Cruz (Oax)	10.7	11.3	9.3	9.2	8.8	8.7	8.1

Puertos	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
---------	------	------	------	------	------	------	------	------

Puertos del Istmo de Tehuantepec	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8
Pajaritos (Ver)	14.1	14.6	15.6	13.9	12.4	12.6	11.9	11.0
Coatzacoalcos (Ver)	1.0	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2
Salina Cruz (Oax)	7.2	6.7	7.6	6.9	6.8	6.8	6.2	5.6

Fuentes: Cuadro elaborado a partir de las siguientes fuentes: "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1994-2000), (1993-1999), (1992-1998), (1991-1997), y (1990-1996). SCT, 2001, 2000, 1999, 1998 y 1997, respectivamente. Anuarios Estadísticos de los Puertos de México (2002, 2003, y 2004). SCT (www.gob.mx).

Es decir, si se excluye a la Terminal de Pajaritos, los puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz son pequeños y locales. Nótese que la ciudad de Salina Cruz y el puerto que lo representa está en decadencia, ya que en el año de 1990 movilizaba el 10.7 % de toda la carga de México y en el año 2004 esta representa solo 5.6 %. Aún desde el punto de vista petrolero, el puerto de Salina Cruz ha venido a menos y se hace necesario ampliaciones y nuevas inversiones que tiendan a mejorar la refinería Antonio Dovalí Jaime, que es la encargada de refinar el petróleo, que se exporta al Lejano Oriente y a Japón.

El análisis exclusivamente de carga contenerizada marcaba una tipología muy clara de los puertos que ganan con la apertura comercial y puertos que pierden, reflejo de los resultados de esta misma política.

El cuadro IV-41 demuestra las tendencias presentadas. Por ejemplo, Veracruz crece en los 24 años 13.1 veces más, Manzanillo lo hace en 568.3 veces más explicado porque los niveles del puerto de Manzanillo fueron extremadamente bajos y que correspondían a un puerto pescador que comienza a crecer en carga contenerizada exponencialmente.

Esta misma característica es vista en el cuadro IV-42 en donde se utilizan tasas de crecimiento en distintos periodos de la apertura comercial.

Cuadro IV-42

¿Cómo cambia la carga comercial contenerizada (medida en teus)? ¿Impacta la apertura comercial en cada puerto? ¿Por qué?

Puerto	1982	1988	1994	2000	2004	2005
Manzanillo	1538	22 021	63 798	426 717	830 777	873 976
Veracruz	47 301	60 329	255 879	540 014	591 736	620 858
Salina Cruz	3 769	15 068	10 622	5 333	0	922
Coatzacoalcos	1 100	5 601	0	0	0	0
Carga total de todos los puertos de México (en teus)	104 429	101, 015	549 921	1 315 749	1903 845	2 133 497

Fuente: cuadro No1 del anexo No 11.

Cuadro IV-43

Cálculo de la tasa de crecimiento medio anual de concentración de solo carga contenerizada por los puertos de México que se transporta por los puertos principales

Periodo	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Manzanillo	43.2 %	19.4 %	38.6 %	18.1 %
Veracruz	-2.8 %	27.2 %	21.4 %	2.3 %
Total	9.3 %	12.5 %	18.3 %	9.7 %

Elaboración: cálculos del autor.

La apertura comercial y la baja de aranceles en el marco de un mundo globalizado permitió que el puerto de Manzanillo crezca 43.2 %, luego 19.4 %, 38.6 % y en el último quinquenio 18.1 %. De acuerdo a estas tasas de crecimiento se afirmaría que la velocidad de crecimiento de la carga contenerizada ha exigido un esfuerzo importante en la infraestructura portuaria e inversiones en terminales y otros, y ha significado el arribo de un conjunto de embarcaciones que trajeron exportaciones e importaciones respondiendo al desarrollo del espacio de flujos que pudo realizar el puerto. En segundo orden Veracruz siguió siendo el puerto más importante en el Golfo; aunque su tasa de crecimiento fue menor y no tan espectacular como lo que consiguió el primer puerto. Se registra además a la luz de estas cifras la franca decadencia y saturación que viene alcanzando el puerto de Veracruz por los problemas que le trae el transporte por camión que se realiza al puerto y la saturación también que presentan los muelles, que reciben a los barcos que hacen viables su comercio exterior. En su conjunto estos puertos serían ganadores de la apertura comercial demostrada por las tasas de crecimiento que consiguen y que repercuten también en la derrama económica de las ciudades puertos en donde están instalados.

El grado de contenerización medido para el año de 2004 señala que el puerto de Veracruz tiene un nivel de 27.9 %, mientras que Manzanillo alcanza un nivel de 41.1 % correspondiendo a la lógica que este puerto maneja más carga contenerizada¹⁵¹.

El cuadro IV-44 indica que la carga contenerizada es concentrada en estos dos puertos ya que el 74.6 % de toda la carga del país para el año 2004 es canalizada por las terminales de estos dos centros de carga. Ello justificaría afirmar que en la lógica de concentración del transporte portuario la mano invisible expresada en la competencia que se produce y en las políticas que se dictan apoyando lo que deciden las empresas navieras que traen o llevan carga del puerto tienden a

¹⁵¹ Según la Gerencia de Operaciones de la API de Manzanillo para el año 2003 el 54.51 % de la carga del puerto es general contenerizada.

desarrollar a un puerto del Pacífico y a otro del Golfo. Los otros puertos de México serían alimentadores de estos dos puertos líderes.

Cuadro IV-44

Concentración de los puertos de Manzanillo y Veracruz (considera carga contenerizada) vía los puertos principales o ganadores

	2000	2001	2002	2003	2004
Porcentaje	73.4 %	73.7 %	75.6 %	75.9 %	74.6 %

Esta misma concentración medida, a través de porcentajes ponderados de concentración, en periodos de política económica comprueba el liderazgo de Manzanillo y Veracruz y el atraso y la exclusión de Coatzacoalcos y Salina Cruz. En efecto el puerto de Salina Cruz movilizó el 10.81 % de la carga contenerizada en el periodo 1982-1987. Este nivel alcanzado en la etapa de 1982-1987 se explica por el máximo alcanzado en 1987 con 27, 253 teus movilizadas, en la etapa del plan Alfa-Omega y por el movimiento de una empresa automotriz, que cambia su fábrica a la ciudad de Aguascalientes, dejando de mover carga por el puerto. A partir de ese momento el puerto entra en decadencia, disminuyendo su participación hasta representa solo el 0.22 % de toda la carga total contenerizada del país, en el último quinquenio del nuevo Siglo XXI (ver cuadro IV-45)

Cuadro IV-45

Concentración de carga portuaria (en base al número de teus y carga en contenedores (1982-2002) (porcentajes promedios de participación)

Puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Manzanillo	4.05 %	10.62 %	24.94 %	35.66%
Lazaro Cárdenas	5.37 %	11.64 %	2.73 %	0.02 %
Salina Cruz	10.81 %	4.58 %	1.65 %	0.22%
Altamira	1.30 %	12.29 %	16.22 %	14.51 %
Tampico	22.0 %	8.60 %	7.80 %	2.98 %
Tuxpan	23.22 %	8.48 %	0.14 %	0.02 %
Veracruz	29.44 %	34.87 %	40.78 %	38.69 %
Coatzacoalcos	1.34 %	0.62 %	0.01 %	0.01 %
Otros	2.45 %	8.05 %	5.72 %	8.20 %
Total	100.00 %	100.00 %	100.00 %	100.00 %

Fuente: Cálculos a partir del cuadro 1 del anexo 11.

Por último, el puerto de Coatzacoalcos nunca fue importante en el movimiento de carga contenerizada y en 1989, reflejo de su escaso movimiento trasladó la grúa para este tipo de cargas especializadas al puerto de Veracruz, con lo que desde 1990 no mueve dicha carga. De acuerdo a los indicadores de esta investigación

un manejo nulo de este tipo de carga se asocia con un escaso dinamismo y de allí porque también se le considera a este puerto como perdedor.

En conclusión, usando los indicadores de carga se comprobarían un desarrollo importante de dos puertos líderes: Veracruz y Manzanillo que han alcanzado un liderazgo en el campo del manejo de carga contenerizada. En el caso de los puertos del Istmo de Tehuantepec, se nota un declive que se expresa en la poca participación que tiene el puerto de Salina Cruz en el manejo de la carga contenerizada, pese a que exclusivamente su importancia se tiene por el movimiento de hidrocarburos que realiza tanto Salina Cruz como Coatzacoalcos que se constituyen en puertos pequeños y locales. Salina Cruz se comporta como enclave; aunque Coatzacoalcos apoyado por el núcleo petroquímico del Sureste instalado en su zona de influencia, presenta una ligazón más fuerte con su entorno regional. Es necesario por tanto políticas que tiendan a combatir la aparente exclusión que podrían tener estos puertos, especialmente porque su entorno regional necesita más inversiones, que generen los empleos e ingresos que los ámbitos locales necesitan para ser actores incluidos en el desarrollo a que aspira todo México y que tiene mejores niveles de vida en el Norte y en el Centro del país.

Finalmente el crecimiento y la exclusión en el caso de los cuatro puertos estudiados arroja desde las variables económicas y sociales diferencias entre los puertos grandes de México (Veracruz y Manzanillo), versus los atrasos evidentes de carga, de ingresos y de empleo que presentan los puertos de Salina Cruz que pertenece al estado pobre de Oaxaca y de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz.

4.5. Resumen

Uno de los méritos de este trabajo investigación ha sido estudiar a los puertos de México, bajo distintas miradas que enriquecen el estudio del problema. La investigación prueba que hay crecimiento y exclusión simultánea en los cuatro puertos de México en el período o fase de la globalización, que se inicia en los ochenta del siglo XX y abarca hasta el 2004 inclusive. En esta etapa el país se caracteriza por la implementación de un modelo de economía abierta caracterizada por la apertura comercial, privatización y estabilización macroeconómica que identifica a un modelo neoliberal y que aplica medidas conocidas del denominado Consenso de Washington.

Los puertos de México, pese a que demuestran un efecto espectacular en el crecimiento de la carga contenerizada, debido a factores internos, como eficiencia administrativa y de gestión, más productividad y desarrollo del espacio de flujos, presentan una explicación externa que refleja las tendencias de concentración naviera y portuaria que se explica por el boom chino, que demanda materias primas e insumos, cuyo origen proviene de México y que dinamiza los puertos, de Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Las tendencias antes vistas afectan a los territorios y dinamizan a las ciudades portuarias de Manzanillo y Veracruz, que concentran riqueza y pobreza con tendencias típicas de polarización que dichos procesos tienen. Por su parte, la exclusión económica y social se registra en lugares en donde los puertos petroleros se comportan como enclaves, como son los casos de los puertos de Salina en Oaxaca y de Coatzacoalcos en Veracruz.

Las distintas miradas son de carácter económico (crecimiento económico y de carga e ingresos), de carácter geográfico (regiones ganadoras y perdedoras), de relaciones internacionales (dominio del mar y bloques del Norte, Sur, de carácter geopolítico), de ciencias sociales (economía mundo, y países smiperifericos, en donde se ubican los puertos) y por último de carácter regional, con paradigmas que contribuyen a explicar por qué las empresa globales necesitan cadenas, sectores, cluster y filiales y estrategias de desarrollo local, que dinamicen a los puertos medianos y pequeños.

En esta sintonía el enfoque regulacionista (supera a centro y periferia) apunta al desarrollo de medios innovadores (terciario portuario), como alternativa local de despegue de actores que dinamicen a las pequeñas y medianas empresas.

Por último, estas múltiples miradas no olvidan el enfoque de Castells (sociedad de la información) y del archipiélago de Pierre Veltz que estudian la concentración y la polarización con tendencias propias del capitalismo mundial.

V. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Las miradas teóricas del problema

Cuando se inició la investigación el año 2000, esta tesis se preguntaba: ¿cuáles son los elementos que condicionan la inserción o articulación de un puerto a las redes globales de transportación de mercancías, cuando este está localizado en un país periférico ó semiperiférico, como México? y que lo hace ganador o en su caso perdedor en la competencia que se produce por movilizar más carga.

Esta cuestión partía de la idea tomada por los regulacionistas franceses Benko y Lipietz (1994), quienes hablaban de: "regiones que ganan", bajo la consideración de los nuevos paradigmas de la geografía económica. Por eso bajo estas consideraciones, que fueron aplicadas a regiones, ciudades y zonas de Latinoamérica, es que los académicos comenzaron a hablar de que la apertura comercial y el proceso de globalización aplicada en nuestros países, traían también "regiones que ganan" y "regiones que pierden".

Salvando las limitaciones que implica asumir que el contexto geográfico europeo es similar a América Latina y México, estos mismos investigadores comenzaron a hablar de dos velocidades, distintos ritmos de crecimiento y asimetrías, en los desarrollos regionales de los territorios, por lo que las medidas de apertura comercial y de inserción de nuestras naciones en la economía mundo, condicionaban una respuesta diferente, dependiendo de las características económicas y sociales, que tenían las diversas regiones de nuestros países.

En esta lógica aunque el concepto de región difiere de la de puertos, ya que este último tiene distintas connotaciones, como se comprueba en el recuadro MI-1 de este trabajo de investigación, es que se planteó una primera hipótesis de que la apertura comercial en el mundo globalizado de México traía puertos "ganadores" y "perdedores" y la pregunta siguiendo a Boiser era: ¿porqué, qué causas lo explican y qué factores condicionan que unos puertos de México ganen y otros pierdan?

Esta primera entrada al problema, ya encontraba algunas dificultades porque las teorías económicas tradicionales (principalmente desde la perspectiva neoclásica), no consideraban las especificidades regionales y al revés, planteaban una convergencia de las regiones pobres, que finalmente iban a igualar su ingreso per cápita con las regiones ricas. Es decir, la concepción regulacionista francesa era antagónica a la visión neoclásica que recomendaba políticas generales y que traía, en palabras de Stiglitz, "el malestar de la globalización".

La CEPAL, también desde el área regional, comenzó a usar los conceptos de "potencialmente ganadores" o "potencialmente perdedores" (Iván Silva, abril, 2003), para hablar de regiones de América Latina que tienen distintos desarrollo y en donde destacan las grandes metrópolis de Brasil, México, Chile, Argentina, Colombia y Perú.

Por lo anterior, fue evidente un choque de teorías que resaltaba las limitaciones que traía el paradigma neoliberal, para entender el problema de las regiones y agregaríamos de los puertos de la periferia. En este sentido, el considerar aspectos de la geografía, considerando lo aportado por Krugman y otros, podía ayudar a mejorar y enriquecer el tema desde distintas miradas, es por ello que en el capítulo II y III de este trabajo se planteaba la necesidad de estudiar a los puertos, en el marco de las regiones, bajo una óptica multidisciplinaria y utilizando una visión que recoge los aportes de autores como Benko y Lipietz (1994), Veltz (1999), Castells (1999), Milton Santos (2000) e investigadores europeos y latinoamericanos como: Méndez (1997), Caravaca (1998); Boiser (octubre, 2002 y agosto 2005), Albuquerque (agosto de 1999), Beck (1998), Cuervo (octubre 2003), Daher (1994 y julio-septiembre 1996), Hiemaux (enero-abril 1988, abril-junio de 1994 y abril-junio de 1997), Moncayo (septiembre 2004, primer semestre 2003 y diciembre de 2002), y Silva (abril 2003), entre otros.

En un segundo momento de la investigación, superando los aspectos controvertidos de usar los adjetivos de "ganador" y "perdedor", es que se propuso la siguiente pregunta:

¿Hay "exclusión", polarización y crecimiento en los puertos de México, en la actual etapa de globalización y apertura comercial (1982-2004)? Esta cuestión se planteó a la luz de los enfoques, paradigmas y escuelas que se ubicaban en los campos de la economía, la geografía y las ciencias sociales, que fueron las principales ópticas del estudio.

De esta manera, el fenómeno central del trabajo estuvo dedicado al estudio de los puertos en un país semiperiférico, como México, buscando considerar una perspectiva Integradora y considerando principalmente a las tres disciplinas ya mencionadas.

Es decir, la perspectiva multidisciplinaria, desde la que se enriquece el análisis de los puertos en un mundo global, parte reconociendo la insuficiencia de los paradigmas, especialmente en las limitaciones que tienen los enfoques económicos, que son globales, genéricos y que por mucho tiempo se olvidaron del territorio.

La pregunta de contenido "macroeconómico" buscó estudiar a los puertos vinculados a sus regiones y bajo un patrón territorial que se manifiesta en regiones articuladas o excluidas, o si se quiere en regiones "ganadoras" y "perdedoras", de acuerdo a la terminología de Benko y Lipietz (1994).

Los puertos fueron vistos no sólo como una unidad "microeconómica" o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad y puerto y perteneciendo a una región económica que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes económicos y sociales que están en pugna y buscan el excedente económico. Esta consideración plantea también que los puertos se insertan en las redes globales que los hace exitosos, como eslabones clave del comercio internacional

Además, el tema incorporó el enfoque del "espacio de flujos" de Castells, que nos llevó a estudiar los espacios de flujos que desarrollan los puertos (hinterland y foreland), considerando a las redes económicas, financieras, de carga (como flujos continuos) que van y vienen al puerto, realizando el transporte de mercancías.

Precisamente, la aportación teórico-metodológica de esta tesis consiste en realizar un análisis de la evolución reciente de los puertos mexicanos, a la luz de un planteamiento conceptual singular, que denominamos bajo el término de *Espacio de Redes y Flujos de la globalización*. Al respecto, cabe señalar que, durante la década de los noventa, destacados investigadores en el campo del análisis socio-espacial y geográfico (en sus vertientes regional, económica, política y social), tales como Pierre Veltz (1999), Manuel Castells (1999), Daniel Hiemaux (1999), Saskia Sassen (2003), Inmaculada Caravaca (1998), Ricardo Méndez (2002) y Milton Santos (2000) entre otros, incluyen parcial o totalmente el enfoque estructural-sistémico de los sistemas mundiales de Braudel (1985) y Wallerstein (1996), con la finalidad de diseñar un planteamiento conceptual para interpretar las nuevas dinámicas socio-espaciales de la globalización. Aunque, ninguno de ellos incorpora específicamente el tema de los sistemas de transporte y de los puertos en sus análisis¹⁵².

Un aporte sustancial bajo este enfoque, consiste en ubicar la unidad de análisis en la conformación de un espacio global (al estilo del sistema-mundo capitalista de Wallerstein) que se articula crecientemente a través de redes y flujos materiales e inmateriales (Castells, 1999; Martner, 2001). Tal traslado de la unidad de análisis, poco valorado y comprendido por la corriente económica dominante (de corte neoclásica y neopositivista), permite revelar estructuras, configuraciones, dinámicas y tendencias que pasan inadvertidas para los países y las regiones y, por lo tanto, no son consideradas a la hora de establecer políticas públicas de desarrollo de infraestructura y tecnología.

Un ejemplo evidente de tal desconsideración es la multiplicación de proyectos para construir grandes obras de infraestructura de transporte (mega-puertos, mega-terminales, corredores multimodales internacionales, etc.) en cada uno de los países de Latinoamérica, cuestión que surge de manera casi *natural* cuando se ubica la unidad de análisis en el estado-nación o en escalas menores, dentro de un entorno de incremento de los flujos, debido a la apertura comercial y a la globalización en curso. Sin embargo, más allá del dato evidente, esto impide visualizar una estructura más profunda, como es la configuración de una red y un espacio global de flujos, cuya lógica de funcionamiento no es la misma que la de los estados nacionales, puesto que, como señala Hiemaux (1993), la globalización de los procesos productivos y sociales "no requiere el control del

¹⁵² En el anexo No 1 de este trabajo se hace la revisión de la literatura de cuarenta artículos sobre los puertos y el transporte marítimo, concluyendo en nuevos esquemas y metodologías para estudiar a los puertos, a la luz de las insatisfacciones que deja el paradigma neoclásico, principal enfoque que se utiliza en los trabajos referenciados. Este anexo complementa el análisis realizado en estas conclusiones, que no olvidan la necesidad de un nuevo paradigma portuario latinoamericano, que concilie la privatización con la equidad y con el bienestar de los habitantes que viven en los puertos.

espacio continuo para operar, logra su expresión en puntos selectos –place o lugares, a la Giddens” (Hiernaux, 1993: 9).

En este sentido, Castells (1999) define el espacio de redes y flujos de la globalización como “la organización material de las prácticas sociales compartidas simultáneamente en el tiempo, las cuales operan a través de flujos”. Por flujos entiende “la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad.” (Castells, 1999: 445).

Este nuevo referente teórico rompe con dos propiedades fundamentales en el análisis geo-económico previo. En efecto, la resistencia física a los cambios y la ordenación territorial según la distancia “se ven eclipsadas, cuando tiempo y espacio son a la vez más sincrónicos y menos jerarquizados” (Caravaca, 1998: 9). Así, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización del espacio y lo que tiene que valorizarse ahora es la cualidad de la conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada.

En otras palabras, las relaciones de proximidad y de cohesión geográfica entre un centro y sus áreas periféricas contiguas ahora tienden a des-estructurarse por la emergencia de un “territorio de redes” (Veltz, 1999) o “espacio de flujos” (Castells, 1997), donde predominan las relaciones entre nodos fragmentados y territorialmente discontinuos que, sin embargo, se articulan, aún a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y los transportes.

Así las cosas, Caravaca (1998) señala que...“El *espacio de flujos* se convierte, pues, en referente central de las lecturas e interpretaciones sobre la emergencia y consolidación de nuevas formas y dinámicas territoriales basadas en la existencia de redes. Dichas redes, controladas por los grupos [actores] que detentan el poder y ejercen las funciones de dirección, cambian de manera constante, organizando el espacio en función de la posición que ocupan en ellas los distintos lugares” (Caravaca, 1998: 9).

Ahora bien, las redes que conforman el “espacio de flujos” no son de un sólo tipo. Estas pueden corresponder tanto a la actividad financiera como a otras expresiones del capital y de la organización socio-espacial. Por ejemplo, la producción industrial fragmentada requiere ligas entre operaciones ubicadas en diferentes lugares, por lo tanto, los flujos de productos y de información entre firmas circulan por determinados nodos y hubs de la red global, entre los que destacan principalmente, los puertos de la globalización.

Efectivamente, en el caso específico de los puertos, nos encontramos ante la conformación de nodos peculiares donde predominan actividades relacionadas a la circulación del capital-mercancía, así como de la gestión de inventarios e información correspondientes a diversas fases de las cadenas productivas fragmentadas a nivel global, cuyos insumos y bienes no podrían integrarse espacial y temporalmente sin el rol de estos nodos y de las extensas redes de

transporte multimodal, cuyo elemento tecnológico unificador está representado por el contenedor.

Precisamente, aquí se asume que el avance de la contenedorización se convierte en un indicador clave para reconocer a los puertos que ganan o pierden en la globalización, es decir, para identificar los puertos que se están articulando a la red global de transportación de la actual fase de la economía mundo-capitalista, así como a los que tienden a quedar excluidos de tal red y se mantienen, en el mejor de los casos, manejando productos tradicionales de baja densidad económica.

Y es que la necesidad apremiante de integrar los modos de transporte para responder a los imperativos de la producción global ha sido resuelta favorablemente por el cambio tecnológico reciente en este sector. Sin duda, un elemento fundamental en el desarrollo de las redes de transporte multimodal ha sido la creación del contenedor. Esta es la tecnología en tomo a la que se estructuró la integración del transporte terrestre con el marítimo. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Así, tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio (Martner, 2001).

En este sentido, otra contribución teórico-metodológica de este trabajo consiste en incorporar, dentro del enfoque estructural-sistémico del *espacio de redes y flujos*, indicadores y/o criterios de análisis (como el grado de contenerización) de un nodo portuario peculiar de las redes físicas de transportación del espacio global, llamado por Fossey (1997) *hub portuario*, porque funciona como ente de articulación técnico y espacial frente a la fragmentación de las cadenas de producción-distribución propia de esta fase de globalización capitalista.

El nodo o hub portuario de la globalización no debe confundirse con un puerto convencional, donde no hay más función que el desplazamiento de vehículos cargados de mercancías (generalmente materias primas y graneles) sobre la infraestructura, las terminales y vías de comunicación de determinado territorio. Por el contrario, el hub portuario requiere de una serie de servicios, terminales especializadas, tecnologías y regulaciones para poder desarrollar las actividades de valor agregado que demandan las formas de producción-distribución de un creciente número de firmas manufactureras y de servicios, basadas en cadenas de suministro "justo a tiempo", que operan con inventarios mínimos y cuyos estándares de calidad, certeza y sincronía en las operaciones de movilidad y distribución son variables más importantes que el coste de transporte dentro de su circuito logístico completo.

Así, la necesidad de generar fluidez y flexibilidad para la integración de las cadenas productivas globalizadas demanda del nodo portuario "ganador" una serie de atributos físicos, tecnológicos, operativos y organizativos, que van más allá de las simples maniobras de carga, descarga y almacenamiento. Los puertos de la globalización sobrepasan su recinto e involucran el desarrollo de zonas de actividades logísticas, con terminales especializadas de contenedores,

centros de consolidación de contenedores, formación de lotes, cruce de andén (cross dock) y plataformas de distribución, así como con los llamados *recintos fiscalizados estratégicos*. A ello se suma la introducción de plataformas compartidas de procesos de información y documentación donde participan actores, con el conocimiento y el *saber hacer* especializado para la atención de los flujos de carga y de los sistemas de transporte multimodal.

En esta tercera vertiente se bosqueja una contribución adicional que se apoya en los trabajos que autores como Veltz (1999), Méndez (2002), Caravaca et al (2005) y otros territorialistas, conceptualmente cercanos al regulacionismo, que plantean la necesidad del desarrollo de redes locales de innovación empresarial y de cooperación socio-institucional, como base del desarrollo e inserción efectiva de las regiones en un ámbito global sumamente competido y excluyente.

De esta forma, aquí se plantea que un puerto "ganador", con elevado crecimiento de los flujos de carga contenerizada por su articulación efectiva en las redes globales de transportación, no tendrá mayor incidencia en el desarrollo regional, sin el desarrollo de una red local de actores que incorporen innovaciones en sus actividades, basadas en el desarrollo de servicios especializados, que parten tanto de un saber-hacer previo, como de procesos de aprendizaje colectivo de los actores más dinámicos de la región, así como relaciones de cooperación y colaboración (y no sólo de competencia), que se producen simultáneamente en el ámbito de las relaciones Inter-empresariales como en el de las relaciones socio-institucionales (Caravaca, González y Silva, 2005), donde se articulan las diversas organizaciones de la sociedad civil con las autoridades representativas de los intereses y poderes locales y regionales.

En este sentido, el análisis del puerto como medio innovador queda planteado como una propuesta o aportación metodológica, que podrá ser retomada en investigaciones específicas sobre las redes locales de los puertos mexicanos, puesto que este nivel de detalle rebasa las posibilidades en recursos económicos, materiales y humanos del presente trabajo. Sin embargo, aquí se propusieron algunos criterios e indicadores que, eventualmente, orientarían tales pesquisas.

En buena medida, el puerto articulado a las redes globales, con acelerado crecimiento en sus flujos de carga contenerizada con mejora tecnológica y eficientes procesos operativos, corresponde a las características que la UNCTAD ha señalado para los llamados puertos de tercera generación, sin embargo, y a modo de hipótesis, aquí planteamos que, sin la conformación de una red local de actores, que generen actividades innovadoras, difícilmente el ámbito portuario contribuirá al desarrollo regional y a la elevación del nivel de vida de su localidad.

En definitiva, la investigación estudió a los puertos en el espacio y territorio, bajo una perspectiva sistémica, lo que nos llevó a conocer la competencia que se da entre todos los puertos de México, la competencia también que se produce entre los puertos de las mismas costas (en el Pacífico y en el Golfo) y la competencia

por último, que se presenta entre países que registra a puertos que "pelean" por "más carga", en el marco de una serie de acuerdos internacionales.

Por su lado, el "crecimiento" fue medido por el incremento en la carga (principalmente, la contenerizada) y de ingresos que tiene cada puerto o empresa, como unidad económica asentada en una región de influencia y ligada al ciclo económico o nivel de actividad que viene desarrollando México, en su relación comercial con Estados Unidos y Canadá, con los países europeos, con Japón y China y con los países de la órbita latinoamericana, principalmente.

¿Puertos ganadores y perdedores o puertos en crecimiento y exclusión en la privatización mexicana?

La tesis buscaba, considerando el marco anterior, probar que los puertos pobres en un mundo globalizado, se convertían en centros de negocios, dependientes de las economías centro, mediante redes y espacio de flujos, en donde circulan las mercancías mediante relaciones asimétricas y desiguales, encontrándose que por las políticas aplicadas (apertura, comercial y privatización, principalmente), hay puertos "potencialmente ganadores" y en crecimiento y puertos "potencialmente perdedores" o excluidos y por supuesto, actores económicos y sociales que ganan y otros que pierden. En este punto hay coincidencia entre los neoliberales, cepalinos y regulacionistas; aunque los primeros consideran que las pérdidas serán temporales y en el mediano plazo los procesos de apertura comercial llevarán a una convergencia y desarrollo, en donde la regiones pobres, ciudades en declive y puertos estancados, alcanzarán su mejoría, desde el punto de vista económico e indirectamente estos beneficios impactarán en la esfera social, mejorando el nivel de vida de la gente, vinculada a los puertos de los países atrasados.

Bajo este análisis y reflejo de la globalización, se presenta en nuestros países, regiones, ciudades y puertos, una polarización económica y social. Esta polarización es más acentuada en ciudades metropolitanas y con mayor población, observando grupos que se enriquecen y segmentos de población mayoritaria que se empobrecen. De esta manera se produce una controversia entre los partidarios de la globalización y apertura comercial que solo reconocen efectos positivos de estos procesos, mientras que otros críticos consideran que las políticas actuales del mundo globalizado, sumadas a los factores históricos, explican que gran parte de la población pierda y la mejoría económica y crecimiento no llegue a este grupo de pobladores, que en el caso de México, radican en las zonas del Sur y Sureste del país.

En este sentido y respecto al caso de los puertos la privatización o reestructuración portuaria aplicada en 1994 en México trajo tendencias económicas favorables, vistas en el cuadro siguiente, y que se expresan

en el aumento importante en el manejo de carga contenerizada y un incremento de los ingresos de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS), que registran eficiencia y una autonomía económica y financiera. Por ello muchos autores hablan de los éxitos de la privatización portuaria mexicana.

Cuadro V-1
Comportamiento de la carga que se moviliza por los puertos de México (1988-2004): ¿hay liderazgo de Manzanillo y Veracruz?

Variable	Tasa de crecimiento promedio anual (%) (1)	Cifras y comentarios
Carga en millones de toneladas de todos los puertos de México (1990-2004)	3.3 %	De 169.1 a 266.0 millones de toneladas.
Total de movimiento de contenedores por todos los puertos de México (1982-2004) (número de teus)	14.1 %	De 104, 429 teus de 1982 a 1 903, 845 teus del 2004.
Crecimiento de la carga contenerizada que se mueve por el Pacífico (1988-2004)	16.4 %	De 81, 328 teus de 1988 a 929, 411 teus en el año 2004. El movimiento del Pacífico es más dinámico explicado por el comercio con China, principalmente.
Crecimiento de la carga contenerizada que se mueve por los puertos del Golfo y Caribe (1988-2004)	13.1 %	De 135, 714 teus de 1988 a 974, 434 teus del 2004. Los puertos del Golfo y Caribe pierden liderazgo..
El puerto de Manzanillo creció en carga contenerizada (1988-2004)	25.4 %	De 22, 021 teus a 830, 777 teus. En el año 2002 el puerto de Manzanillo superó por primera vez al puerto de Veracruz en manejo de carga contenerizada.
El puerto de Veracruz creció en carga contenerizada (1988-2004)	15.3 %	De 60, 328 teus a 591, 736 teus.

Nota (1): Es una tasa de crecimiento de forma exponencial, en donde se considera el periodo de 1990 a 2004 por ejemplo, con 14 años.

Parte de la explicación de las cifras conseguidas, se explican en que México registra un TLCAN desde 1994 que ha favorecido el comercio con

Estados Unidos, tanto en las modalidades de transporte carretero, como vía marítima (es en promedio un 31 % de toda la carga transportada), a través de los puertos mexicanos. Este conjunto de cambios estructurales realizados en el país desde 1982, que con más énfasis impactaron al país, a mediados de los noventa del siglo XX, trae efectos positivos y negativos en los territorios en donde se instalan los puertos ya que la derrama económica beneficia el terciario de las ciudades grandes que indirectamente impactan también en los ingresos y empleos y en el aumento de servicios que demanda el sector marítimo y de transporte.

En todo caso y de acuerdo a la literatura revisada que investiga el desarrollo regional, se registra en México un norte desarrollado, un centro que mantiene su importancia económica (aunque tiene empresas que salen de la ciudad capital) y un sur excluido (de Oaxaca, Chiapas y su municipios integrantes). Por eso el Plan Puebla-Panamá, aplicado desde diciembre del 2002, en la época del Gobierno de Vicente Fox, fue una esperanza para los estados del Sur, postergados ancestralmente del desarrollo.

La evaluación preliminar de este último, no demuestra el impacto económico y social que se esperaba, especialmente porque los recursos financieros canalizados a este programa han sido exigüos y además el Plan perdió importancia, ya que de ser un programa de carácter presidencial pasó después ha a ser operado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, con una concepción más burocrática y formal, que pensando en el desarrollo regional, que era la misión del Plan, ya que el Sur como diría Levy, también existe (E. Dávila, G. Kessel y S. Levy, mimeo, 19 de julio del 2000)..

¿Qué dice la historia de los puertos mexicanos?

El desarrollo del trabajo acudió también al punto de vista de la historia, demostrando la riqueza que tiene el enfoque, para explicar el caso de los puertos y los transportes en México. En los comienzos del Siglo XX, especialmente en los diez primeros años el puerto de Salina Cruz, construido por Porfirio Díaz, fue la puerta clave a muchos países y permitió el comercio transistmico, entre Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz, en el Pacífico, permitiendo avizorar un desarrollo del Istmo de Tehuantepec, que se frustró especialmente porque debido a la guerra revolucionaria y a los problemas que trajo la misma, se construye el Canal de Panamá, bajo intereses norteamericanos. Luego de empezar el Canal de Panamá en agosto de 1914, el comercio de los puertos del Istmo terminan en crisis y el puerto de Salina Cruz, por el azolve, llega a cerrarse. De lo anterior, se comprueba que los puertos

vienen ligados a los ciclos económicos y que la bonanza relativa no asegura una permanente expansión, como ocurrió con los puertos mencionados.

Hay factores tradicionales que hacen exitosos a los puertos dependiendo de las rutas internacionales de los barcos que tocan sus costas, la presencia de empresas en su hinterland, convenios comerciales que firman los países y que acelera el intercambio de mercancías; o de costos y tarifas que permiten al empresario marítimo de tocar o no un puerto. En general, la toma de decisiones para utilizar un puerto comercial es una decisión económica, que busca minimizar el tiempo de espera y reducir los costos del manejo de carga, dándose generalmente una decisión racional de parte de la empresa naviera de acuerdo a la lógica de las empresas extranjeras a las que representa.

Las rutas internacionales, los asentamientos de las empresas, los convenios comerciales y los costos y tarifas que tienen los puertos exigen que estos se vuelvan competitivos, lo que permite que los clientes cambien muy rápidamente, volviendo un puerto que era exitoso, a uno que ya no mueve carga, porque las empresas decidieron ya no usar el puerto.

Obviamente el despliegue del territorio aunado al desarrollo industrial permea este análisis y lleva a entender porque los centros económicos nacionales e internacionales y firmas siempre disponen de puertos, carreteras y ferrocarriles que se vinculan a la demandas internacionales, que también son cambiantes e impredecibles.

En el caso de Manzanillo, al revés del de Salina Cruz, se comprueba como de ser muy pequeño y de poca importancia se vuelve a mediados de los ochenta del Siglo XX, en el puerto más importante del Pacífico mexicano, caracterizado por su movimiento de carga comercial contenerizada, que le asegura por muchos años un liderazgo y una vigencia que nunca tuvo. Aquí un factor que apunta a su despegue es el comercio con la Cuenca del Pacífico y el liderazgo comercial de China y Japón, que utilizan el puerto de Manzanillo en sus transacciones económicas y comerciales.

Hay factores tecnológicos que reactivan los puertos. El uso, por ejemplo, de los contenedores y la dotación de equipo en Manzanillo, ha permitido el despegue antes analizado que lo llevó a ser el primer puerto de México, en manejo de carga contenerizada durante el año 2002.

Cuadro V-2

Tasa de crecimiento en carga contenerizada de los puertos líderes, Manzanillo y Veracruz

periodo	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Manzanillo	43.2 %	19.4 %	38.6 %	18.1 %
Veracruz	- 2.8 %	27.2 %	21.4 %	2.3 %

Total	9.3 %	12.5 %	18.3 %	9.7 %
-------	-------	--------	--------	-------

Históricamente, un puerto del proteccionismo, bajo el modelo sustitutivo de importaciones, aseguró un mercado local y posibilidades que el comercio de cabotaje y de materias claves permitiera que muchos puertos del país tuvieran su hinterland o ámbito de influencia, que fue positivo mientras duró el modelo.

En contraste, el puerto de la globalización, ya vigente desde los ochenta del siglo XX, exigía nuevos requisitos a los puertos de México que muchos de los mismos no podían cumplir. El justo a tiempo, la presencia del postfordismo, el uso del transporte multimodal y el requisito de integrarse a las redes internacionales hace que solo algunos puertos conserven su primacía. Los demás puertos quedaron estancados y se mantuvieron solo con carga local o mediante el transporte de petróleo, bajo la modalidad de enclave (caso Salina Cruz).

Por ello es que Manzanillo, tanto como Veracruz, se convierten en puertos ligados al mundo global y con exigencias y atributos acordes a la nueva época de apertura comercial que se vive en México y que continúa con tendencias hacia un crecimiento en los primeros años del Siglo XXI; aunque ya se empieza a percibir señales de saturación, especialmente del puerto de Veracruz y congestión en el transporte carretero que lleva carga al puerto de Manzanillo.

La nueva etapa de privatización de los transportes y de los puertos exigía un manejo empresarial de los mismos y demandaba algunas condiciones de eficiencia económica, que los puertos antiguos no podían cumplir. Bajo este mundo globalizado la eficiencia de algunos puertos principales de México, Veracruz y Manzanillo, demuestra que esta modernidad exige contar con redes, puertos, carreteras y ferrocarriles modernos, que faciliten el comercio internacional, que en las actuales condiciones viene muy ligado a los Tratados de Libre Comercio (TLCAN, TLMUE, MERCOSUR, entre otros) y a la nueva dinámica del comercio mundial, en donde resalta China, el dominio relativo de Estados Unidos y la triangulación que se realiza con México, gracias a la presencia de maquiladoras que ensamblan productos de consumo para el mercado de California, de Texas y de Arizona, principalmente.

¿Qué pasa en particular con los cuatro puertos de México? ¿hay puertos en crecimiento y exclusión? ¿y el bienestar social?

La investigación buscó también estudiar en particular el comportamiento de cuatro puertos de México en el mundo globalizado, comparando el comportamiento de dos puertos grandes (Veracruz y Manzanillo) versus dos

puertos pequeños: Salina Cruz y Coatzacoalcos, que pertenecen a la región denominada del Istmo de Tehuantepec, en el Sureste pobre de México. En el cuadro adjunto (cuadro V-3) se comprueban las asimetrías y diferencias de los cuatro puertos elegidos para el estudio.

Cuadro V-3
Características de los puertos seleccionados

Puerto	Buques atendidos (2004)	Carga total (2004) (miles de toneladas cortas)	Carga contenerizada (2004) (teus)	Ingresos(2000) (miles de pesos mexicanos)	Población de la ciudad-puerto	Ingreso Percápita estatal(pesos de 1995)	Rutas navieras que llegan al puerto(2000)
Manzanillo	1 500	15,098	830,777	296 909	116 505	17, 970	25
Veracruz	1 549	15,403	591,736	543 911	560,000	11, 911	36
Salina Cruz	467***	14,833	0	83 139	76,198	8, 404	2
Coatzacoalcos	1 372*	3,310**	0	144 775	267,037	11,911	18

**excluye a Pajaritos que mueve 29,249 miles de toneladas cortas y que depende de la empresa PEMEX, esta empresa está instalada en el recinto portuario por lo que paga tarifas a la API de Coatzacoalcos (por uso de infraestructura).

*Incluye la Terminal de Pajaritos con 1022 buques atendidos.

*** Con 459 arribo de buques de petróleo y derivados.

Siguiendo la teoría de Benko y Lipietz, se ha encontrado puertos ganadores y puertos perdedores, considerando como indicador básico el manejo de carga contenerizada a través de indicadores de concentración (¿qué porcentaje de carga contenerizada maneja cada puerto principal de México?). ¿Es posible extrapolar estos resultados de la experiencia de México a otros puertos de los países en desarrollo? ¿Hay siempre puertos ganadores y perdedores. ¿porqué? ¿Qué dice la teoría neoclásica y los enfoques que pertenecen a esta escuela al respecto?. El trabajo realizó una medición, encontrando una nueva jerarquía portuaria, que encuentra puertos ganadores y perdedores, en las distintas etapas que se vivió de la globalización y apertura comercial en México

Cuadro V-4

Nueva jerarquía portuaria considerando el indicador de carga contenerizada: puertos "ganadores" y "puertos perdedores" de México (1982-2004)

Tipo de puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004
Puertos ganadores	Tampico Tuxpan 85.5 % Veracruz Salina Cruz	Manzanillo Lázaro C 69.6 % Altamira Veracruz	Manzanillo Altamira 82.0 % Veracruz	Manzanillo Veracruz 89.8 % Altamira
Puertos perdedores	Lázaro C. Manzanillo	Tampico Tuxpan	Tampico L. Cárdenas	Progreso.Yuc Ensenada

	Guaymas 14.5 % Coatzacoalcos Altamira Mazatlán Acapulco	Salina C. Ensenada Guaymas 30.4% Progreso Acapulco Mazatlán Coatzacoalcos Puerto Morelos	Progreso Salina C 18.0 % Mazatlán Ensenada Puerto Morelos Acapulco Tuxpan	Tampico Mazatlán 11.1 % Puerto Morelos Salina Cruz L. Cárdenas Coatzacoalcos Tuxpan
--	---	---	---	---

También siguiendo esta lógica se propone la consideración de los puertos elegidos, con características diferentes en cada uno de los casos seleccionados. Se considera de esta manera la presencia de cuatro casos: a) un puerto que era pobre que despegó y se vuelve líder en carga contenerizada (Manzanillo); b) un puerto rico, que está en expansión, y que entra en declive (Veracruz); c) un puerto petrolero en el Sureste, que está estancado, aunque registra una Terminal clave en exportación de petróleo mediante el cabotaje (Coatzacoalcos); y finalmente, d) un puerto pobre en crisis, que no despegó y que se comporta típicamente como enclave y excluido. El gráfico adjunto presenta esta tipología en cuatro vértices de las coordenadas siguientes:

Cuadro V-5

Tipología de puertos considerando carga contenerizada y desarrollo regional (propuesta)

Puerto en territorio dinámico con bajo PIB per cápita, potencialmente ganador (→) (en marcha) (- +)	Puerto en territorio dinámico con alto PIB per cápita, potencialmente ganador (↑↑)
Puerto de Veracruz	Puerto de Manzanillo
Puerto en territorio no dinámico y con bajo PIB per cápita potencialmente perdedor, estancado (- →)	Puerto en territorio no dinámico y con alto PIB per cápita, potencialmente perdedor, en retroceso (↓-)
Puerto de Salina Cruz	Puerto de Coatzacoalcos

Fuente: adaptado de Iván Silva Lira, ILPES, CEPAL, abril 2003

En el cuadro V-4 se registra que en el inicio de la apertura comercial (período 1982-1987) los puertos ganadores fueron: Tampico, Tuxpan, Veracruz y Salina Cruz. En el período 1988-1994 la tendencia cambia, ya que ahora destaca: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y se mantiene Veracruz. Posteriormente desde 1995 la concentración de carga contenerizada se mantiene en solo tres puertos de México, que se vuelven los ganadores del proceso comercial, vía la modalidad más importante del comercio.

A partir de esa fecha, serán Veracruz, que luego es superado por Manzanillo y Altamira los tres puertos más grandes de México. De esta manera la tendencia a la concentración, rasgo típico del mercado marítimo y portuario del mundo se registra también en México, ya que son las navieras y las empresas transnacionales las que deciden que puertos usar y cuales no. En esas tendencias mundiales el puerto de Manzanillo tiende a convertirse en puerto "hub" concentrando cargas y trabajando con el par de Long Beach-Los Angeles en la Costa Oeste de los Estados y que pertenece al estado de California, uno de los centros mundiales en el movimiento de carga. Toda la dinámica que se vive en la Costa Oeste del Pacífico y a la cual pertenecen los puertos mencionados se explica por la dinámica económica de China quien se ha convertido en una de las economías más dinámicas del mundo y que se caracteriza por elaborar productos finales que demandan los consumidores de Estados Unidos. En esta tendencia cumple también un papel especial México con los centros que posee en Guadalajara, Puebla, Ciudad de México y el estado de México que usan para su movimiento comercial al puerto de Manzanillo. Es este puerto el que ha desarrollado a plenitud su espacio de flujos y que le permite desde el 2002, ser el puerto más grande en carga contenerizada en todo el país.

El lo referente al crecimiento y a la exclusión, cabe decir que el puerto de Veracruz y el de Manzanillo si bien es cierto mantienen indicadores económicos de carga en permanente crecimiento, no registran una derrama económica que llegue a los más pobres, al revés su dinámica es concentrada, excluyente y polarizada propia del modelo capitalista que se aplica. Unos pocos ganan y los demás pierden: no obstante cabe advertir que la dinámica demográfica es más concentrada en Veracruz y es de menor importancia en Manzanillo, lo que permite demostrar una polarización más aguda en el puerto de Veracruz y menos problemas de pobreza y miseria en Manzanillo, ya que el nivel de población registrado en la ciudad puerto es relativamente pequeño. En este caso debería postularse que los beneficios de ser el primer puerto en carga contenerizada en México quedan principalmente en las empresas que el puerto mantiene en su relación comercial y que precisamente no se ubican en el hinterland tradicional que tuvo en la época del modelo sustitutivo de importaciones.

En los casos de los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz y Salina Cruz, en Oaxaca deberíamos agregar que mantienen un comportamiento de enclave. Salina Cruz está en crisis y su movimiento se realiza solo por el cabotaje y comercio exterior de petróleo que realiza PEMEX. Los frutos de esta dinámica

económica no llegan ni directamente ni indirectamente en la mayoría de la población de la ciudad puerto, que resiente en su economía este escaso dinamismo del puerto, pese a tantas promesas de reactivación. Coatzacoalcos es un puerto mediano que mueve granos e insumos; pero cuya fortaleza se explica por el apoyo que trae en la economía la Terminal de Pajaritos y el movimiento petroquímico del Sureste, que está enclavado en su zona de influencia. La dinámica demográfica de Coatzacoalcos, como la veintiava ciudad del país, si trae cuellos de botella que pueden agudizar la polarización económica y social, aunque debería decirse que la economía de Coatzacoalcos es más variada que la de Salina Cruz y posee turismo, comercio, negocios y medianas empresas que generan empleo e ingreso y que ha atraído a ingentes grupos de población, que se concentran en Coatzacoalcos, Minatitlán, Córdova, entre las ciudades principales.

Por lo anterior, los efectos de la globalización y apertura comercial han sido diferentes en los cuatro puertos elegidos para este estudio. No se pueden hacer generalizaciones, por lo que plantear estrategias alternativas de desarrollo para cada uno de los puertos es una tarea inmediata y que exige mejores diagnósticos, cuantificación de necesidades y organización de nuevos proyectos en donde se vuelve clave la presencia de los Gobiernos Estatales. La necesidad de dinamizar los terciarios portuarios (que en palabras de Ricardo Méndez lleva a desarrollar instrumentos de innovación tecnológica) y por supuesto organizar planes de desarrollo en donde los puertos como centros de negocios se integren en una estrategia general, que aspira elevar el nivel de vida de los habitantes de cada uno de los puertos.

No es ocioso poner de nuevo en la agenda económica y social la discusión del Plan de Desarrollo para el Istmo de Tehuantepec, en donde se hace necesario utilizar Fondos de Cohesión Social, a la manera europea que eleven el piso social básico de la gente que habita en Salina Cruz, en Tehuantepec, en Juchitán y en ciudades que pertenecen al Istmo Veracruzano, en donde aparecen ciudades como Coatzacoalcos, Cosoleaque, Nanchital, Minatitlán, Córdova entre otras. PEMEX debería coadyuvar a dicha estrategia no solo por ser la primera empresa pública del país, sino porque sus intereses se encuentran precisamente invertidos en las refinerías y terminales que se ubican en estas regiones y territorios en pobreza.

Nuevos problemas y protocolos de investigación

Uno de los temas que resalta de este trabajo es conocer los medios de innovación que ayudarían a desarrollar a los puertos pobres de México. ¿Cómo plantear estrategias que tiendan a desarrollar el terciario portuario, en palabras de Tofol Tobal?

¿Qué se ha aprendido de la privatización portuaria mexicana y latinoamericana?

¿Cuáles son los pendientes?

¿Es cierto que mucha competencia impide el desarrollo regional?. ¿Porqué se está rescatando la idea de insertar los desarrollos de los puertos de México, en un Plan Nacional de Desarrollo?

La confrontación de paradigmas y la discusión sobre los efectos de la apertura comercial en zonas, regiones y ciudades portuarias de México no es ociosa, ya que representa el centro de la propuesta neoliberal y se la confronta con otro paradigma que concilie el modelo vigente vigente con la equidad y bienestar y porque no con el desarrollo, que según Boiser sigue siendo una asignatura pendiente en nuestros países latinoamericanos. El aumento de la pobreza y exclusión social, es síntoma de un fracaso del modelo aplicado por lo que es conveniente pensar en alternativas más integrales y menos seguidoras de paradigmas generalmente recomendados por los organismos internacionales, que también sufren la crisis del pensamiento económico, geográfico y regional actual. Son las políticas económicas finalmente las que basadas en el gasto público deben cambiar para apoyara a grupos de población que no se benefician del modelo. Por eso es que la preocupación de que el crecimiento económico de los puertos sea posible implica que los mismos ayuden directamente o indirectamente a los más pobres. Los puertos como centros de negocios también tiene una responsabilidad social. Este punto no ha sido trabajado en detalle en esta tesis por lo que conviene no solo conocer con encuestas y estudios de ingreso y gasto la situación de las principales ciudades portuarias de México, sino la urgencia de preparar estudios que permitan canalizar fondos de inversión social para el Sur, ya que dicha región congrega a mucha población en pobreza y miseria.

Finalmente, incorporar a los puertos al mundo global, trae problemas y aspectos críticos, que todo estado nacional debe asumir, por lo que siguiendo el modelo chino deberíamos tratar de que los puertos de México se organicen en cadenas logísticas amplias, incorporen los últimos avances tecnológicos y desarrollen espacios de flujos, siguiendo el ejemplo de Manzanillo. De esta manera una nueva jerarquía portuaria considerará: pequeños puertos locales, gran puerto local, gran puerto regional y centros regionales de distribución, siguiendo la tipología de Nombela y Trujillo (2004). Esto mismo puede significar entender la propuesta de un Sistema Portuario Nacional, que considere puertos principales, puertos secundarios y puertos de carácter local. En esta lógica las funciones están bien organizadas para plantear puerto pequeños que ganen y se organicen no solo buscando el comercio y la competencia sino también la equidad que exigen los Países pobres en este mar del comercio internacional en donde no todas las islas, ciudades y regiones se ven favorecidas con la marea de la globalización. Como lo dijo el Secretario General de las Naciones Unidas y Oxfam Internacional (2002:7): "se supone que las mareas altas elevan a todos los barcos; pero la marea alta de la riqueza generada por el comercio ha elevado a unos barcos más que a otros y algunos se están hundiendo con rapidez".

13 de diciembre del 2006

Bibliografía General

- Administración Portuaria Integral de Salina Cruz s.A. de C.V.. Ponencia presentada en el I Foro de Comercialización. Veracruz, 28 de junio de 1997.
- Aguilar Barajas Ismael. "Reflexiones sobre la agenda pendiente y su relación con la formación en análisis territorial". Ciudades. año 12, No 45, enero- marzo de 2000
- Aglomeraciones Industriales como Focos de Políticas, "Wilson Suzigan" Revista de Economía Política, vol. 21 No.3 (83) julho-setemember 2001." Brazilian Journal of political Economy
- Agosto Patricia. "Wallerstein y la crisis del Estado-nación". Campo de Ideas, SL, Madrid, 2003.
- ALADI. 2 Curso de Reforma y gestión Portuaria". Montevideo, 5 y 6 de noviembre del 2002.
- Alarco Germán y del Hierro Patricia. "Límites Económicos a la Privatización Portuaria: el caso mexicano 1992- 1995. CIDE. Gestión y Política Pública. Vol. V, Num. 1, México, primer semestre de 1996.
- Alemaný Lovera Joan. Latinoamérica, el sistema portuario latinoamericano actual. Trozo de Villes & Port / Cities & Ports, No 20. Diciembre de 1997. Página de internet: www.aivp.com/magazine/20/20_amsudes.htm, 31 de octubre de 2000.

- Alemany Joan. Revista Aquapolis, noviembre de 1999.
- Alburquerque Francisco. "Cambio Estructural, Globalización y Desarrollo económico local". BANCOMEXT. Comercio Exterior. Vol. 49, Num. 8, México, agosto de 1999, pp. 696-702.
- Alcazar Lorena y Rodrigo Lovatón. "la Concesión de los puertos en el Perú: ¿quién gana y quién perdió con la concesión del puerto de Matarani?. Consorcio de Investigación Económica y Social. GRADE. Informe Final. Lima, septiembre, 2003.
- Alegria Tito, Jorge Carrillo y Jorge Alonso Estrella. " Reestructuración productiva y cambio territorial: un segundo eje de industrialización en el Norte de México". Revista de la CEPAL, No 61, Santiago de Chile, abril de 1997.
- Alejo López Francisco. "El Reto del equilibrio regional". El Mercado de valores". NAFIN, octubre 2000
- Anguiano Arturo. "Mundialización, regionalización y crisis del estado-nación". Argumentos. No 25, UAM-X. diciembre de 1995, pp. 379-417.
- Anónimo. "El transporte Marítimo en los tiempos de la globalización". Comercio Exterior. Vol. 54; num. 8 , agosto de 2004..
- APIVER, "rehén de la política". Transporte Siglo XXI. Año, Vol. 26, 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2001.
- del Arenal Celestino. "Introducción a las Relaciones Internacionales". Tecnos. tercera Edición revisada y ampliada. Salamanca. España,

tercera reimpresión, 2000.

Arroyo García Francisco. "Dinámica del PIB de las entidades federativas de México, 1980-1999. Comercio Exterior. Vol. 51.Num. 7, julio de 2001, pp. 583-599.

Baird Alfred J. " Estrategia Mundial en el Sector marítimo: perspectivas para el sector naviero y portuario".Estudio presentado en la Tercera Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos. OEA. Mérida, México del 9 al 13 de septiembre del 2003

Banco de Comercio Exterior."El transporte Marítimo en los tiempos de la globalización. Vol. 54, Num. 8, México, agosto de 2004.

Banco Interamericano de Desarrollo."Más Allá de las Fronteras, el nuevo regionalismo en América Latina".Progreso Económico y social en América Latina, Informe 2002.Washington D.C.. 2002.

Banco Interamericano de Desarrollo, La Competitividad "El Motor del Crecimiento". Progreso Económico y Social en América Latina Informe 2001.Washington. D.C, 2001

Banco Interamericano de Desarrollo.Informe 2000.Washington, 2000.

Banco Mundial. "El Estado en un Mundo en Transformación". Informe sobre el Desarrollo Mundial 1997. Washington, D.C., 1997.

Banco Mundial. "Privatización: Principios y Práctica". Washington, D.C., 1995.

Banco Mundial. Informe sobre el Desarrollo Mundial 1994. Infraestructura y Desarrollo. Washington, 1994.

Barragán Miguel. "Ruta Transistmica, fuera de la venta del tren del Sureste". El Financiero, 9 de julio de 1997.

Bastidas David."Presupues participativo en Ilo. Municipalidad provincial de Ilo. CND, mimeo,Lima,2004.

Beas Torres Carlos. "Para Mejorar al Istmo".Internet . La Jornada. Ojarasca, agosto de 1999.

Beck Ulrich. ¿Qué es la globalización?.Paidos, Barcelona, 1998

Beltrán del Río Pascal. "Rumbo a un nuevo Panamá, con plenitud territorial". Proceso, No 1189, 15 de agosto de 1999.

Benko Georges y Alain Lipietz. "De la regulación de los espacios a los espacios de regulación". UAM X. Diseño y Sociedad. No 5. México, primavera 1995.

Benko y Lipietz (compiladores). "Las regiones que ganan. Distrito y redes.: Los nuevos paradigmas de la geografía económica.. Edicions Alfons El Magnanim generalitat Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España, 1994.

Berg Andrew y Anne Krueger.FMI.Finanzas y Desarrollo, septiemb̄re de 2002

Bernis Gerard de. "Mundialización y Crisis en Asia del Este". Comercio Exterior. Vol. 49, Num. 1, México, enero de 1999.

Bertra Armando." Hacia una alianza social mesoamericana". UAM-A. México. El Cotidiano. No 110. Año 18, noviembre- diciembre, 2001.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)."Más Allá de las

Fronteras". Progreso económico y Social. Informe 2002. Washington, 2002.

Blanco M. Herminio. "Las Negociaciones Comerciales de México con el Mundo". FCE. México, primera edición, 1994.

Birchenal Jiménez Javier Arturo Y Guillermo Enrique Murcia Guzmán. "Convergencia Regional: una revisión del caso colombiano". Desarrollo y Sociedad. Universidad de los Andes. No 40. Santa Fé de Bogotá. Colombia, septiembre de 1997.

Bocanegra Carmen y Vázquez Miguel A. "Nuevas formas de Integración de las regiones con la Globalidad". Notas censales, INEGI, 1997.

Boiser Sergio. Revista de la CEPAL, 2005

Boiser Sergio, "Desarrollo territorial y descentralización. El desarrollo en el lugar y en las manos de la gente". Revista EURE. Vol. XXX, No 90, Santiago de Chile, septiembre 2004.

Boisser Sergio. "El Desafío territorial de la globalización. Reflexiones acerca del sistema regional chileno". El Colegio Mexiquense, A.C. Economía, sociedad y territorio". Vol I, Num. 4, julio- diciembre de 1998.

Boiser Sergio. "Post- scriptum sobre desarrollo regional: modelos redes y modelos mentales." Revista EURE. Vol. XXIV. No 72. Santiago de Chile, septiembre 1998.

Boiser Sergio. "Crisis y Alternativas en los Proceso de Regionalización. Revista de la CEPAL. No 52, abril de 1994.

Boisier Sergio. "El desafío territorial de la globalización". Reflexiones acerca del sistema regional chileno". El Colegio Mexiquense, A.C. Economía, sociedad y territorio. Vol. I, Num. 4, julio-diciembre de 1998

Boiser Sergio. "Las Regiones como espacios socialmente construido. Revista de la CEPAL, No 35, agosto de 1988.

Boiser Sergio. "La Articulación estado- región clave del desarrollo regional". Pensamiento Iberoamericano, No 10, Madrid, julio-diciembre 1986.

Boletín FAL. Año XXI, Num. 131, febrero de 1997.

Braudel Fernand. "La dinámica del capitalismo". Fondo de Cultura Económica, primera reimpresión, México, 1994.

Bresser Pereira Carlos Luiz. "La reconstrucción del Estado en América Latina. Revista de la CEPAL, Número Extraordinario, Mimeo, Internet, abril de 1999.

Burkhalter Larry A. "Reforma Laboral y Equidad Social: La Privatización de los Puertos ". Revista de la CEPAL, NO 57, diciembre 1995, pp. 55-73.

Burkhalter Larry. "Privatización Portuaria (bases, alternativas y Consecuencias). CEPAL. Santiago de Chile, diciembre de 1999.

Button Kenneth. "Economía del transporte". Segunda edición, 1993.

CAF: "Competitividad Regional: de la teoría a la práctica", Fidel Jaramillo Vicepresidente de Estrategias de Desarrollo. (Las Regiones en el

Desarrollo Económico de Venezuela Caracas, 8 de Abril de 2003.

Camarena Margarita, Luis Chías y Mario Salgado. "Salina Cruz-Coatzacoalcos, Integración de un puente trasfronterizo en el Istmo Mexicano. Documento para discusión, mimeo. 1998.

Caravaca Inmaculada, Gema González, Roció Silva." Innovación, redes, recursos patrimoniales y desarrollo territorial".EURE.Vol. 31,No 94, Santiago de Chile, diciembre de 2005.

Caravaca Barroso Inmaculada. "Los Nuevos espacios ganadores y emergentes". Revista EURE. Vol. XXIV. No 73, Santiago de Chile, diciembre de 1998.

Cárdenas Cuahtémoc." Plan Puebla- Panamá" :sumisión a EU o desarrollo regional? .La Jornada, 26 de agosto de 2001.

Cárdenas Enrique."Una Interpretación Macroeconómica del siglo XIX en México"El trimestre Económico.Vol LXII (2).Num. 246, México, abril-junio de 1995.

Cardozo Miriám."Las empresas y su responsabilidad social".UAEM.2003

Cardoso Victor. "En paquete la ruta ferroviaria del istmo y dos terminales. La Jornada, México, 4 de mayo de 1998.

Cardoso Victor. "En Marcha, la venta del sistema ferroviario". La Jornada, 14 de noviembre de 1995.

Cardoso Victor. "El campo de acción: rutas ferroviarias, carreteras, puertos, telecomunicaciones, La Jornada, 5 de mayo de 1997.

Cardoso Victor. "Privatizarán este año 8 de 18 administraciones

- portuarias: SCT. La Jornada, 20 de marzo de 1996.
- Cardoso Victor. "Fuerzas Alianzas para competir por los puertos". La Jornada, 30 de junio de 1995.
- Cardoso Victor. " 21 empresas calificaron para la concesión de 4 puertos en venta". La Jornada, 14 de junio de 1995.
- Carine Clerf. "El Enfoque de exclusión social: elementos analíticos y aportaciones para la discusión sobre la pobreza y el desarrollo social en América Latina". Pensamiento Iberoamericano. No 31. AECI-CEPAL. Madrid, enero-junio 1997.
- Carrizales David. "La Privatización de los Puertos ha sido un éxito total". La Jornada, 29 de junio de 1995.
- Casarrubias Alex."La gestación de la privatización portuaria en México durante 1993-1995:el caso de Manzanillo, Colima. Tesina CIDE. Maestría en Administración Pública. México D.F., julio de 1995.
- Castañeda Jorge. "Los Ejes de la Política exterior de México". Nexos, diciembre 2001.
- Castells Manuel, "La Era de la Información". La sociedad Red. Vol. 1.Alianza Editorial. Madrid, cuarta reimpression, noviembre 1999.
- Castro Escudero Alfredo." MERCOSUR : ¿Nuevos Fracaso Integracionista de América Latina?. BANCOMEXT. Comercio Exterior, Vol. 49, Num. 10, México, octubre de 1999, pp. 898-907.
- Ceceña Ana Esther." El Istmo de Tehuantepec: frontera de la soberanía nacional" .la Jornada del campo, 28 de mayo de 1997.

Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, A. C. "Los Primeros pasos hacia la Privatización Integral del Sistema Portuario Mexicano". México. Actividad Económica, No 208, México, mayo de 1998.

CEPAL (1992). "La Reestructuración de Empresas Públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe. Cuadernos de la CEPAL. No 68, Santiago de Chile. Publicación de las Naciones Unidas, 1992, 148 pp.

CEPAL (1996). "La Reforma Laboral y la participación Privada en los Puertos del Sector Público". Cuaderno de la CEPAL, No 77, Santiago de Chile, agosto de 1996, 167 pp.

CEPAL. Boletín FAL. Santiago de Chile, No 131, febrero 1997.

CEPAL. "La reestructuración de los espacios nacionales". ILPES. Gestión Pública, No7, Santiago de Chile, septiembre de 2000.

CEPAL. "Globalización y desarrollo" Brasilia Mimeo, 6 al 10 de mayo de 2002, cap. 2 y cap. 3, pp. 13-14 y 29-97.

CEPAL. "El Ciclo Marítimo y las Tendencias de la Industria en América Latina". Boletín FAL, 228, agosto del 2005

Chías Becerril Luis. "Cambios en la estructura del Sistema Nacional de Transportes". En: Adrián Guillermo Aguilar y Francisco Rodríguez Hernández (coordinadores). Economía Global y proceso Urbano en México (cambios y tendencias recientes). Universidad Nacional Autónoma de México. Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias. Cuernava, Morelos, 1997.

- Chías Becerril Luis." Geografía del Transporte: Ambito Internacional y Nacional". En: Guillermo Aguilar y Omar Moncada (compiladores)." La Geografía Humana en México". Institucionalización y Desarrollos Recientes. Ediciones Científicas. UNAM-FCE. México, primera edición, 1994, 165- 179.
- Chías Luis." Articulación de las costas mexicanas". Revista mexicana de Sociología. No 390.Año LII. Núm. 3, julio- septiembre de 1990.
- Ciccolella Pablo." Transformaciones Macroeconómicas en la Argentina y Reestructuración territorial en la región metropolitana de Buenos Aires". En "globalización y territorios (impactos y perspectivas). Pontificia Universidad Católica de Chile (Instituto de estudios Urbanos).Fondo de Cultura Económica. Santiago de Chile, primera edición, febrero de 1998.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)."El transporte Marítimo en 2004".NNUU. Ginebra y Nueva York, 2004, 147 pp.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). "La Comercialización del Puerto y las Perspectivas del Puerto de Tercera Generación", 8 de enero de 1992.
- Comisión Coordinadora para el desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec". El corredor transístmico". Plan para el Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec. México, D.F., noviembre de 1976.
- Consejo Nacional de Población(CONAPO)."La población de México en el

Nuevo siglo, mimeo, 2001.

CONAPO. "La distribución territorial de la población en México".
Aguascalientes, 2001.

Corporación Andina de Fomento (CAF). Transporte Marítimo, s/f
(www.caf.con.attach/odefault/M44-51marit.pdf) (del 26/02/06).

Cortez Claude. "Flujos Comerciales y de Transporte (Un panorama histórico). Instituto Mexicano del Transporte. Documento Técnico No 13, Sanfandila, Querétaro, 1995.

Costa Ana María, Susana Brieva y Liliana Iiarte. "Nueva institucionalidad en el sistema portuario argentino: vinculación público-privada en la organización del puerto Quequen". El Colegio Mexiquense, A.C. Economía Sociedad y territorio. Toluca, Vol. V, Num. 20, 2006.

Cuervo Luis Mauricio. "Ciudad y globalización en América Latina: estado del arte". Gestión Pública, No 37, Santiago de Chile, octubre de 2003.

Cuevas Marco P. "Sistema productivo, territorio y Nación en América Latina: el caso de Panamá. Instituto de Investigaciones Sociales. UNAM. México, noviembre de 1997.

Curbelo Luis José. "Economía Política de la Descentralización y Planificación del Desarrollo Regional". Pensamiento Iberoamericano, No 10, Desarrollo Regional, Nuevos Desafíos, Madrid, julio-diciembre 1986.

Daher Antonio. "Regiones metropolitanas binacionales en el

- MERCOSUR".EURE.VI XXVI.No 78,Santiago de Chile, septiembre 2000.
- Daher Antonio."Libre Comercio y regionalismo Subsupranacional". EURE.Vol. XXIII, No 69,santiago de Chile, 1997.
- Daher Antonio. "Competencia: regiones ganadoras y perdedoras". Urbana No 14-15.Caracas, 1994.
- Daher Antonio. "Privatización y Regionalización en Chile". Estudios Sociales, No 89.Trimestre 3 Santiago de Chile, julio- septiembre 1996, pp. 49- 82.
- Darem Fonda."Dubai Inc"Time.Nueva York.Vol 167,No11,march 13, 2006,pp 38-40.
- Daros William.El Marco Téorico. Mimeo, 2002.
- De Buen Richkarday Oscar. "Integración del Transporte para la competitividad nacional y empresarial". Comercio Exterior. Vol. 42, Num. 1, México, enero de 1992.
- De la Rosa Mendoza Juan Ramiro. "Relaciones entre la apertura y crecimiento económico en México". Comercio Exterior. BANCŌMEXT. Vol. 51, Num. 5, México, mayo de 2001.
- Del Castillo Jaime, Diez Marián y Gómez Larrañaga Pilar." Bibliografía Crítica sobre las regiones industrializadas en declive". Pensamiento Iberoamericano, No 15, enero-junio 1989, pp. 311-324.
- De Mateo Fernando. "Servicios: Sustitución de Importaciones y Política de Liberalización en México". Pensamiento Iberoamericano, No 21,

- Comercio, Apertura y Desarrollo, Madrid, enero- junio 1992.
- Devlin Robert. "Las privatizaciones y el Bienestar Social." Revista de la CEPAL, No 49, abril de 1993, pp. 155- 181.
- Días Leila Christina. "Redes. Surgimiento y Organización" En: Cuadernos de Geografía Brasileña". Compiladora Graciela Uribe Ortega. Centro de Investigaciones Científicas "Ing. Jorge Tamayo", A.C., México DF, diciembre de 1998, pp. 171- 188.
- Díaz- Cayeros Alberto. "Asignación Política de Recursos en el Federalismo Mexicano: Incentivo y Limitaciones". Perfiles Latinoamericanos". FLACSO, México, año 6, No 10, junio de 1997, pp. 35-73.
- Dominguez Roca Luis."Contenedores y turistas-Reflexiones sobre la relación entre ciudad y puerto a inicios del siglo XX2Revista Geografía,espacio y sociedad.Vol. 1,No 18.1,2006.
- Dougherty James E. y Robert L. Pfaltzgraff."Teorías en Pugna en las relaciones Internacionales".Grupo Editor Latinoamericanos. Buenos Aires, Argentina, 1993.
- Dussel Enrique."El neoliberalismo en la década de los noventa y la teoría neoclásica".La crisis de la ciencia económica.UNAM.Facultad de Economía.UNAM. Num..263, diciembre de 1997-enero de 1998.
- Dychter Aaron. "No queremos un elefante blanco: del megaproyecto al Plan regional ". Enfoque. Reforma, México, No 236, 26 de julio de 1998.

Economista. Suplemento. 28 de octubre de 1999.

El Comercio. Lima, 8 de noviembre del 2003.

El Financiero. "Venta del transístmico junto con contenedores". 17 de junio de 1998.

El Financiero. "Sólidos Planes de Expansión de Cruz Azul para el 2000". 19 de noviembre de 1999.

El Financiero. "Se queda en manos del estado el ferrocarril del Istmo". 28 de octubre de 1999.

El Financiero. "Obsoletas las instalaciones de puertos mexicanos faltan caminos y ferrocarriles. México, 18 de julio de 1999.

Enfoque, Reforma. "El Eterno sueño del Istmo". 26 de julio de 1998.

Esquivel Gerardo. "Convergencia Regional en México, 1940-1995. El Trimestre económico. Vol. LXVI. No 264. México, octubre- diciembre de 1999.

Estivill Jordi. "Panorama de la Lucha contra la Exclusión Social: conceptos y estrategias". OIT, primera edición, 2003, 131 pp.

Expansión. "Chiapas: laberinto con Salidas". Edición Especial. México, abril de 1998.

Fábregas Andrés. "Visión de la Frontera Sur Mexicana". Comercio Exterior, vol. 48, Num 4, México, abril de 1998.

Fislow Albert. "El estado de la Ciencia Económica en América Latina". Progreso Económico y Social en América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Informe 1985, 1985.

Flynn Stephen E. "América The Vulnerable". *Foreign Affairs*. Vol. 81, No 1, January- february 2002, pp. 60-74.

Flynn Stephen E. "Port Security Is Still a house of Card". *Far Easter Economic Review*, Vol. 169, No1, January/February 2006, pp. 5-11.

Fondo Monetario Internacional. "Perspectivas de la Economía Mundial, Septiembre de 2005.

Fujita Masahisa, Paul Krugman y Anthony J.Venables. *Economía espacial.las ciudades, las regiones y el comercio internacional*. Editorial Ariel S. A. Barcelona, primera edición, septiembre 2000.

García José M. y Santos Ruesga. "El Euro (mucho más que una moneda)". Acento Editorial. Madrid, 1998.

García Alonso Lorena. "Competencia Interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles". Tesis Doctoral en Economía, 2005, 334 pp. (www.eumed.net/tesis/lga)

Garza Gustavo. "Las Políticas Urbano- regionales en México (1915- 1985)". *Pensamiento Iberoamericano*, No 10, Madrid, julio- diciembre 1986.

Gazca Zamora José. "El Plan Puebla-Panamá : consideraciones sobre el proyecto gubernamental para el desarrollo regional del Sur- Sureste de México". *Area de Libre Comercio de las Américas (Análisis y Alternativas)*. Friedrich Ebert- Instituto de la Revolución Democrática, México, 2002.

Gazca Zamora José "Plan Puebla- Panamá: ¿una oportunidad de desarrollo para las regiones marginadas? Diversa.No 4, Veracruz, diciembre 2001.

Gazca Zamora José." Que le falta y que le sobra al proyecto Puebla Panamá".En :<http://www.prd.org.mx/ierd/coyuntura102/jgz1.htm> del 20 de marzo de 2006.

GEA y Coopers / Lybrand. Función y Perfil económico de los puertos mexicanos, junio de 1993.

Gerhenson Antonio. "La Inversión en el Istmo ". La Jornada, 5 de enero de 1997.

Gines Serrán, Antonio Acosta y Antonio Marquez."GED en español".ARCO.USA.Sexta Edición,1998.

Glade William.mimeo, sin fecha..Documento de uso interno,leído en el Doctorado en Ciencias sociales, de la UAM- X, 2000.

Gobierno del estado de Oaxaca Proyecto de Desarrollo Integral del Istmo de Tehuantepec". Oaxaca, 10 de Octubre de 1997

Gómez Francisco." Prioritario privatizar y modernizar puertos: Zedillo". El Financiero, 5 de febrero de 1998.

Gómez Laura. "Comienza Hoy una Nueva estrategia para los Puertos". La Jornada, 5 de junio de 1995.

González Cecilia." Rechazan los senadores aliarse al Puebla- Panamá". Reforma, 18 de julio de 2001.

González Gómez Ovidio." Territorio de la producción Mundial: la Frontera

Norte Mexicana". Universidad de Guadalajara- Universidad Autónoma de Querétaro, octubre de 2000.

González Gómez Ovidio. "Traslado de mercancías y organización del territorio. Problemas de conocimientos". Ciudades. Año 12, No 45, enero- marzo de 2000.

González Vigil Fernando. "Coordinación de Políticas Macroeconómicas. Desafíos y Dilemas Latinoamericanos. Integración Latinoamericana. No 203. Año XIX, agosto- septiembre 1994.

González Ovidio y Martner Carlos. "Problemas de Conectividad en el Puerto de Lázaro Cárdenas". Instituto Mexicano del Transporte (SCT). Publicación Técnica No 35, Querétaro, 1992, 91 pp.

Gonzalez Jaime."La comercialización en los puertos mexicanos. Tesis. UPN. México, febrero de 1998.

Gorenstein Silvia."Nueva Institucionalidad y proyección local tras la privatización portuaria argentina.Los casos de Bahía Blanca y Rosario"EURE.Vol. 31,No 92.Santiago de Chile,mayo de 2005.

Granda José."Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios".Documento No 103.Serie Recursos Naturales e Infraestructura.CEPAI. Santiago de Chile, noviembre del 2005.

Griswold Daniel T."La globalización y sus descontentos"Centro de Estudios de Política Comercial.Cato Institute, traducido por Alejandro Caballero A, 25 de julio de 2003 (<http://www.revista.interforum.com/>

español/ articulos/072703eco-reseña-cato-html del 02/03/2006).

Iguíñez Javier. "Localización, transporte y Productividad: Aritmética y Algebra". Pontificia Universidad Católica del Perú. Mimeo, Lima, mayo de 1998, 34 pp.

ILPES-CEPAL."La reestructuración de los espacios nacionales".Gestión Pública.No 7, Santiago de Chile, septiembre de 2000

Jessop Bob,Revista EURE.Pontificia Universidad Católica de Chile.,mayo de 2004

Joe Klein."Its Economic Security, Stupid".Time, march, 13, 2006 (time. Com /klein)

Lomas Emilio y Oscar Camacho Guzmán. "La Concesión del transístmico deben aprobarla Ejecutivo y Congreso. La Jornada, 7 de septiembre de 1996.

Grupo de Economistas y Asociados (GEA). Función y perfil económico de los Puertos Mexicanos.Documento preparado para la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Puertos Mexicanos. México, junio de 1993.

Guillén Romo Héctor. "De la Integración Cepalina a la Neoliberal en América Latina". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 51, Num. 5, México, mayo de 2001.

Hermes-Liedtke Ulrich. "Benchmarking Territorial Competitivo". Mesopartner, documento de trabajo 09/2005, Buenos Aires, 2005, 31 pp.

- Hernández Jaime. "El desarrollo de puertos atado a la venta de FNM y carreteras". El Financiero, 25 de mayo de 1997.
- Hiernaux Daniel. "La Experiencia Mexicana en la Planeación de los Grandes Proyectos de Inversión. Revista Estudios Demográficos y Urbanos. El Colegio de México. México D.F., enero- abril, 1988.
- Hiernaux Daniel. "Espacio- temporalidad y las Regiones". Ciudades 34. Puebla, abril-junio de 1997.
- Hiernaux Daniel. "Apertura Económica y regiones: ¿Nuevas perspectivas?. Ciudades, no 22, México, abril- junio de 1994, pp. 42-50.
- Hiernaux Nicolas Daniel. "Región, Regionalismo y Modernización en América Latina". Ciudades, No 18, abril- junio de 1993, pp. 3-11.
- Hoffmann Jan.Documento Base.Guayaquil,Ecuador, junio de 2006
- Hoffman Jan."La Globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de México".Colima,Mimeo, noviembre de 2002, 42 pp.
- Hoffman Jan." Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile". CEPAL. Unidad de Transporte. Santiago de Chile, septiembre de 2001.
- Hoffman Jan."El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano".Revista de la CEPAL. No 71, Santiago de Chile, agosto de 2000.
- Hoffman Jan."Las privatizaciones portuarias en América Latina en los noventa: determinantes y resultados".Mimeo.Banco Mundial, Gran

Canarias, 5 al 10 de abril de 1999, 90 pp.

Hoffman Jan. "Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo". Santiago de Chile, 28 de enero de 1999.

Ianni Octavio. "Estado, Nación y Globalización. El Cotidiano .UAM- A, Num. 71, México, septiembre de 1995

Iguíñez Javier. "Localización, Transporte y Productividad: Aritmética y Algebra". Pontificia Universidad Católica del Perú. Mimeo. Lima, mayo de 1988.

Informe Final Simposio Interamericano Cooperación entre los Puertos y las Aduanas." Houston, Texas, Estados Unidos 8 y 9 de diciembre de 1998. pp.1- 23.

Instituto Mexicano del Cemento y del Concreto, A.C.." Infraestructura en el Sureste de México". Internet, febrero 2001.

Instituto Mexicano del Transporte." Integración Modal en el Puerto de Veracruz". Sanfandila, Querétaro, 2000.

Instituto Mexicano del Transporte. "Apertura Comercial e Integración Modal de los Puertos del Pacífico Mexicano". Publicación Técnica No 93, Sanfandila, Querétaro, 1997, 201 pp.

Instituto Mexicano del Transporte (S.C.T.). "Problemas de Conectividad en el Puerto de Salina Cruz, Oaxaca. Publicación Técnica No 77. Sanfandila, Querétaro, 1996.

Instituto Mexicano del Transporte. "La revolución de los ferrocarriles y el Transporte Intermodal en América del Norte. SCT. Documento Técnico No 16, Sanfandila, Querétaro, 1995.

Instituto Mexicano del Transporte. "La Integración del Transporte de Carga como elemento de Competitividad Nacional y Empresarial". SCT. Querétaro. Publicación Técnica No 24, 1992.

Instituto Mexicano del Transporte. "Sistema Integral de Transporte. Publicación Técnica No 2, Querétaro, 1992, 44 pp.

Instituto Peruano de Economía (IPE). "La Infraestructura que necesita el Perú (brecha de Inversión en infraestructura de servicios publicos). Estudio elaborado por encargo de la Asociación de Empresas Privadas de Servicios Públicos (ADEPSEP). Estudio coordinado por Jorge F. Chavez, Lima, mimeo, 2006.

Islas Victor. "Estructura y Desarrollo del Sector Transporte en México". El Colegio de México, segunda edición, 1992.

Javier y Gines De Rus. "Dotación de Infraestructuras y Política Europea de Transporte". Papeles de Economía española, No 91, 2002, pp.169-181.

Jiménez Elías, Victor Islas y otros. "El transporte regional en el Sureste Mexicano". IMT. Sanfandila, Querétaro, Publicación Técnica No 174, 2001.

Katz Jorge y Giovanni Stampo. "Regímenes Sectoriales, productividad y competitividad internacional". Revista de la CEPAL, No 75, diciembre

2001, pp. 137-159.

Katz M. Isaac." La Apertura Comercial y su impacto regional sobre la economía mexicana". ITAM. Miguel Angel Porrúa. México, primera edición, noviembre de 1998.

Kennedy Paúl."Hacia el Siglo XXI".Plaza Janes, Barcelona, s/f.

Krugman Paúl. "Geografía y Comercio". Barcelona. Antoni Bosch. Madrid, 1992.

Kuri Armando, Pacheco Daniel y Noriega Alejandro. "Experiencias de desarrollo territorial en México". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 49, Num. 8, México, agosto de 1999, pp. 679- 689.

La Fuente Mario y Pedro Sainz.Revista de la CEPAL.No75, diciembre de 2001

Laidi Zaki (1997)."Un Mundo sin sentido".FCE, México, 1997.

Lara Juan "Propondrán Corredor Asia- México- EU". Reforma, México, 26 de noviembre de 2001.

La Jornada."India: la ola que viene".la Jornada, México, 28 de febrero de 2006.

"La Marea Modernizadora".Puertos Latinoamericanos, sin autor y sin fecha

Lemoine Maurice." Panamá recupera su Canal". Le Monde Diplomatique. Edición mexicana, agosto 20- septiembre 19 de 1999, pp. 12-13.

Lerman Aída."El debate sobre la Globalización y la regionalización".Comercio Eterior. Vol. 56,Num. 12,México, diciembre

de 2006.

Lerman Aída."La Unión Europea una opción frente a Estados Unidos.
Comercio Exterior..BANCOMEXT.Vol. 56.Num. 11,México, noviembre
del 2006.

Lerman Aída."Globalización e integración,México y el MERCOSUR".
Comercio Exterior. Vol. 55.Num. 11, noviembre de 2005.

Lerman Aída."El Area de Libre Comercio de las Américas, antecedentes y
perspectivas".Comercio Exterior.Vol. 54.Num. 9,septiembre de 2004.

Lerman Aida."Ideas y proyectos de la Integración Latinoamericana".
Universidad Autónoma Metropolitana.Unidad Xochimilco.México,
primera edición, 1996.

Lipietz Alain y George Benko (compiladores)."Nuevos paradigmas de la
Geografía Económica".Edición Alfons El Magnanim Generalitat
Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España, 1994.

Lipietz Alain."El capital y su espacio".Siglo XXI, México, 1979.

Lobato Correa Roberto. "Espacio, un concepto clave de la geografía". En:
Cuadernos de Geografía Brasileña. Compiladora Graciela Uribe
Ortega. Centro de Investigación Científica., 1998.

Lopez Hector. "Operación,Administración y Planeación
Portuarias".AMIP.México, primera edición,1999.

López Liliana y Fabio Moscoso.Facultad de Economía.Universidad
Externado de Colombia,sin fecha.

Lora Eduardo."Las Reformas estructurales en América Latina:¿Qué se ha

reformado y cómo medirlo?. Banco Interamericano de Desarrollo, diciembre del 2001.

Lora Eduardo. "Una Década de Reformas Estructurales en América Latina: ¿qué se ha reformado y cómo medirlo". Pensamiento Iberoamericano. AECI-CEPAL. Volumen Extraordinario, 1998, pp 27-53.

Loría Eduardo. "Efectos de la apertura comercial en la manufactura mexicana (1980-1998). Investigación Económica. UNAM. No 203. LIX. octubre-diciembre 1999.

Lozano Jaime. "El puerto de Salina Cruz lucha por salir de su letargo". Excelsior, 2 de noviembre de 1996.

Maldonado Serafín. "El comercio por Manzanillo y Mazatlán". Comercio Exterior. BANCAMEX, Vol. 42, num. 1, México, enero de 1992.

Martner Carlos y Aurora Moreno. "Reestructuración portuaria e integración Logística de los Puertos Mexicanos". IMT. Nota Num. 88, Sanfandila, Qro, octubre del 2004.

Mártner Carlos. "Redes Multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas", Región y Sociedad". Vol. XIV. No 23, enero-abril, 2002

Martner Carlos. "Puertos Pivotes en México: Límites y posibilidades". Revista de la CEPAL, No 76, Santiago de Chile, abril 2002.

Martner Carlos y María Aurora Moreno. "Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos, IMT, 2001, 144 pp.

- Mártner Carlos. "Retos del corredor transístmico en el marco de las redes globales del transporte". UNAM. Instituto de Investigaciones Sociales. Revista Mexicana de Sociología. Vol. 62, Num. 3, julio- septiembre 2000.
- Martner Carlos y Aurora Moreno."Integración Modal en el puerto de Veracruz".Publicación Técnica No 150.IMT.Sanfandilia, Querétaro, 2000.
- Mártner Carlos. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global". Revista EURE. Vol. XXV, No. 75.Santiago de Chile, septiembre de 1999.
- Mártner Carlos, Hernández Sandra y Gilberto Ruiz. "Integración Modal y regional en el sistema portuario Tampico- Altamira". Publicación Técnica Num. 135. Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro, 1999.
- Martner P. Carlos. "Corredores Intermodales de Transporte y Reorganización Territorial: El caso del Istmo de Tehuantepec en México. V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y territorio. Memorias, Toluca, estado de México, 22 al 24 de septiembre de 1999.Mimeo, 37 pp.
- Martner Carlos. "Ejes de Desarrollo y Ordenación del territorio en Latinoamérica" Argumentos, No 34, UAM-X, 1999, pp. 83-98.
- Martner P. Carlos. "La apertura Comercial y los Puertos del Pacífico en la Reestructuración del territorio en México". Tesis doctoral. Doctorado

en Ciencias Sociales. Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Xochimilco, 29 de julio de 1998, 323 pp.

Martner Carlos. "Cadenas Productivas y Flujos Comerciales en Puertos del Pacífico (Manzanillo y Lázaro Cárdenas) (1982- 1993). Notas Censales. INEGI, 1997.

Martner Carlos y Ruiz Gilberto. "Integración Modal y Competitividad en el Puerto de Manzanillo, Colima. IMT. SCT. Publicación Técnica No 99, Querétaro, 1998, 69 pp.

Martner Carlos. "Desarrollo y Vinculación Regional". Ciudades 34, abril-junio de 1997 a.

Mártner Carlos, Ruiz Gilberto y Angel Cruz." Apertura comercial e integración modal de los puertos del Pacífico Mexicano". Publicación Técnica No 93. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila, Querétaro, 1997b.

Martner P. Carlos. "Transporte y Concentración territorial en América Latina: tendencias Recientes". Ciudad y Territorio. Estudios territoriales. Vol. XXVIII. Tercera Época, No 110, Invierno, 1996."

Mascarilla Oscar,,junio de 2005

Méndez Ricardo."Innovación y desarrollo territorial:algunos debates recientes".EURE.Vol. 28, No 84, Santiago de Chile, septiembre de 2002éndez Ricardo. "Transformaciones económicas y reorganización territorial en la región metropolitana de Madrid". EURE, Vol. 27, No 80, Santiago de Chile, mayo 2001, 44pp.

Méndez Ricardo. "Geografía Económica: la lógica espacial del capitalismo global". Editorial Ariel. Barcelona. España, octubre, 1997.

Mendoza Eduardo y Gerardo Martínez." Globalización y dinámica industrial en la frontera norte de México". Comercio Exterior. BANCOMEXT, S.N.C. Vol. 49, Num. 9, México, septiembre de 1999.

Micco Alejandro y Natalia Pérez. BID. "Determinants of maritime Transport Cost.. Working Paper, Mimeo, No 441.Washington, april 2002.

Micco Alejandro y Natalia Pérez. BID." Maritime Transport Cost and Port Efficiency". Prepared for the seminar:"Toward Competitiveness: the Institucional Path". Santiago de Chile, march 16, 2001.

Midiendo la Globalización". El Índice de globalización de A.T.Kearney Inc. y de la revista Foreign Policy. Este País. Num. 12. México D.F., mayo de 2001, pp 2-9.

Mindreau Manuel."Regionalismo y la Nueva Economía Política Internacional:la emergente relación entre estados y mercados en el hemisferio occidental".Documento Final. Lima, 15 de diciembre de 2001.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones."Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Perú, septiembre de 2004 (www. Mtc. gob. pe).

Montoya Guillermo. "Ni desarrollo ni conservación de los Recursos Naturales: Paradoja de la Frontera Sur". Comercio Exterior, vol. 48,

Num 5, mayo de 1998.

Moncayo Edgar."El debate sobre la convergencia económica internacional e interregional: enfoques teóricos y evidencia empírica". EURE. Vol.XXX, No 90, Santiago de Chile, septiembre 2004.

- - - - -."Nuevas teorías y enfoques conceptuales sobre el desarrollo regional":Hacia un nuevo paradigma?. Revista de Economía Institucional. Bogota, Vol. 5, No 8, primer semestre de 2003.

- - - - -."Nuevos Enfoques teóricos, evolución de las políticas regionales e impacto territorial de la globalización".ILPES. Gestión Pública. No 27, Santiago de Chile, diciembre de 2002.

Moreno-Brid Juan Carlos y Jaime Ros." México: las reformas del mercado desde una perspectiva histórica" Revista de la CEPAL. No 84, Santiago de Chile, diciembre 2004, pp. 35-57.

Moron Eduardo, Maria Bernedo y Otros."Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos: una oportunidad para crecer sostenidamente". Universidad del Pacífico-Instituto Peruano de Economía, Lima, primera edición, diciembre 2005.

Múñoz Patricia. "Transformación en Panamá: dar al capital externo lo que dejará Estados Unidos". La Jornada, 6 de octubre de 1996.

Navarro Lenin y Zoe Infante."Puerto de L'zaro Cárdenas en México2 Revista de Morelia, enero-junio de 2004.

Natale Alberto. "Privatizaciones en privado". Planeta. Buenos Aires, 1993.

- Netherland Engineering Consultants (NEDECO). "Estudio general sobre el programa de Progreso Marítimo". La Haya, Holanda, 1955. Cap. 8
Salina Cruz
- Novelo Federico. "Se busca otra globalización". Argumentos No 46-47. UAM-X. México, diciembre de 2003 y abril de 2004.
- Novelo Urdanivia Federico. "La Política Exterior de México en la era de la Globalización". UAM-X. Plaza y Valdés Editores. México D.F., primera edición, diciembre de 2000.
- Núñez Domingo Pablo Pedro. "Realidad y Simbolismo de la Privatización". Pensamiento Iberoamericano. No 22723. Tomo I. Madrid., julio 1992-junio 1993, pp.357-385.
- Núñez Domingo Pablo Pedro. "La privatización de la Empresa Pública : Liquidación o racionalización?". Pensamiento Iberoamericano, No 12, Madrid, julio- diciembre 1987.
- Ocampo Siguenza Daniel. " Los Puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México". Comercio exterior. Vol. 43. Num. 8, agosto de 1993.
- Ocampo José. "Más Allá del Consenso de Washington: una agenda de desarrollo para América Latina" CEPAL, México D.F., enero del 2005.
- Ocampo José Antonio, mimeo, 2001.
- O.C.D.E. "Desarrollo Regional y Política Estructural en México". OCDE, México, 1998.
- OCDE. " Desarrollo regional y Política estructural en México". México,

1988.

OCDE." Examen territorial de México. Mimeo, septiembre 2002

Ochoa Felipe y Asociados S.C. "Estrategia de desincorporación del sistema de Puertos Coatzacoalcos /Salina Cruz". Vol. II Perfil y Plan de Desarrollo del Puerto de Salina Cruz. México D.F., julio 1994.

Organización de los Estados Americanos (OEA).Informe Final. Simposio Interamericano.Cooperacion entre los Puertos y las Aduanas. Houston.Texas, Estados Unidos, 8 y 9 de diciembre de 1998.

Ojeda Carlos.Nota Enviada,mimeo, 2005.

Ojeda C. Juan."Los puertos y el Desarrollo Regional de México: entre la teoria y la realidad?. UNAM.Facultad de Economia. Economia Informa, No 305, México D.F., marzo 2002.

-----."La Concertación portuaria en México".Universidad de Sonora. Economia, Hermosillo, enero-marzo 2001.

----- y Olga Rivera."los puertos y la apertura comercial en México: de las regiones ganadoras a los puertos perdedores?".UNAM. Facultad de Economia. México D.F., No 286, abril del 2000.

-----."La situación portuaria en México: los puertos ganadores y los puertos perdedores (1988-1998).UAEM. Quivera. Toluca, año 2, No 3, marzo del 2000.

-----."La privatizacion de los puertos y el desarrollo regional del Sureste de México".Tesina INAP..III diplomado en Desarrollo

regional y relaciones Intergubernamentales, México del 17 de abril al 11 de septiembre de 1998, 28 de octubre de 1998, 92 pp.

Ojeda C. Juan. "La economía del Istmo de Tehuantepec: ¿Una Ruta al progreso?. El regional. Salina Cruz, Oaxaca, abril de 1997.

Ojeda C. Juan. "La privatización de los Puertos en México: Hipótesis y enseñanzas". Actualidad Económica. Año XXI, No 190, Lima, junio-julio 1998.

ONUDI. "La Globalización: Retos y Oportunidades del desarrollo Industrial". ONUDI, Cap. I, Desarrollo Industrial, Informe Mundial 1996, Fondo de Cultura Económica, 1996. El trimestre Económico, vol. LXIV (3), No 255, México, julio- septiembre de 1997.

Orellana Manrique Socorro. " Análisis Costo- beneficio Económico de la Política de Reestructuración de Puertos : El caso del Puerto de Manzanillo". FLACSO. Tesis para Grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos. Primera Promoción 1993- 1994. México, D.F. , septiembre de 1994, 162 pp.

Organización Internacional del Trabajo. Estudio sobre estructuración portuaria impacto social en el puerto de Veracruz. Sinopsis histórica ([http; www.ilo.org public spanish dialogue papers por ve mex 2.htm](http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/papers/porve/mex2.htm), del 8 de diciembre del 2005).

Organización Mundial del Comercio (OMC). "Informe sobre el Comercio Mundial 2004 (análisis del vínculo entre el entorno normativo nacional y el comercio internacional)", mimeo, 2005 (www.wto.org/spanish/res-

[s/booksp-s/anrep-s/wtr04-2b-s.pdf](#)).

Organización Mundial del Comercio. Informe 2003,.2003

Organización Mundial del Comercio. Informe 2002,2002.

Ortiz Wadgyamar Arturo. "Aspectos de la economía del istmo de Tehuantepec. Universidad Autónoma de México, México, 1971.

Ovidio Gonzáles y Carlos Mártner. "Problemas de Conectividad en el Puerto de Lázaro Cárdenas". Instituto Mexicano del Transporte (SCT). Publicación Técnica No 35, Querétaro, 1992.

Organización de los Estados Americanos (OEA). Informe Final. Simposio Interamericano. Cooperación entre los puertos y las aduanas: Houston. Texas. Estados Unidos, 8 y 9 de diciembre de 1998.

Ortiz Wadgyamar Arturo. "Aspectos de la Economía del Istmo de Tehuantepec". Universidad Autónoma de México, 1971.

OXFAM Internacional."Cambiar las Regla,comercio, globalización y lucha contra la pobreza." 2002(En: <http://redpuentes-recursos-docs-generales-owfam2> del 03-08-06).

Paredes Víctor."Una evaluación de la competencia de los puertos de México.CIDAD, mimeo, 2005.

Peñaloza Andres y Villegas Alvaro. "El Plan Puebla - Panama". Estrategias para el ALCA. Area de Libre Comercio de las Américas (Análisis y Alternativas). Friedrich Ebert- PRD, México, 2002

Pérez Antonieta María. "Los Puertos Mexicanoes ante el reto de la Modernización". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 45, Num.4,

abril de 1995.

Pérez Carlota." Cambio Tecnológico y oportunidades de desarrollo como blanco móvil". Revista de la CEPAL, No 75, diciembre 2001, pp. 115-136.

Pérez Carlota." La Modernización Industrial en América Latina y la herencia de la sustitución de importaciones". Comercio Exterior. Vol. 46, Num. 5, México, mayo de 1996.

Pérez Francisco, Francisco José Goerlich, Matilde Más. "Capitalización y Crecimiento en España y sus Regiones (1955- 1995). Fundación BBV, Bilbao, 1996.

Pérez José."Efectos de la privatización portuaria en los flujos de contenedores en el litoral del Pacífico Mexicano" Tesis para obtener el Grado de Maestro en Ingeniería..UNAM.Facultad de Ingeniería, 2000.

Petrella Ricardo."Mundialización e Internacionalización(la dinámica del orden mundial emergente).Vientos del Sur,No 10,verano, 1997

Plan Director de Desarrollo Metropolitano.Coatzacoalcos, setiembre de 1975.

Presidencia de la Republica. Presentacion general del Plan Puebla-Panama. Gobierno Federal, 2001.

Prieto Javier Francisco. "La promoción de exportaciones de servicios en América Latina". Pensamiento Iberoamericano , No 20, julio-diciembre 1991.

Primer evento de Comercialización sobre los puertos

Mexicanos. Veracruz, 28 de junio de 1997..

Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes (1995-2000). Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, agosto de 1996.

Public Policy Institute of California."La seguridad de los puertos y el transporte marítimo", junio del 2006.

Ramsarán Candice." Los Puertos ganadores y la desvinculación territorial: el caso del puerto de Veracruz y el territorio veracruzano (1988-1998). UAEM. Tesis de Maestría en estudios Urbanos y regionales. Toluca, junio 2001.

Recursos Naturales e Infraestructura: El desarrollo Institucional del Transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte."Lan Thomson" División de Recursos Naturales e Infraestructura " Unidad de Transportes, Santiago de Chile, marzo de 2001. pp.17-44

Reina Aoyama Leticia. "El Istmo de Tehuantepec: Una Historia desempolvada". El financiero, 20 de agosto de 1996.

Reina Aoyama Leticia (coordinadora)."Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986". Nueva Imagen. México, abril de 1994.

Renaud Orozco Alma Rosa. "El Istmo de Tehuantepec y los Planes de Desarrollo. Siglo XXI. Instituto Tecnológico de Oaxaca, agosto de 1996.

Restrepo Iván. "Barbarie Modernizadora en el Sureste". La Jornada, 13 de mayo de 1996.

Revelli Marco. "Crisis del estado- nación, nuevas formas de conflicto y de sociabilidad". Vientos del Sur, No 11, Invierno, México, 1997.

Reza German de la."Reformas estructurales e Integración en América Latina, convergencia o subordinación".Comercio exterior. BANCOMEXT . Vol. 5, Num. 12, México, diciembre de 2006..

Reyes Oscar."La integración del puerto industrial de Altamira en las cadenas de distribución física internacional. Universidad Autónoma de Querétaro. Facultad de Ingeniería..Querétaro, abril de 1999.

Richardson Harry. Teoría del Crecimiento Regional. Ed. Pirámide, Madrid, 1997.

Ríos Francisco."Coatzacoalcos y sus obras portuarias".Dársena Revista Portuaria. API de Coatzacoalcos S.A de C.V. año2, Vol. 14, julio de 2001.

Robertson Robert."Tres Olas de Globalización, historia de una conciencia global".Alianza Editorial.Madrid, 2005.

Rodrik Dani.¿ Por qué hay tanta inseguridad económica en América Latina"?.Revista de la CEPAL.Num. 73, Santiago de Chile,abril 2001.

Rodrich Alvarez Augusto."Proceso de privatización en el Perú"Foro Económico.No 5, Lima, octubre de 1992.

Romo David y Guillermo Abdel. "Sobre el concepto de competitividad".Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 55, Num. 3,

marzo de 2005.

Romero Silva Ismael. " SCT: las concesiones de ferrocarriles y puertos son para explorar y operar. La Jornada, 4 de agosto de 1996.

Rozas Patricio y Ricardo Sanchez."Desarrollo de Infraestructura y crecimiento Economico: revision conceptual". Serie de Recursos naturales e Infraestructura".No 75, Santiago de Chile, octubre del 2004.

Ruiz Sacristán Carlos. "Comunicaciones y Transportes: Sector Estratégico para una política de Estado. BANCOMEXT. Comercio Exterior, Vol. 49, Num. 4, México, abril de 1999, pp. 347-354.

Sabonge Rodolfo.Autoridad del Canal de Panamá."Tendencias del transporte marítimo y su incidencia en América Latina". AAPA, ,Guayaquil, Ecuador, junio de 2006.

Salama.Pierre.Comercio Exterior.BANCOMEXT,México, enero de 2006.

Salazar Francisco.El Cotidiano.UAM -A,México, julio-agosto del 2004.

Salina Cruz, puerto natural a la cuenca del Pacífico.

Salinas de Gortari Carlos. "México: un paso difícil a la Modernidad". Plaza Janes, Editores, S.A. Segunda reimpresión, México, noviembre 2000.

Salomón Alfredo. "Por los caminos del Sur: el Plan Puebla Panamá, Comercio exterior, noviembre de 2001

Samuelson Robert J. "Save Us From our Politicians".Newsweek.Volume CXLVII, NO 12, march 20, 2006.

Sanchez Ricardo.CEPAL.Exposición en Lima,noviembre 13 y 14 del 2003.

Sanchez Ricardo."Puertos y Transporte Maritimo en America Latina y el Caribe: un analisis de su desempeno reciente." CEPAL. Santiago de Chile, diciembre del 2004, 79 pp.

Sandoval Nora." De Puebla a Panamá". Mundo Ejecutivo. Número 277, México D.F, mayo 2002

Santos Milton."La naturaleza del espacio".Ariel.Barcelona,marzo2000

Santos Milton. "La Revolución Tecnológica en el Territorio: Realidades y Perspectivas. En : Cuaderno de Geografía Brasileña. Compiladora Graciela Uribe Ortega. Centro de Investigación Científicas " Ing. Jorge Tamayo, A.C.", México, D.F., diciembre de 1998, pp. 9-20.

Santos Milton. (1994). Técnica, espacio, Tiempo : globalización e Meso Técnico- Científico Informativo, Sao paulo: Editora Hacitec.

Santos Milton. "Geografía y Economía Urbanas en los Países Subdesarrollados". Oikos- Tau, S.A, 1973.

Sarmiento Humberto L. "Repercusiones de la Apertura Comercial en la Economía Mexicana". Comercio Exterior, BANCOMEXT, octubre de 1999, pp. 930- 938.

Saskia Sassen."Localizando ciudades en circuitos globales" EURE. Vol. XXIX. No 88, Santiago de Chile, diciembre 2003.

Scheinvar Isaac. "Las carreteras y el Sistema Portuario Frente a las Reformas Económicas en México. Serie Reformas Económicas,

CEPAL, No 20, abril de 1999.

SCT. Programa sectorial de Comunicaciones y transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2001-2006. México D.F, diciembre de 2001.

SCT. "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1994-2000) México, 2001

SCT. Los puertos mexicanos en cifras (1993-1999).Cuarta edicion, México, 2000.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Plan de Trabajo 2001.

Secretaría de Comunicaciones y Transporte. "Proceso de Modernización (1995-2000)".Primera edicion. México, octubre, 2000

SCT. " Los Puertos Mexicanos en Cifras", México, abril de 1998.

SCT. Dirección General de Puertos. "Puerto de Veracruz: Aspectos Económicos, Técnicos y Financieros". México, mayo de 1996.

SCT. Anuarios estadísticos de los Puertos de México(2002, 2003 y 2004) (www.sct.gob.mx).

Secretaria del Patrimonio Nacional. "Plan Director de Desarrollo Metropolitano". Salina Cruz. Septiembre de 1975.

Secretaría del Patrimonio Nacional." Plan Director de Desarrollo Metropolitano". Coatzacoalcos. México, septiembre de 1975.

Seguí Pons Joana María y María Rosa Martínez Reynes."Pluralidad de Métodos y renovación Conceptual en la Geografía de los Transportes del Siglo XXI".Scripta Nova.Universidad de Barcelona, Vol. VII, Num.139, 15 de abril de 2003 (<http://www.ub.es/geocrit/sn-139.htm>)

del 26/02/2006).

Shaikh Anwar."Los Mitos del Libre Comercio" Mimeo, 5 de abril de 2003.

Silva Lira Ivan. "Disparidades, competitividad territorial y desarrollo regional en America Latina". ILPES. Serie Gestion Publica. No 33, Santiago de Chile, abril de 2003.

Solari Andres y Jorge Martinez (compiladores)."Desarrollo Local, textos cardinales". Universidad Michoacana de San Nicolas de Hidalgo. Facultad de Economia, Morelia, Primera edicion, 2005.

Suzigan Wilson." Aglomeraciones Industriales como focos de Políticas". Brazilian Journal of Political Economy. Revista de Economía Política, Vol. 21, No 3, 83, julio-septiembre 2001, pp. 27-39.

Szary Anne-Laure. "Regiones ganadoras y regiones perdedoras en el retorno de la democracia en Chile". EURE. Vol.23. Santiago de Chile, diciembre de 1997 (seleccionado de la página de internet: www.eure.cl.)

Tamayo F. Rafael. "Crecimiento Económico Regional: una sinopsis de la teoría y su conexión explícita con las políticas públicas". CIDE. Gestión y Política Pública. Vol. VII, Num 1, México, primer semestre de 1998.

Terzago Jorge."Alfred Thayer Mahan Contralmirante U.S. Navy,su contribución como historiador,estratega y político.Diplomado en Relaciones Internacionales.Universidad Viña del Mar, Viña del Mar, Chile, 28 de octubre del 2005.

The Economist."Port in a Storm:Peru's trade".September 17 th, 2005.

The Economist. "Tired of Globalisation".November, 5 th, 2005
(www.economist.com)

Thomson Ian. " El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del Siglo Veinte". CEPAL. Unidad De Transportes, Santiago de Chile, marzo de 2001, 40 pp.

Thomson Ian. "La Evolución del papel del Estado en la Regulación del transporte Terrestre. Revista de la CEPAL, No 64, abril 1998.

Thomson J. M. . "Teoría Económica del Transporte". Alianza Universidad, Madrid, 1974.

Thorp Rosemary." Progreso, Pobreza y exclusión".BID-Unión Europea, 1998.

Tobal Tofol."El terciario portuario como indicador de Innovación".Revista Electronica de Geografía y Ciencias Sociales" Scripta Nova. Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2000 (<http://www.ub.es/geocrit/sn-69-66.htm>).

Tobal Cristobal.Mimeo, 20 de abril de 1997.

Toledo Alejandro. "Geopolítica y Desarrollo en el Istmo de Tehuantepec". Centro de Ecología y Desarrollo". Primera Edición, agosto 30 de 1995.

Trujillo Lourdes y Gustavo Nombela."Puertos".En: Antonio Estache y Gines de Rus."Privatización y regulación de Infraestructua de Transporte(una guía para reguladores):Banco Mundial y Alfa

- Omega. México D.f., primera edición en castellano, febrero de 2003.
- Veltz Pierre. "Mundialización. ciudades y Territorios". Ariel. Barcelona, primera edición, febrero 1999.
- Videgaray Caso Luis. "Fallas del Mercado, regulación e incentivos: el caso de la privatización de los puertos mexicanos" ITAM. Tesis para obtener el título de Licenciado en economía. México, D.F., 1995.
- Villafuerte Daniel. "Interrelaciones Económicas y Sociales en la Frontera Sur de México". Comercio Exterior, Vol. 48, Num. 4, México, abril de 1998.
- Villafuerte Daniel. "La Frontera Sur de México: cambios y expectativas en el contexto de la globalización. Mimeo, Guatemala, 29 de octubre al 2 de noviembre de 2001.
- Villareal René y Ramiro Villeda. "El secreto de China" Ediciones Ruz, México primera edición, 2006.
- Villarreal René y Rocío Ramos de Villarreal. "La Apertura de México y la paradoja de la competitividad: hacia un modelo de competitividad sistémica". Comercio Exterior, Vol. 51, Num. 9, México, septiembre de 2001, pp. 772-788.
- Viqueira Juan Pedro. "Los Peligros del Chiapas Imaginario". Letras Libres. Año I, No 1. México, enero 1999.
- Wallerstein Inmanuel. "Análisis de los Sistemas Mundo, Una introducción". Siglo XXI Editores, segunda edición en español, junio, 2006

- Wallerstein Inmanuel." Después del Liberalismo". Siglo XXI Editores. México.Tercera edición en español, 1999.
- Wallerstein Inmanuel." Impensar las Ciencias Sociales". Siglo XXI. Editores. México, primera edición en español, 1998.
- Wallerstein Inmanuel (coordinador)."Abrir las Ciencias Sociales". Siglo XXI Editores. Segunda Edición en español, 1997.
- Wallerstein Inmanuel. "Análisis de los Sistemas Mundiales, mimeo, 1990.
- Wei Shang-Jin. ¿"La globalización es buena para los pobres en China?".FMI. Finanzas & Desarrollo, septiembre de 2002, pp. 26-29.
- Williams Felicity. " El Estado de Florida ante el Area de Libre Comercio de las Ameritas". Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol.51, Num.5, México, mayo de 2001.
- Williamson Jeffrey.WIDER, 5 de setiembre de 2002.
[www."fin del mundo".com.ar /mpacksc/texto.s/f](http://www.fin del mundo).
- Ugarteche Oscar." El Falso Dilema (América Latina en la economía Global) ". Nueva Sociedad y Fundación Friedrich Ebert- FES (Perú). Caracas, 1997.
- UNCTAD."el Transporte Marítimo en 2004".Nueva York y Ginebra, 2004, 147 pp.
- UNCTAD (enero de 1992). Conferencia de las naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo."la comercializacion del puerto y las perspectivas del puerto de Tercera generacion" Ginebra, 8 de enero

de 1992.

Urrea Julian B."El concepto de Simetría.....".TEA. Revista de la Facultad de Ciencias y Tecnología. Universidad Pedagógica Nacional. año 1999, No 6, Santa fe de Bogota.

Uscanga Carlos. "Cooperación Regional en la Cuenca del Pacífico (Escenarios en la Crisis Asiática). Nueva Sociedad, No 155, mayo-junio 1998, pp. 99- 110.

Yocelevezky Ricardo." La Ideología del desarrollo nacional en las ciencias sociales latinoamericanas". Política y Cultura". Primavera 1997.Número 8. UAM X, México D.F., 1997.

Yocelevezky Ricardo." La relevancia de las contribuciones de Inmanuel Wallerstein para las ciencias sociales latinoamericanas". Compiladores Laura Baca y Isidro Cisneros. "Los Intelectuales y los dilemas políticos en el Siglo XX. Tomo 1, México, 1995.

Zarate Toledo Ma. Antonieta."Desarrollo del Corredor del Istmo de Tehuantepec y su importancia estratégica para el mercado mundial". UNAM. Facultad de Economía. Tesis para Licenciada en Economía. México, abril 2003.

Zarembo Alan. "El Final de Un sueño: El canal de Panamá.Newsweek. En español, México, 22 de diciembre de 1999, pp.pp. 12-17.

Zepeda Bermúdez Pedro Pablo. "La Actualidad Portuaria de México". Ponencia. Cancún, 9-14 de abril, 2000.

Zúñiga Juan Antonio. "Podría dominar el capital foráneo en el

Transistimico III y última Istmo de Tehuantepec, la Jornada, 24 de julio de 1996.

Paginas de Internet:

www.ipe.org.pe (Instituto Peruaño de Economía)

<http://www.jornada.unam.mx>

<http://www.imf.org/>

<http://www.worldbank.org/>

<http://www.iadb.org/>

<http://www.cepal.org/>

<http://www.eclac.cl>

<http://www.caf.com/>

<http://www.banxico.org.mx/>

<http://www.grade.org.pe>

<http://www.scielo.cl.com>

<http://www.campus'oei.org> cultura mexico cl .todo.htm

<http://www.coatzacoalcos.net> estadisticas.html al 22 de noviembre del 2005

<http://www.usuarios.lycos.es> tyrale php indez.php del 19 de enero del 2006.

ANEXOS

ANEXO No 1 Estado del Arte en el campo marítimo y portuario

(40 referencias centradas en el tema de los puertos y transporte latinoamericanos y mexicanos, principalmente)(busca revisar la literatura reciente conociendo sus principales aportes en el campo teórico y metodológico. Se resalta los principales resultados encontrados)¹⁵³.

Autores y referencia completa	Contenido y principales aportes del trabajo
<p>1. CEPAL. "La Reestructuración de Empresas Públicas el caso de los puertos de América Latina y el Caribe". Cuadernos de la CEPAL, No 68, Santiago de Chile, julio de 1992, 148 pp.</p>	<p>En este trabajo pionero de enfoque económico y estructuralista la CEPAL presenta un diagnóstico de los puertos públicos latinoamericanos desarrollando los siguientes puntos: Resumen, prefacio, I. Introducción, II Los requisitos operacionales para la reestructuración de los puertos, III El marco institucional para la reestructuración de los puertos, IV. Opciones de participación mixta de los sectores público y privado en la reestructuración de los puertos, V. Las repercusiones de la reestructuración de los puertos y VI. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>Una de las conclusiones principales de esta trabajo es considerar: "que el problema principal de los puertos del sector público radica en que los objetivos sociopolíticos, como la creación de empleos, la defensa nacional y la adjudicación de puertos claves a los más leales miembros de los partidos, tienen prioridad sobre la innovación de los servicios y las instalaciones, la productividad y la eficacia en función de los costos(p.115)". Propone por lo tanto las siguientes metas(pp.116-117) : "asegurar que los puertos respondan a los mandatos macroeconómicos, determinar y definir funciones adecuadas para los sectores públicos y privado en los puertos, elaborar un proceso o esquema de medidas para reestructurar los puertos del sector público, y formular una estrategia de ejecución. En suma, este trabajo propuso a los Gobiernos de América Latina y del Caribe a que sus puertos se privatizen(o se reestructuren) y reduzcan sus costos económicos y sociales. Advierte que (p.27): "lo que ha menudo parece ser una política social conveniente, es decir, usar los puertos para dar trabajo a los desempleados de las ciudades circundantes, aumenta los costos portuarios, reduce la competitividad de las exportaciones en los mercados mundiales y significa una pesada carga para la totalidad de la economía nacional". De manera general se estudia algunos casos de puertos latinoamericanos y de países desarrollados: pero con una visión macroeconómica que es la visión general de la publicación.</p>
<p>2. UNCTAD. "La comercialización del</p>	<p>Este reporte de carácter económico de la UNCTAD fue un</p>

¹⁵³ Incluye algunos trabajos específicos referidos a los puertos de México demostrando sus principales aportes que en general son prácticos y de diagnóstico. Salvo la tesis doctoral de Martner(julio 1998), hay pocos trabajos que aporten específicamente en el campo de la teoría y el transporte referido al tema central de puertos.

<p>puerto y las perspectivas del puerto de Tercera Generación, enero de 1992, 86 pp.</p>	<p>trabajo importante ya que desarrolló los nuevos conceptos de puertos de tercera generación. Se considera que el puerto no es solo el lugar en que se desarrollan esas actividades sino que también es un centro de servicios. Es un centro de servicios comerciales que ofrece a sus usuarios toda una serie de servicios de transporte directo y de servicios comerciales, convirtiéndose en una plataforma logística para el comercio y el transporte internacionales (p.2). Considera desde un punto de vista logístico que los puertos en primer lugar son los puntos de partida y de llegada del transporte marítimo. En la zona portuaria se construyen fábricas de hierro y de acero que utilizan materias primas importadas. En tercer lugar y para el comercio mundial los puertos siguen siendo la interfaz mayor y más importante entre modos de transporte, y en ellos están instalados los cargadores, transitarios, navieros, agentes marítimos, distribuidores de carga, empresas de transformación de productos, empresas de embalaje, explotadores de transportes terrestres, oficinas de aduanas, inspectores de carga, bancos, compañías de seguros y otras organizaciones (p. 19).</p> <p>En la parte de comercialización del puerto (capítulo IV) se habla de puntos fuertes y puntos débiles de los puertos (p.63). Por puntos fuertes se entiende los factores que dan a un puerto una ventaja intrínseca en cuanto a capacidad para atraer buques y carga. Los puertos fuertes pueden ser una situación geográfica favorable en relación con las rutas marítimas y los puntos de origen y destino de la carga; puede ser físicos (por ejemplo calado, superficie de los terrenos junto al puerto); pueden ser institucionales; o bien pueden corresponder a la disponibilidad y eficiencia de la mano de obra, etc (p.63).</p> <p>Los "puntos débiles" son lo contrario de los puntos fuertes que acabamos de enumerar, por ejemplo, la distancia de las rutas marítimas y zonas de orígenes y destino de la carga. Entre los puntos débiles también pueden estar el nivel relativamente elevado de las tarifas portuarias y otras sumas pagaderas en determinados puertos en comparación con puertos competidores (p.63).</p>
<p>3. Ovidio Gonzales y Carlos Martner. Instituto Mexicano del Transporte. "Problemas de Conectividad en el puerto de Lazaro Cárdenas". Publicación Técnica No 35, Querétaro, 1992, 91 pp.</p>	<p>Este es uno de los primeros trabajos que publicó el I. M. T. El estudio desarrolla los siguientes puntos: Introducción, I. El puerto Industrial, II. Mercancía transportada, III. Eficacia de las principales cadenas de transporte, IV. Trabas en las cadenas de Transporte, V. Perspectivas y Conclusiones y recomendaciones. Este trabajo de carácter exploratorio considera cuatro objetivos: el primero planteó el entendimiento del surgimiento y desarrollo del puerto, inicialmente pensado exclusivamente como puerto industrial, como polo de desarrollo, y la interpretación del desenlace de esas primeras pretensiones de desarrollo</p>

regional. Un segundo objetivo busca comprender el funcionamiento de los flujos de transporte siendo imprescindible el análisis de las mercancías transportadas. Lo que implicó estudiar las cadenas de transporte. En tercer orden se procedió a detectar y contextualizar la problemática encontrada y finalmente un cuarto objetivo de carácter propositivo comprende el definir un conjunto de recomendaciones estratégicas pertinentes a la luz de los cambios tendenciales que pueden ser observados y previstos en el futuro cercano para este puerto(pp. 2-3).

"Inicialmente el Gobierno Federal concibió la creación de un polo de desarrollo regional que, por su ubicación en el litoral del Pacífico, hiciese intervenir la actividad del puerto con el desarrollo de la industria local (p.5)". Así se generó el proyecto de puerto industrial en Lázaro Cárdenas, creando una infraestructura industrial asociada a la infraestructura marítima, Grandes empresas con acceso a sus propios muelles (p.5)". "Se buscó generar un polo de crecimiento económico en una zona de escaso desarrollo (p. 5)".

Uno de los análisis más importantes del trabajo es encontrar que más que polo de desarrollo es el puerto de Lazaro Cardenas un enclave. Al respecto afirman (pp.10-11): "el ejemplo más revelador lo constituye la experiencia en el aprovisionamiento de la empresa productora Mexicana de Tubería (PMT). "Su principal insumo, la placa de acero, tuvo que ser adquirida fuera de la región por los años de retraso con que se opuso en funcionamiento la segunda etapa de SICARTSA". "La empresa tuvo que recurrir a la planta de Altos Hornos de Mexico (AHMSA), ubicada en Monclova, para obtener el material, pagando altos costos en transporte y en inventarios". "De esta forma, se transfirieron los beneficios de este polo de desarrollo hacia otras regiones del país". "Al no producirse el eslabonamiento entre industrias locales, se inhibieron los efectos multiplicadores y se perdieron las actividades asociadas como, por ejemplo, el transporte de los insumos, cuyos beneficios quedaron en este caso en empresas extrarregionales". "La notable profusión de transferencias en los beneficios generados en esta región, acercan más el desarrollo de Lázaro Cárdenas a las características del concepto de "enclave" que al polo de desarrollo(p.11)".

Debido a lo anterior los investigadores del IMT señalan (pp.11-12): "al respecto, la teoría de polos es clara. "Si se importan los insumos de plantas previamente localizadas fuera de la región, en vez de incrementar el nivel de

	<p>producción de las actividades que utilizan los productos y subproductos de la empresa matriz; si se recuerda a "la estructura general dominante de las actividades de comercialización, transporte y finanzas y a sus patrones de organización espacial", en lugar de generar servicios y sistemas de transportes locales para la organización del nuevo flujo de bienes, la región tenderá a convertirse en un enclave más que en un polo". Sin desarrollo propio limitará la posibilidad de multiplicar sus actividades económicas" (p.12).</p> <p>El trabajo en análisis escrito en 1992 aportó una conclusión que es interesante (p.17): "En conclusión, a pesar de la apertura comercial y del cambio en el papel del estado en la economía, no parece claro que la concepción de Lazaro Cárdenas como puerto industrial, garantice un incremento sustancial de la actividad productiva regional". Más claro queda que se incorpore como un puerto de algunas empresas privadas de la Ciudad de México, el estado de México y el estado de Morelos, al comercio internacional con los países de la Cuenca del Pacífico". Esta última opción dependerá en gran medida del mejoramiento de las conexiones terrestres con el puerto, pues el funcionamiento de cadenas eficientes de transporte que conectan la zona central del país con puertos norteamericanos, puede desviar el tráfico de mercancías potencialmente manejables por puertos mexicanos del Pacífico (p.17)".</p>
<p>4. Daniel Ocampo Siguenza. "Los puertos y las ciudades costeras ante la apertura comercial de México". Comercio Exterior. Bancomext. Vol. 43, Num. 8, agosto de 1993, pp. 731-742.</p>	<p>El consultor en ingeniería marítima y portuaria fue uno de los primeros que estudio en México la apertura comercial; aunque la plantea de forma general y más que medir los efectos de la apertura estudia el desarrollo portuario y los cambios que se han producido en los puertos de México. Estudia el desarrollo interno y el entorno internacional considerando la importancia del Tratado de Libre Comercio. Investiga también el papel de los transportes y el nuevo papel del sistema portuario apelando a la revisión histórica. Analiza brevemente las actividades en los puertos y la evolución de manera demográfica de las ciudades y zonas metropolitanas. Considera (p. 741): "que los puertos marítimos-comerciales de mayor importancia y que deberán recibir los mayores requerimientos son Altamira-Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso, en el Golfo; Manzanillo, Lazaro Cárdenas y Salina Cruz, en el Pacífico". La convivencia de las tres grandes actividades: la portuaria, la urbano-citadina y la industrial, deberá ser objeto de las necesarias previsiones en cuanto a reservas de espacios y dotación de servicios, como medio para lograr su desarrollo sin interferencias mutuas (p. 741)".</p>

<p>5. Socorro Orellana." Análisis Costo-Beneficio económico de la Política de reestructuración de Puertos: el caso del puerto de Manzanillo".FLACSO Sede México, Tesis para optar el Grado de Maestro en Gobierno y Asuntos Públicos. México, septiembre de 1994</p>	<p>Es una tesis de carácter económico y contiene cuatro capítulos: los dos primeros sobre el sistema portuario mexicano y los dos últimos sobre Manzanillo (caracterización del puerto) y el capítulo cuatro que es de análisis costo-beneficio (los beneficios se centrarán en cinco variables: ahorros en costos en maniobras, ahorros con reducción de tiempos muertos, ingresos adicionales por el uso de infraestructura, ingresos por contraprestaciones de cesionarios privados, inversiones netas) de la política de reestructuración del puerto. Para 1994 el trabajo fue innovador ya que midió el costo beneficio en Manzanillo, demostrando que la política es rentable para la sociedad en general y para los inversionistas en particular, siempre y cuando se lleve a cabo la liquidación de los trabajadores portuarios. El ratio beneficio- costo calculado fue de 2.55 (superior a 1.00) unidades (valor presente beneficios entre el valor presente de costos: VPB/VPC), con lo que se recomienda llevar a cabo la política de reestructuración. Se demostraría que la política de privatización es rentable desde el punto de vista económico. Esta conclusión se sustenta en el hecho de que el sindicato consiguió maximizar sus beneficios en una situación muy cómoda en relación a otro escenario en que estuviera en competencia.</p> <p>Debe anotarse que en los cálculos se considera una tasa de descuento recomendada por el Banco Mundial de 15 %.</p> <p>De acuerdo a las entrevistas realizadas para el trabajo se afirma que el problema central del puerto de Manzanillo es ser un puerto ineficiente y caro, lo que ha generado una situación de no competitividad a nivel nacional e internacional. Su origen es el monopolio de las maniobras portuarias en manos del sindicato, quienes se han preocupado más por su nivel de ingreso y prestaciones sociales, que por mejorar su productividad. Es un sindicato de los más fuertes a nivel nacional y es el puerto cuyas tarifas son las más altas debido a que casi el 80 % de la tarifa representa el costo de la mano de obra (p. 109)".</p> <p>La autora aclara que en México no se habla de privatización de los puertos sino de reestructuración de puertos, lo cual significa la descentralización, desconcentración, desregulación y la privatización, a través del otorgamiento de concesiones de instalaciones para la prestación de servicios, así como la venta de ciertos equipos portuarios (p.15).</p>
--	---

<p>6. Casarrubias Alex."La gestación de la privatización portuaria en México durante 1993-1995: el caso de Manzanillo, Colima, Tesina CIDE. Maestría en Administración Pública. México D. F., julio de 1995, 183 pp.</p>	<p>La tesis de contenido económico y general, parte del estudio del proceso de políticas públicas. Estudia los aspectos teóricos-conceptuales de la privatización. Utiliza los conceptos de bloques de poder y aplica una encuesta a los actores públicos y privados del puerto de Manzanillo. Considera la privatización como una política pública cuya primera fase es la gestación. Habla del modelo cepalino de privatización portuaria, considerando los siguientes requisitos: estructura institucional, relaciones empleador-empleados, transporte terrestre de la mercancía, competencia entre puertos y la facilitación del comercio y transporte.</p> <p>Su hipótesis principal se pregunta: ¿Cuáles fueron las causas que motivaron la privatización portuaria en México en general y de Manzanillo en particular? La hipótesis alternativa dice: la decisión de privatizar los servicios e instalaciones y operaciones portuarias de México durante 1993-1995, obedece a la necesidad de eficientar el sistema portuario a través de nuevas inversiones privadas, en beneficio directo del sector de comunicaciones y transportes, así como indirectamente de los usuarios(portuarios) del comercio exterior e interior.</p> <p>Para cumplir uno de los objetivos de la tesis vinculados con los bloques de poder el trabajo trae un anexo A con los pronunciamientos de los empresarios sobre la desincorporación de las empresas públicas(junio de 1978 a abril de 1990).El anexo B incluye un glosario de términos marítimo-portuarios, el anexo C una cronología de la privatización portuaria en México(1993-1995) y en el anexo D se incluyen seis entrevistas a los principales actores económicos y sociales que se relacionan directamente con el puerto.</p> <p>Debe considerarse como uno de los méritos importantes de la tesis el haber tratado de construir un marco teórico o conceptual alternativo a la propuesta de la CEPAL, incorporando la idea gramsciana de bloques de poder, para explicar la privatización de los puertos realizada.</p> <p>Otro de los aportes del trabajo es considerar que en el pasado reciente Manzanillo era un puerto con trayectoria granelera agrícola y de mineral(extraído de Peña Colorada, municipio de Minatitlán, Colima) y ante la dinámica privatizadora la competencia entre puertos es cada vez más evidente, ya que se empieza a explotar una terminal especializada de contenedores, lo que le hace tener algunas ventajas comparativas en relación con otros puertos, incluso del Golfo de México.</p>
--	---

<p>7. Larry A. Burkhalter." Reforma laboral y equidad social: la privatización de los puertos. Revista de la CEPAL No 57, Santiago de Chile, diciembre de 1995, pp: 55-73</p>	<p>En este artículo sintético, de contenido económico, el autor revisa la nueva óptica de los puertos que incluye la privatización de los mismos. Para ello, el documento estudia esquemáticamente los siguientes puntos: I. Antecedentes y II. Mandatos comerciales y III. Mandatos operacionales, IV. Mandatos institucionales, V. Consecuencias de la reforma portuaria y VI. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>En este trabajo se considera en resumen que:"la mano de obra portuaria es solo uno de los insumos de los procesos de distribución y debe estructurarse comercialmente para permitir la competencia con otros puertos del mundo(p. 55)." El libre juego de los mecanismos del mercado ofrece un parámetro externo para controlar el tamaño de la fuerza laboral, armonizar los deseos de estibadores y empresarios del transporte marítimo e impulsar a cada uno a aumentar gradualmente la productividad, reducir costos, innovar y hacer las inversiones necesarias". En la reforma de los regímenes laborales portuarios se debería eliminar los impedimentos reguladores al libre juego de los mecanismos del mercado; descentralizar y liberalizar el mercado laboral; utilizar leyes antimonopolios aplicables a sindicatos y empresarios del transporte marítimo para evitar el uso indebido de los mecanismos del mercado; eliminar la injerencia directa del gobierno en las operaciones portuarias, las negociaciones colectivas y los arreglos informales de conflictos, y fomentar la equidad social orientada hacia la oportunidad al conceder prestaciones a los trabajadores"(p.55).El autor afirma que:"con un régimen laboral portuario de enfoque comercial, los empresarios del transporte marítimo acabarían por admitir que sus objetivos comerciales y las metas sociales de los estibadores están interrelacionados y no pueden alcanzarse en forma independiente(p. 55)".</p> <p>El estudio plantea dentro de las consecuencias de la reforma portuaria: consecuencias de carácter económico(los puertos sufrirán una transformación y pasarán de lugares donde los gobiernos dan prioridad a los salarios y prestaciones de los estibadores a lugares donde la fuerza laboral portuaria dará preferencia a los objetivos comerciales de los usuarios), consecuencias de carácter político(la reforma laboral) y consecuencias de carácter social (p. 67-68).</p> <p>En las conclusiones y recomendaciones el trabajo propone: nuevas funciones de los gobiernos(los gobiernos debe utilizar los elementos constitutivos de los regímenes laborales portuarios sensibles al mercado para alcanzar</p>
---	--

	<p>los objetivos comerciales y las metas sociales orientadas hacia las oportunidades), un régimen laboral portuario basado en el mercado y una estrategia de aplicación(los sindicatos portuarios tratarán de conservar los puestos de trabajo y salvaguardar los salarios y prestaciones de sus afiliados a través de medidas sociopolíticas)".</p> <p>En síntesis, en este artículo del autor de la CEPAL estudia el mundo globalizado y recomienda la privatización de los puertos superando el dilema sociopolítico que se dieron con los puertos latinoamericanos.</p>
<p>8. CEPAL. Cuaderno No 77."La reforma laboral y la participación privada en los puertos del sector público".Santiago de Chile, agosto de 1996,167 pp.</p>	<p>En este trabajo de la CEPAL de contenido económico se plantea centralmente el proceso de la reforma laboral portuaria sugerida para América Latina y el Caribe siguiendo el esquema siguiente: Resumen, Prefacio, I. El marco histórico, II. El movimiento laboral de un puerto virtual, III. Los parámetros de mercado de la reforma laboral portuaria, IV. Los parámetros operacionales de la reforma laboral portuaria, V. El marco institucional de la Reforma laboral portuaria, VI. Las consecuencias de la reforma laboral portuaria y VII. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>"Se plantea como la principal contribución del libro la formulación de un marco institucional para la participación de inversionistas privados: el traspaso de un monopolio del sector público a las empresa privada; la socialización de las pérdidas y la privatización de las utilidades; el compromiso de la soberanía de una nación frente a los intereses privados o, peor aún, a los de otro país, y la eliminación de los sindicatos y pérdida de los beneficios que tanto les ha costado conseguir a los trabajadores portuarios(p.11)".</p> <p>Uno de los elementos metodológicos del libro es proponer el movimiento laboral de un puerto virtual. Se define de tres maneras un puerto: como un fondeadero o abrigo, como centro comercial y desde el punto de vista humano como un lugar en donde los trabajadores pasan gran parte de su vida activa(p.22).Se considera que dentro de los principales problemas con que tropieza la administración portuaria son(p.27):"una ubicación no muy buena frente a las grandes corrientes comerciales, una falta de infraestructura y equipo modernos, una insuficiente profundidad del agua para los buques de gran calado y el control monopolístico de las actividades de manipulación y almacenamiento de la carga que ejercen los estibadores".Se afirma(p. 27):" que en general hay consenso en que dichos factores han creado prácticas laborales ineficientes, relaciones industriales</p>

	<p>insatisfactorias, supervisión y gestión ineficaces, costos elevados y exceso de personal, y han eliminado la mayor parte de los beneficios que podrían dimanar de la competencia"(p. 27).El estudio es el punto de la base del cambio dice(pp.33-34)." Quizá el precio más alto que haya pagado el gobierno por su obsesión de satisfacer las demandas sociopolíticas de los grupos dominantes, especialmente los trabajadores, es haber creado un entorno comercial distorsionado en sus puertos". Este hecho puede apreciarse en dos ámbitos: primero, el acceso de los puertos al erario público ha reducido, si no eliminado, el deseo de competir; y segundo, como los puertos son organismos del gobierno, no tienen que reeditar utilidades ni corren el riesgo de quebrar(p. 34)."</p> <p>El trabajo está apostando por una visión empresarial concluye en que(p.123):"los empresarios marítimos pueden aportar el mayor beneficio a los usuarios cuando se guían por una profunda comprensión o visión estratégica de las fuerzas que gobiernan el mercado, los servicios y los aspectos tecnológicos y jurídicos que transforman el funcionamiento de los puertos".Esto les permitirá efectuar inversiones oportunas, negociar convenios colectivos favorables a los usuarios, a ellos mismos y a la fuerza laboral portuaria y contribuir a la formulación de regímenes reguladores responsables en el plano social(p.123)".</p>
<p>9. German Alarco y Patricia del Hierro."Límites económicos a la privatización portuaria: el caso mexicano 1992-1995.CIDE. Gestión Pública, Vol. 1, primer semestre de 1996, pp.195-260.</p>	<p>Es un artículo económico de carácter técnico y de política económica que evalúa el proceso de privatización de los puertos mexicanos en su primera parte y desde adentro. El artículo discute los límites de la privatización portuaria concentrándose en el aspecto económico y dejando de lado los aspectos organizacionales, de personal, lo conductual o político. Se demuestra la importancia del transporte marítimo en la economía nacional y se considera que el desarrollo de los puertos de México han estado determinados por tres elementos básicos: el origen-destino del comercio exterior, las características geográficas del país y la ubicación de los principales centros industriales(p. 203).</p> <p>Se demuestra que la importancia económica del subsector portuario no se refleja en los ingresos directos de los puertos, a pesar de que a través de ellos se movilizan mercancías por valor de 70,000 millones de dólares, que son equivalentes al 22 % del Producto Interno Bruto de México(p.208).El PIB a precios constantes del sector transporte, almacenamiento y comunicaciones, equivale a 7 % del producto de la economía, y casi a 10% cuando se</p>

trabaja a precios corrientes. Los transportes en general, corresponden a 78 % del sector y nuestra estimación es que el subsector portuario implica ingresos brutos de 1.3 % del subsector transporte, con un monto facturado de casi mil millones de nuevos pesos para 1993(285 millones de dolares)(p. 208).

Por el énfasis del trabajo el artículo estudia las características económicas de los puertos y la estructura monopólica del subsector portuario."Se desarrolló un indicador para medir el grado de monopolio de los puertos mexicanos y la existencia o no de ganancias extranormales". "Se encontró en el cálculo matemático realizado que los puertos con mayor grado de monopolio y por tanto con menor elasticidad-precio de la demanda fueron: Veracruz, Lazaro Cardenas, Altamira y Manzanillo(p. 217)". "Sin embargo, aún en el caso de estos puertos, se registra una elasticidad importante, por consiguiente, la capacidad de manipular precios al alza es muy limitada, con riesgos de producir modificaciones importantes en la reducción de la demanda de los servicios portuarios" (pp:217-218).

El trabajo además en la evaluación de la privatización portuaria, indica que(p.226):"no queda aún claro si las Administraciones Portuarias Integrales(Administraciones de los puertos) serán privatizadas, el grado o modo de presencia del estado en la operación cotidiana de los puertos, las actividades precisas en que este último participará a través de la inversión pública ni como el proceso de reestructuración y de privatización portuaria fomentará el desarrollo, que aquí se limita al industrial, comercial y turístico"(p.226).

La última parte del trabajo es de contenido teórico y conceptual y se denomina:"Los límites a la privatización portuaria".Dentro de los criterios teóricos que se desarrolla para privatizar están: el valor social de la empresa, si continúa administrada por el gobierno; el valor social de la empresa con administración del sector privado; y el valor privado de la empresa con administración privada (pp. 234-235). Con esas variables se busca definir tres opciones respecto al precio de venta: el precio mínimo de venta que el gobierno está dispuesto a aceptar; el precio máximo que el sector privado está dispuesto a pagar; y el precio al cual se realiza la venta(p.235).

Dentro de los argumentos en contra de la privatización se investigaron las prácticas internacionales de operación y subsidios en el caso de Japón, de Bélgica, Dinamarca, Alemania, Francia, Holanda, Inglaterra y Estados Unidos.

"Se plantea tres reflexiones finales: una primera es que si bien los motivos que explican una privatización son muy diversos y abarcan tanto factores ideológicos estructurales como coyunturales, al momento de diseñar e implantar dicha política que debe tener en cuenta la naturaleza económica del sector en sus aspectos microeconómicos y en su papel respecto a la economía en general y a los otros sectores económicos. Se debe considerar los cambios técnicos en el subsector y en la dinámica del sector transportes y comunicaciones, para este caso particular (p.253)".

"Un segundo punto relevante es la necesidad de fortalecer la capacidad de regulación del gobierno de modo simultáneo y posterior a la privatización del subsector portuario; no solo se trata de vigilar el comportamiento de los precios o evitar las prácticas no competitivas, por lo que queda claro es que en el caso de los puertos mexicanos el ejercicio de dicho poder monopólico es muy limitado (p.255)". "Aquí se trataría, a los sumo, de aplicar una regulación estrictamente temporal y de carácter preventivo de ciertas tarifas en algunos puertos, para posteriormente liberalizarlas totalmente, manteniendo una actitud vigilante en relación con el comportamiento de los mercados, ya que el subsector portuario puede provocar tanto economías como deseconomías externas a las otras actividades, a la obstaculizar o promover el comercio exterior o interior del país y, por tanto, condicionar los objetivos económicos nacionales(p. 255)".

"Una tercera reflexión es que privatizar no significa que el estado deje de intervenir en la actividad, ya que a este le compete el desarrollo de inversiones complementarias, como el mejoramiento de los accesos carreteros y ferroviarios de la red federal con los puertos (p.256)". "Le corresponde evaluar si es posible que todos los puertos contribuyan no solo con el pago de impuestos a la renta y otros al gobierno sino mediante una contraprestación periódica por el uso de los activos concesionados por el gobierno, ya que los puede colocar fuera de competencia y por tanto hacer que pierdan los beneficios por utilizar una infraestructura que costo recursos a la sociedad (p. 256)". "Por tanto, si el gobierno realiza cobros excesivos por impuestos y contraprestación, se incurre en el riesgo de perder competitividad respecto de puertos vecinos extranjeros(el caso de Tampico, por ejemplo), lo que conduce a una pérdida de la carga movilizada y, en consecuencia, de divisas e ingresos para la sociedad en su conjunto y para el gobierno"(p. 256)".

10. Ronald Covil P. "Planeación estratégica en el subsector portuario, a partir de los programas maestros de desarrollo: el caso de los puertos de Coatzacoalcos, Tuxpan y Veracruz. CIDE, A. C. Tesis de Maestría en Administración Pública. México, D.F., 1996, 127 pp.

La tesis considera un enfoque de planeación estratégica y se compone de cuatro capítulos" I. caracterización de la planeación estratégica y portuaria; II. Revisión y análisis de las reformas realizadas en el subsector portuario, III. El proceso de formulación de los programas maestros de desarrollo portuario, IV. Incorporación de la visión de la planeación estratégica en los programas maestros; y Conclusiones y recomendaciones.

La hipótesis de trabajo dice:"no hay una visión de largo plazo en la elaboración de los Programas maestros de Desarrollo,su perspectiva no es muy diferente de los planes anteriores que fueron elaborados para el subsector portuario(p.4)".

En las críticas que se realizan a las metodologías utilizadas en los Programas maestros se señala(pp. 60-62):"el uso del término de"desarrollo" implica precisar su dirección y sentido.Se les asocia objetivos para impulsar el desarrollo comercial y la modernización de la infraestructura; pero nada se dice sobre la dirección en la que se desarrollará cada puerto. Los programas maestros se hicieron con base en una visión del conjunto de los puertos, como un sistema y en función de su relación con otras actividades económicas y del país. Los puertos se clasificaron en nacionales, regionales, y locales, sin aproximarse más a la realidad de los puertos.

La tesis desarrolla las principales limitaciones de los programas maestros de desarrollo:

- a) El de Coatzacoalcos:"no expresa un propósito bien definido, como fundamento de las acciones de su desarrollo, no se analiza el mercado para determinar las necesidades y posibilidades de desarrollar nuevos productos o servicios. No se analiza la capacidad productiva del puerto para determinar los objetivos y estrategias para atender la carga, no proporciona un análisis de las necesidades que determine y justifique las inversiones a realizar, no evalúan la situación financiera de la administración(como costo de capital, fuentes de financiamiento y capacidades de inversión(p.71)".
- b) El de Tuxpan:"no analiza el entorno competitivo del puerto para determinar las actividades estratégicas que condicionan su política de desarrollo, no se evalúan las capacidades de los medios de transporte complementarios para desarrollar sus estrategias de promoción y su interacción con ellos. El diagnóstico no proporciona suficiente información para detectar las oportunidades y

amenazas del medio externo de la actividad portuaria. No hay un plan financiero que analice los ingresos y egresos proyectados para evaluar la situación financiera de la administración portuaria. No existe un análisis de las necesidades que determine las inversiones a realizar (p.71).

- c) El de Veracruz: "no analiza la zona de influencia del puerto de tal manera que se identificarán las actividades económicas estratégicas que deban sustentar su política de desarrollo. No se evalúa el potencial productivo real del puerto. Las inversiones no se apoyan en ningún análisis de la determinación de necesidades". Los aspectos financieros no presentan un plan financiero que evalúe la situación financiera de la administración (costos de capital, fuentes de financiamiento) para determinar sus capacidades de inversión (p. 72)".

La investigación propone muy esquemáticamente la definición de los objetivos y estrategias que deben considerar cada puerto escogido en el análisis: a) para el puerto de Coatzacoalcos se propone estimular el movimiento de contenedores y aprovechar el potencial de desarrollo industrial de la región, ya que tiene abundancia de agua, energía eléctrica, petróleo y derivados para promover las instalaciones de industrias de bienes de capital. Se incluye también la sugerencia de armonizar el desarrollo del puerto con el de la población (p.91)".

Respecto al puerto de Tuxpan se sugiere (p.91): "promover el movimiento de carga en contenedores con origen y destino el Valle de México. Impulsar el asentamiento de terminales e instalaciones para la recepción o envío de productos agropecuarios de la región. Propiciar y estimular la participación de la iniciativa privada en las inversiones, para el desarrollo de las industrias medianas y pequeñas que pueden aprovechar los mercados del Centro y Este de los Estados Unidos y evitar que las acciones relacionadas con el desarrollo de este puerto sean compatibles con las previstas para las áreas urbanas, evitando el deterioro del medio ambiente.

Por último, para el puerto de Veracruz se propone (p.92): "Hacer un cambio estructural en los sistemas operativos del puerto, modernizar el conjunto de instalaciones, a tener con eficacia el movimiento de contenedores, reorganizar el uso de servicios de los muelles, estructurar un programa de crecimiento físico del puerto hacia el Norte e integrar físicamente y operativamente, las distintas opciones de servicio

	multimodales posibles”.
<p>11. Carlos Martner. "Desarrollo y Vinculación Regional". Ciudades, No 34, Año 9, abril-junio de 1997, pp. 16-22</p>	<p>En este artículo bastante innovador para el medio mexicano, el autor mide los efectos de la apertura comercial realizada, analizando los impactos de este fenómeno en el puerto de Manzanillo en Colima. Su trabajo en detalle primeramente analiza los efectos de la apertura comercial y los cambios que se dan en el sistema mundial. Luego estudia las repercusiones de la apertura comercial en el puerto de Manzanillo investigando: la vinculación del puerto con su región inmediata, la vinculación territorial del puerto con regiones interiores de producción flexible, la vinculación territorial del puerto con regiones interiores exportadoras de materias primas y productos poco elaborados y la vinculación territorial del puerto con regiones interiores importadoras y exportadoras de bienes de consumo.</p> <p>En el primer caso, destacan los insumos agrícolas como el sorgo, la soya y la semilla de nabo asociados a las cadenas de producción de aves, alimentos balanceados y la industria aceitera de Jalisco (p. 19). Recientemente, resaltan también los altos volúmenes de exportación de clinker y cemento por parte de empresas localizadas en Colima y municipios colindantes de Jalisco.</p> <p>En segundo orden, se establece un vínculo con Aguascalientes y con los procesos productivos relacionados a la rama automotriz. Es la empresa Nissan la que impone los ritmos y los tiempos de entrega a la empresa de transporte multimodal que mueve sus insumos (Linea Mexicana del Pacífico) interviniendo incluso en la determinación del modo de transporte terrestre a utilizar (pp. 19-20). Nissan-Aguascalientes establece las prioridades para la entrega de los contenedores con insumos de importación. "Aquellos de máxima prioridad debe ser entregados en la planta en un período de tiempo no mayor de 24 horas, desde el momento en que son descargados del barco en Manzanillo"(p.20).</p> <p>"Otro proyecto significativo, en esta vinculación territorial, es la construcción de instalaciones de la Nissan en Manzanillo para probar los coches de exportación fabricados por la empresa que tiene como destino Japón, Canadá y Sudamérica"(p.20).</p> <p>En tercer orden, dice el autor: "destaca la exportación desde Coahuila de productos minerales poco elaborados (algunos prácticamente en bruto) entre los que destacan</p>

el concentrado de zinc, el zinc afinado, el plomo y el carbonato de estroncio (p.20). "Por el tipo de producto y de vinculación territorial, también pueden incluirse en este punto las exportaciones de insumos de las empresas petroquímicas de Tamaulipas. tales productos, con mayor elaboración que los primeros, no dejan de encontrarse en fases iniciales de la cadena de insumos para la fabricación de fibras sintéticas(p.20)". La interacción territorial entre el puerto y estas regiones es menos intensa que en los casos anteriormente analizados (p. 20)".

"En el caso del cuarto vínculo que se produce de vinculación territorial del puerto con regiones interiores importadoras y exportadores de bienes de consumos, se trata de la relación que se da entre el puerto de Manzanillo con la ciudad de México y las ciudades vecinas de la llamada región megametropolitana del centro del país (p.21)". En fechas recientes dice Martner(p. 21): "la localización de plantas como Daewoo, Mabe y el centro de distribución nacional e internacional de Kellogs en Querétaro, ha generado nuevos vínculos de la región central con el puerto", "Desde este último lugar, se reciben insumos"justo a tiempo" y se envían también los productos que tales plantas exportan hacia países de la Cuenca del Pacífico(p. 21)".

En suma, este artículo utiliza un marco teórico moderno en donde "este "territorio red" o"espacio de flujos" forma parte de los procesos de internacionalización y globalización de la economía mundo(Wallerstein,1992) (p.21)". Aunque pretende abarcar el planeta, no incluye a todas las regiones ni a toda la población. Por el contrario, una parte minoritaria de los territorios y la población mundial están integradas a las redes de la economía global(Castells,1994). "Por lo tanto, esta conformación espacial emergente que permite la integración de regiones y economías distantes mediante la conformación de redes, provoca simultáneamente la exclusión de amplios territorios que no logran insertarse en tales procesos". "En todo caso, los cambios recientes en la organización del territorio plantean la necesidad de producir instrumentos y evidencias empíricas (p.21) que conduzcan a una conceptualización renovada en el análisis espacial y regional(p.22)".

12. Instituto Mexicano del Transporte. "Apertura comercial e integración modal de los puertos del Pacífico Mexicano". Publicación Técnica No 93, Sanfandila, Querétaro, 1997, 201

En este estudio integral y global elaborado por el IMT, desde el punto de vista de la integración modal y transporte, bajo la dirección de C. Martner se prueba que:(p. VI): "Con la apertura comercial y la globalización de los procesos productivos, el rol de los puertos ha

pp.

cambiado. "Ahora no es suficiente alcanzar altos rendimientos en la operación interna para garantizar su crecimiento. Se requiere, adicionalmente, que se transformen en verdaderos nodos de integración del transporte para atender los requerimientos de las redes productivas globalizadas. Es por ello que el problema de la interacción modal con las zonas de producción y consumo del interior del país y las conexiones marítimo-terrestres que las enlazan, tiene tanta relevancia en el desarrollo actual de los puertos nacionales" (p. VI).

El trabajo contiene siete capítulos y un anexo. I. Introducción, II. Evolución de los flujos marítimos de carga a partir de la apertura comercial(1982-1995). III. Flujos de comercio exterior por puertos del Pacífico a partir de la apertura comercial(1982-1995). IV. El cabotaje del Pacífico mexicano en el contexto de la apertura comercial. V. Rutas marítimas, Integración Modal y Vínculos regionales de los principales puertos del pacífico mexicano, VI Problemas de conectividad e Integración modal en los principales puertos del pacífico y VII. Conclusiones y recomendaciones.

Uno de los primeros aportes de este trabajo fue probar que:"parece asistir al naciente predominio de los flujos comerciales de la Cuenca del Pacífico sobre los del Atlántico. En México este hecho es inédito pues el predominio de los flujos trasatlánticos y atlánticos ha sido evidente desde la Colonia". "No en balde las principales ciudades portuarias del país, como Veracruz y Tampico, se desarrollaron sobre ese litoral(p.6)". "Los flujos en el Pacífico, por el contrario, siempre fueron menores y las ciudades portuarias, de escaso tamaño e importancia en ese litoral, tuvieron poca vinculación con las regiones del interior." "El litoral del Pacífico desarrolló escasas y deficientes conexiones con las principales ciudades de México". De hecho permaneció relativamente aislado hasta bien entrado el Siglo XX, cuando la expansión carretera del país, en la década de los cincuenta y sesenta, mejoró la integración territorial de las costas (p. 7)".

De acuerdo al estudio en la nueva jerarquía portuaria en el Pacífico mexicano(1982-1995)destacan: los primeros puertos de la apertura comercial: Salina Cruz y Guaymas que solo destacaron en el período 1982 y 1987."Un problema para el puerto de Salina Cruz fue que la localización del puerto en una región poco desarrollada, con dificultades de integración a los circuitos económicos globalizados y con deficiencias en las conexiones terrestres con el centro del país, fue una seria desventaja

para que Salina Cruz pudiese consolidarse como el puerto más dinámico del Pacífico(p.22)".El puerto de Guaymas también mostró una dinámica similar a la de Salina Cruz y una contracción desde fines de los ochenta"(p.23)". Por su parte los puertos del Pacífico con escasa inserción en el comercio exterior fueron: Ensenada y Topolobampo (p.25)".

Los puertos más dinámico del litoral del Pacífico fueron: Manzanillo(por ser el principal puerto del Pacífico para las cadenas productivas globalizadas) y Lázaro Cárdenas (por ser un puerto industrial y comercial).

En lo que respecta al cabotaje "el crecimiento del tráfico de cabotaje en el Pacífico mexicano ha estado dominado por los flujos de petróleo y sus derivados, de graneles minerales y de carga general entre la península de Baja California y Sinaloa. éstos representaron ,en 1995,más del 98 % de la carga transportada por cabotaje en el litoral del Pacífico. El resto de los movimientos son marginales"(p. 55).El estudio encuentra que el cabotaje ha evolucionado a un ritmo menor que los flujos de comercio exterior. Este comportamiento tiene que ver con la inestabilidad económica del país en los últimos años y con el escaso desarrollo del sistema integrado de transporte vinculado al cabotaje. "La falta de integración con el modo de transporte terrestre,supone que la mayoría de estos flujos sean puerto a puerto". "Cuando se trata de flujos cuyo destino final se localiza tierra adentro, tiende a desarrollar toda la cadena por vía terrestre. De esta forma el transporte marítimo de cabotaje pierde porciones importantes de mercado (p.55)".

En el capítulo V (pp. 57-83): de rutas marítimas y redes de transporte se plantean los siguientes desarrollos: que el puerto de Ensenada cuenta con escasas rutas y poca integración regional del puerto; que Guaymas tiene rutas graneleras con fuerte presencia regional; y Manzanillo es un puerto de rutas regulares y amplios vínculos regionales. Lázaro Cárdenas registra pocas rutas regulares y escasos vínculos con regiones del interior, mientras que Salina Cruz registraba líneas regulares de baja densidad y débiles vínculos regionales.

En el capítulo VI. se desarrollan los problemas de conectividad e integración modal en los principales puertos del Pacífico. Se presentan problemas de integración modal y conectividad en el puerto de Ensenada(en el manejo de carga general, en el manejo de granel mineral, en su conexión con otros puertos del Pacífico, y en la distribución de la carga portuaria por

modos de transporte terrestre. En el puerto de Guaymas se señala los problemas de integración modal en el manejo de granel mineral, cemento, concentrado de cobre, fertilizantes) y en el manejo de granel agrícola. También el trabajo presenta los cuellos de botella que se presentan en la integración modal y conectividad en el puerto de Topolobampo especialmente en el manejo de granel mineral(cemento y fertilizantes) y granel agrícola y carga general. Por último, el estudio desarrolla los problemas de integración modal y conectividad del puerto de Manzanillo, en Colima. Hay problemas en el transporte de granel agrícola en su almacenamiento y distribución. En el movimiento de granel mineral (deficiencia ferroviaria) y en la carga contenerizada obteniéndose un alto rendimiento portuario y problemas de integración con el transporte terrestre. Igualmente el estudio presenta estos mismos problemas en los puertos de Lázaro Cárdenas y Salina Cruz.

El estudio de carácter técnico plantea cinco conclusiones generales para los puertos del Litoral del Pacífico: La apertura comercial junto con la fragmentación y globalización de los procesos productivos ha tenido repercusiones importantes en los puertos mexicanos del Pacífico(p. 159):1) en primera instancia, se observa un fuerte crecimiento de los flujos comerciales que tiende a concentrarse en pocos puertos del litoral, mientras que la mayoría muestra comportamientos erráticos o proceso de estancamiento. 2) se verifica una mejoría notable a nivel general, en las operaciones portuarias del pacífico mexicano. desde mediados de los ochenta hasta mediados de los noventa, el rendimiento de las maniobras de carga y descarga de las mercancías se ha elevado substancialmente.3) En tercer lugar, la apertura está implicando mayor competencia entre los puertos por ganar las cargas hacia los lugares del interior del país. Este proceso no parece tan evidente cuando se considera solo a los puertos mexicanos del Pacífico, sin embargo, es claro cuando se toma en cuenta la creciente participación de los puertos norteamericanos de la costa oeste en la captación de carga mexicana.4)Otra cuestión que aparece constantemente en el funcionamiento de los puertos del Pacífico es el problema de la coordinación de actividades de las diferentes autoridades y agentes económicos, para agilizar los flujos de comercio exterior. Este proceso de coordinación es de vital importancia para mejorar la competitividad del puerto (p.161).5). Por último, cabe mencionar un problema que aparece constantemente en el desarrollo del estudio. Se trata de la vocación de los puertos del litoral del pacífico Mexicano. Prácticamente todos pretenden ser puertos principales o concentradores

	<p>de los diferentes tipos de carga. En otras palabras, cada estado de la república colindante con el Océano Pacífico busca tener un puerto de altura. Esta posición, que es válida como ideal, resulta en los hechos muy difícil de alcanzar. Pocos pueden convertirse en puertos concentradores de tercera generación, pocos pueden acceder al movimiento de todos los tipos de carga. Habrá puertos que por su área de mercado o por su posición geográfica difícilmente puedan competir en el movimiento de contenedores. En este sentido, se recomienda analizar la vocación de cada puerto del litoral del Pacífico(p.182.).No todos los puertos del Pacífico requieren de una terminal especializada de contenedores, por ejemplo. Asimismo, dentro de la red internacional de puertos muchos tendrán que asumir la función de enlace hacia los puertos concentradores. Un puerto alimentador que asuma adecuada y eficientemente su posición puede ser un elemento muy importante para el desarrollo económico de la región a la que pertenece(p.163)".</p>
<p>13. Jaime González."La comercialización en los puertos mexicanos, trayectoria histórica y el diseño de una propuesta alternativa: el caso del puerto de Manzanillo, Colima.".Tesis. UNP. México, febrero de 1998, 199 pp.</p>	<p>Esta tesis es importante porque condensa muchos de los problemas de México que no hacía una comercialización y mercadotecnia de sus puertos antes de la privatización. La tesis contiene los siguientes capítulos :I. La Actividad portuaria en México, II, La comercialización en el desempeño del puerto, III. Experiencias y Observaciones Relevantes en el área de Comercialización en los puertos del Pacífico Norte y centro y el IV. Elementos a considerar para el diseño, implantación y control de un plan de mercadotecnia para el puerto de Manzanillo, Colima.</p> <p>El trabajo parte de las siguientes hipótesis (p.6): reconoce que la comercialización portuaria, y en general los procesos de mercadotecnia, históricamente han sido una cuestión problemática debido a que ha recibido un tratamiento residual. De esta manera:"el contenido de los planes comerciales actuales incorporan elementos aislados que no reflejan un esquema de planeación secuencial mercadológica y que están lejos de ser un programa estructurado de mercadotecnia portuaria donde se detallan objetivos, programas, estrategias, tácticas y actividades particulares"(p.6). En el trabajo se pretende comprobar también que los órganos reguladores de la actividad portuaria no cuentan con un interés que responda a las necesidades en materia de mercadotecnia portuaria,debido al carácter empírico que los caracteriza(p. 6)".</p> <p>El esquema teórico conceptual habla de puntos fuertes y puntos débiles. Por puntos fuertes:"se entiende que son los factores que dan a un puerto una ventaja competitiva</p>

	<p>intrínseca en cuanto a capacidad para atraer buques y carga, por ejemplo, los puntos fuertes pueden ser una situación geográfica favorable en relación con las rutas marítimas y los puntos de origen y destino de la carga, pueden ser físicos, pueden ser institucionales; o bien pueden corresponder a la disponibilidad y eficiencia de la mano de obra, entre otros(p.60)".</p> <p>Los "puntos débiles" son lo contrario de los puntos fuertes, por ejemplo, la distancia de las rutas marítimas y zonas de orígenes y destino de la carga(p.60).Entre los puntos débiles también pueden estar el nivel relativamente elevado de las tarifas portuarias y otras sumas pagaderas en determinados puertos en comparación con los puertos competidores(p.60). Para que un puerto pueda constituir una "oportunidad" un incremento sustancial del volumen del comercio de segmentos de mercado, lo que aumenta la posibilidad de que los buques oceánicos hagan escalas directas en el puerto. Las "amenazas", desde le punto de visita de la comercialización portuaria, puede derivarse del efecto del aumento del tamaño de los buques: Es posible que los buques de más tamaño no puedan utilizar un puerto, o también puedan modificar su itinerario por razones económicas, ya para reducir el número de escalas, ya para servir a hinterland más extensos. Entre las amenazas pueden figurar también la expansión de los puertos competidores, que tratarán de atraer un tráfico adicional que utilice sus instalaciones (p.61)".</p> <p>El capítulo IV propone un Plan de Mercadotecnia para el puerto de Manzanillo, que se basan en la siguiente visión empresarial: "consolidarnos como el puerto principal del litoral del Pacífico que proporcione un servicio integral con enfoque mercadológico integral"(p. 113).El plan considera los siguientes puntos:4.1 tipología del puerto de Manzanillo(fase I),I.V.2 objetivos corporativos, IV.3. análisis de la situación actual(fase II) y IV.3.2. que considera el análisis de las fuerzas, debilidades, oportunidades y amenazas(FDOA);y por último,se plantean en el punto IV.4 estrategias de la mezcla de mercadotecnia(fase III).</p>
<p>14. Carlos Martner."La apertura comercial y los puertos del pacifico en la reestructuración del territorio en México".Tesis Doctoral. UAM-X. Especialidad Sociedad y territorio. Querétaro, 29 de julio de 1998, 301 pp.</p>	<p>La tesis doctoral de Carlos Martner contiene los siguientes capítulos: 1. Introducción, 2. Globalización, Apertura Comercial y reestructuración territorial,3. Innovación tecnológica, redes y territorios fragmentados,4. Puertos, redes globales y territorios, 5. Puertos, redes y alianzas globales en la Cuenca del pacífico, 6. Flujos, redes y vinculos territoriales de los puertos del Pacífico mexicano,7. De los territorios-zona a los territorios-red en los puertos del pacifico mexicano y 8. Conclusiones.</p>

	<p>El trabajo bajo una perspectiva geográfica, territorial y considerando los espacios de flujos, es una tesis innovadora para el medio mexicano y parte de sus resultados han sido publicados en documentos técnicos y en artículos que se reseñan brevemente en este documento denominado estado del arte. Ver la referencia 16, para mayor detalle teórico del trabajo.</p>
<p>15. Jan Hoffmann. CEPAL. "Concentración en los Servicios de Líneas Regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo." Chile, Santiago de Chile, 28 de enero de 1999, 123 pp.</p>	<p>Este documento de carácter económico y portuario desarrolla los siguientes puntos: Resumen, Resumen Ejecutivo, I. Proceso de Concentración en el sector del Transporte Marítimo (A. porte de los buques, B. transportistas, C. Alianzas, D. El sector portuario, E. Otras ramas de actividad del sector marítimo, F. Perspectivas); II. Causas(A. Motivaciones, B. El transfondo económico, C. Regulación del estado, D. cambios tecnológicos); III. Consecuencias(a. se están logrando realmente economías de escala, B. está declinando la rentabilidad de las empresas marítimas? C. existe una capacidad excedentaria en los servicios de líneas regulares?, D. cabe esperar más fluctuaciones de los fletes? .E. perdurarán las alianzas? F. es dable esperar que los principales transportistas amplíen su participación en los mercados norte-Sur?, G. seguirá aumentando el porcentaje de las operaciones de transbordo? .H. Cual son los puertos que se convertirán en centros de transbordo? I. ¿Qué alternativas tiene las empresas marítimas pequeñas? J este proceso beneficiará a los importadores, exportadores y consumidores? , K. que repercusiones tiene este proceso para la formulación de una política marítima?) IV. Conclusiones y recomendaciones.</p> <p>El documento es muy amplio y demuestra el proceso de concentración que se produce en todas las esferas del sector naviero. Al respecto, el autor dice:"como resultado del proceso de concentración en la esfera del transporte marítimo, el sector portuario y las empresas navieras más importantes, y las alianzas entre ellos, están captando una cuota creciente del mercado a expensas de los demás participantes más pequeños. aunque este proceso no es nuevo, ha ido cobrando fuerza en los últimos años. Las cifras ilustran esta tónica (pp.3-5):</p> <p>-En la últimas dos décadas, el tamaño de los buques portacontenedores más grandes prácticamente se ha triplicado.</p> <p>-Las fusiones y adquisiciones recientes han dado origen a algunas empresas de servicios de líneas regulares muy grandes. Hoy día, las veinte empresas de transporte más</p>

importantes controlan más de la mitad de las plazas de contenedores del mundo.

-Desde principios de los años noventa, las empresas de líneas regulares han comenzado a gestar alianzas a nivel global. En la actualidad, los diez grupos más grandes controlan cerca de las dos terceras partes de las plazas de contenedores del mundo.

-Las operaciones de transbordo de contenedores están aumentando. Los puertos que proporcionan este tipo de servicio han registrado una tasa de crecimiento particularmente elevada.

-En casi todas las demás actividades marítimas, como la construcción de buques, el registro de libre matrícula, el personal de a bordo y el arrendamiento de contenedores, la participación en el mercado de los proveedores más grandes también ha crecido (p.3).

¿Cuáles son las causas del proceso de concentración?

"el proceso de concentración no se está registrando solo en el sector del transporte marítimo. Los dos motivos principales que impulsan a las empresas a fusionarse o a establecer alianzas son: el deseo de reducir los costos unitarios (es decir lograr economías de escala) y aumentar los ingresos (es decir, alcanzar una posición más dominante en el mercado). Ello solo es posible hasta un límite, que está dado por un desplazamiento del mercado hacia un menor número de unidades comerciales de mayor tamaño. Como causas sintéticamente se consideran los siguientes tres puntos de vista (p. 4):

-antecedentes económicos: el comercio está creciendo a un ritmo mayor que el PIB mundial

-Regulación de los organismos gubernamentales: los gobiernos y las organizaciones regionales están dando mayor prioridad a la promoción del comercio, mejorando y abaratando a los servicios de transporte.

-Tecnologías: las nuevas tecnologías llevan a una modificación de la función de costos (p. 4).

En las perspectivas el autor dice (p.6): "en líneas generales, el panorama descrito en el presente documento es alentador. Inicialmente, el uso de la palabra concentración puede suscitar reacciones en relación con las posibilidades de abuso de dominio del mercado y de la obtención de rentas monopólicas. Sin embargo, tras

	<p>analizar las causas del proceso de concentración en las actividades portuarias y marítima y sus repercusiones, no pudieron detectarse abusos de dominio del mercado. Es probable que tanto los importadores, exportadores y consumidores como el sector portuario y los principales transportistas de las rutas este-oeste se beneficien con el proceso mencionado. Verosimilmente, las empresas navieras tradicionales, que cubren las rutas norte-sur, saldrán perdiendo, pero estas también pueden encontrar alternativas que les permitan beneficiarse con el crecimiento global del mercado (p.6)".</p>
<p>16. Carlos Martner. "El puerto y la vinculación entre lo local y lo global". Revista EURE, Vol. XXV, No 75, Santiago de Chile, septiembre 1999, pp. 103-120.</p>	<p>Este artículo de Martner publicado en la revista EURE es una síntesis teórica de la tesis doctoral presentada por el autor en México el 29 de julio de 1998. La tesis sustentada en la UAM-X, contiene siete capítulos y unas conclusiones y registra 312 páginas. Esta tesis bastante innovadora para el medio académico de México, utiliza el enfoque geográfico y territorial y se apoya en los trabajos de Wallerstein, Braudel, Milton Santos, Pierre Veltz y Manuel Castells. Un comentario completo rebasa el contenido de este cuadro sinóptico que se concentrará en esta parte, en analizar brevemente las características del artículo publicado.</p> <p>El artículo contiene los siguientes partes: I. Introducción, II. Del hinterland cautivo al hinterland común; III. El puerto y las transformaciones espacio temporales de la globalización; IV. Puerto, redes y vinculación local- global, V. Conclusión: el puerto como nodo articulador del espacio de flujos.</p> <p>El trabajo: "pretende hacer una reflexión sobre las connotaciones territoriales y espacio temporales de la integración de los puertos en la fase actual de desarrollo de la economía mundo capitalista(p.104) y que esta caracterizada entre otras cosas por procesos de apertura comercial generalizados, desregulación y privatización de las actividades económicas y una posición más débil del sistema internacional frente a la formación de redes de producción- distribución globales, comandadas principalmente por grandes consorcios transnacionales y articuladas en un "espacio de flujos", cuyo ámbito y de acción se sobrepone y rebasa constantemente las fronteras nacionales y las actuaciones estatales(p. 104)".</p> <p>Uno de los méritos del artículo es su método, ya que "la unidad de análisis de los estudios sobre los puertos y sus vínculos territoriales difícilmente podrá ubicarse en las sociedades locales o nacionales, por el contrario, para</p>

comprender las dinámicas actuales en esta temática parece más adecuado el enfoque braudeliano o wallersteriano que ubica la unidad de análisis en los avatares y transformaciones del sistema mundial y la economía mundo capitalista" (p.104)". El trabajo retoma la concepción de Pierre Veltz de los territorios red que se superponen a los territorios zona o regiones continuas convencionales "para analizar una temática muy poco expuesta en las ciencias sociales y en particular dentro de los estudios regionales y la geografía económica, como es el caso del establecimiento del rol que adquieren los puertos tanto en la reestructuración territorial en curso como en la articulación espacio-temporal de redes, que vinculan ámbitos territoriales diversos y distantes(p. 104)".

El artículo analiza el puerto de la apertura y la globalización "revalorizando su localización territorial, en tanto fortalece su posición como nodo de enlace, como lugar de encuentro y de articulación entre espacios del interior y del exterior(106-107)". "Ahora el puerto se revaloriza como espacio vinculante e interactivo, principalmente entre el ámbito local y el global". "Por eso, el puerto de la globalización no es terminal, sino "hub" o centro de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente(p.107)". "Este puerto ahora llamado hub es el puerto global dado que concentra, procesa, integra y redistribuye los flujos de gran diversidad de cadenas productivas globales, se constituye en un nodo central de los medios de comunicación permeado por la concepción de espacio-tiempo simultáneo(p. 112)".

En resumen el autor en las conclusiones (pp. 1170-118):" considera que los puertos articulados en red tienden a constituirse en nodos o hubs de concentración, integración, procesamiento y distribución de flujos a través de redes físicas que movilizan capital- mercancías e información"(p. 117). "Como espacio frontera tienen la posibilidad de estructurar encadenamientos y redes productivas globalizadas hacia los territorios interiores(p. 117)". "A diferencia de otros nodos o hubs tienen la propiedad de articular tanto su propio espacio local, así como los fragmentos interiores del espacio nación o del espacio continental de pertenencia, con las redes globales"(p.117). Una conclusión teórica importante del artículo va en el sentido de afirmar: "que la concepción previa de la geografía económica de los litorales que ubicaba al puerto como la parte central de una triada espacial que incluye también el "hinterland" y el "foreland"(Bird,1971) tiende a ser insuficiente para explicar

la forma de inserción territorial que adquieren los puertos en la actualidad". "Con el desarrollo de redes intermodales, integradas de puerta a puerta, la separación en dos nitidos estancos diferenciados y etiquetados, como el foreland o zona de conexión externa (de ultramar) y el hinterland o zona de influencia interna de "tierra adentro", representa una falsa dicotomía (Charlier, 1992)". "En efecto, con la supresión de la ruptura de carga en puertos debido al desarrollo de tecnologías como la del contenedor, el hinterland y el foreland se vuelven variables interdependientes, las cuales no pueden ser separadas, por lo tanto, los flujos que se mueven entre estos ámbitos deben ser analizados como un continuum (p. 117)". "En otras palabras, en el análisis espacial de la vinculación del puerto el segmento de tierra adentro de los flujos debe ser analizado como una porción de un flujo continuo dentro de una red de producción-distribución que es articulada y procesada por nodos o hubs portuarios, más que como influjo entre el puerto y su zona de influencia natural o activa, pregonado en el modelo tradicional del hinterland (p.118)".

Por último el artículo de Martner concluye respecto al puerto de globalización diciendo (pp.118-119): "En definitiva, el puerto de la globalización es una estructura compleja y dinámica que no encuentra una caracterización única y permanente; sin embargo, está íntimamente ligado a las determinaciones espacio-temporales propias de la actual fase de desarrollo del sistema mundo". "Genéricamente, el puerto aparece ahora como un lugar o nodo privilegiado para la emergencia e instauración de la nueva forma de organización del territorio basada en la existencia de redes". "En efecto, sus características como nodo o hub articulador de espacios y tiempos lo ubican como un elemento que potencia el desarrollo del espacio de flujos y del territorio-red, con todas las implicaciones que esto tiene sobre la selectividad y exclusión de vastos territorios, principalmente en los países periféricos (p. 119)".

17. Larry Burkhalter. "Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias. Naciones Unidas. CEPAL. Santiago de Chile, 1999, 248 pp.

Este libro bajo una perspectiva económica de la CEPAL y de Larry Burkhalter, considera los siguientes puntos: Cap. I: Introducción, Cap. II. Marco Histórico, Cap. III. El puerto hipotético: características de un puerto típico de América Latina y el Caribe, Cap. IV. El entorno económico, Cap. V. Servicios portuarios, Cap. VI. La Infraestructura física, Cap. VII. La modernización portuaria, Cap. VIII Repercusiones de la participación privada y de la reforma laboral en los puertos estatales, Cap. IX Conclusiones y Recomendaciones y Bibliografía.

El texto recoge la experiencia del autor en la CEPAL

especialmente estudiando el comportamiento de los puertos latinoamericanos y proponiendo para la actualidad puertos privatizados que el autor encuentra son mas rentables desde el punto de vista economico, empresarial o comercial. Para evitar entrar en juicio de valor, el autor conforma un puerto hipotetico con los problemas que tuvo la administración gubernamental de los puertos en toda la region. Senala los defectos de la anterior forma de gestion y pone algunos ejemplos que ilustran los problemas. Especialmente por la facilidad de estar Chile se propone ejemplos del caso chileno para ilustrar algunos de los temas que desarrollo. En principio el libro es un buen manual para entender, desde la optica economica estructuralista, el comportamiento de los puertos, el problema de la competencia y la forma como un puerto se vuelve mas eficiente.

En la parte de conclusiones y recomendaciones el autor de manera fatalista propone: "el carácter inevitable de la reestructuración portuaria", estudiando a los puertos en una economía global, los aspectos de las instituciones portuarias, el tema de la infraestructura portuaria y aspectos tan importantes como el caso de la fuerza laboral portuaria, que debe ajustarse al objetivo de aumentar el atractivo comercial a fin de crear un trabajo estable y bien remunerado (p. 226)". En la parte de la "participación privada" propone los mandatos macroeconomicos para la reestructuración de los puertos y la transferencia de funciones entre los sectores publico y privado en los puertos: y por ultimo, en el tema de la reforma laboral portuaria (pp. 237-245) el autor considera; la redefinición de las funciones de los gobiernos, el proceso de reforma de la legislación laboral portuaria, la elaboración de un marco institucional orientado hacia el mercado y la aplicación como punto 4. de una estrategia (pp. 243-245) de reforma laboral que considere los siguientes factores: la plataforma politica de un gobierno; y la disconformidad del publico con respecto a las practicas laborales o la competencia de otros puertos. El autor afirma cuatro puntos clave de esta estrategia (p. 245): "en primer lugar, ni la legislación ni los convenios laborales pueden eliminar las fluctuaciones de la demanda de mano de obra portuaria pero en un entorno comercial dinamico puede ser un factor poderoso para mitigarlas". "En segundo lugar, los monopolios de manipulación de carga aumentan innecesariamente los costos de las exportaciones de un país, disminuyen la competitividad de sus productos en los mercados internacionales, reducen los ingresos de divisas y restringen la creación de nuevas fuentes de empleo. En tercer lugar, esos monopolios pueden sustituirse, a través de una compensación pagada

	<p>a los trabajadores portuarios, por un regimen de indole comercial". "En cuarto lugar, una institucionalidad comercial puede generar nuevas fuentes de empleo, tanto dentro como fuera del puerto. Por ultimo, los aumentos de productividad del puerto que se obtienen con una fuerza laboral bien remunerada y de dimensiones apropiadas a menudo reducen la necesidad de realizar nuevas inversiones en infraestructura(p. 245)".</p>
<p>18. Jan Hoffman."Las privatizaciones portuarias en America Latina en los noventa: determinantes y resultados".Documento de trabajo para el Tercer programa Internacional. Mimeo. Banco Mundial, Las Palmas Gran Canarias, 5 al 10 de abril de 1999, 90 pp.</p>	<p>El documento de carácter economico contiene: resumen, I. Introducción, II. Determinantes de las motivaciones y obstáculos de las privatizaciones portuarias (A. Punto de partida, B. Los dos objetivos principales de la privatizacion, C. Externalidades y otras funciones del puerto, D. Costo del capital, E. Regimenes laborales, F. Tecnologia y know-how. G. Competencia, H. La capacidad del sector publico para operar, o privatizar y regular un puerto, I. Entre Rotterpore y Georgigua); III. Los procesos y resultados de las privatizaciones; IV. Resumen y conclusiones. Anexo: Indicadores del contexto economico y social en los paises de America Latina ante las privatizaciones.</p> <p>El documento dedicado a estudiar y defender la privatizacion portuaria en America Latina, parte considerando la idea de que:"cuando se habla de los puertos de America Latina, generalmente se les asocia con puertos estatales, ineficientes y caros". "No se suelen mencionar como"modelo'sino unicamente como malos ejemplos". Como"modelos" de organización portuaria se mencionan los puertos"hanseáticos"del norte de Europa o el modelo britanico de puertos plenamente privados (p. 3)".</p> <p>"Hoffmann habla de un modelo portuario latinoamericano, explicado porque la CEPAL en los ultimos quince años ha promovido fuertemente la modernizacion y privatizacion portuaria en America Latina".Parte de los cambios estructurales en las economias de la region y en la industria maritima portuaria a nivel global, se insistio ya a mediados de los ochenta en la necesidad de contar con puertos eficientes". Burkhalter(1999)detalladamente describe y analiza estas necesidades y tendencias". "Rezende(1998) contribuye a la modernizacion y privatizacion con un Curso de Modernizacion Portuaria, que trata de lograr un consenso entre los diferentes grupos involucrados en la operación portuaria". "Ademas, explica los pasos operativos necesarios ". "Tambien UNCTAD (1998) publico lineamientos generales del porque y como de las privatizaciones" (p.3)".</p>

	<p>El autor define los parámetros que pueden explicar las diferencias en los procesos de privatización y sus resultados en los países de América Latina considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los objetivos que el gobierno quiera lograr con la privatización portuaria b) Otras funciones del puerto y externalidades de la privatización c) El costo del capital como factor de producción d) Regímenes laborales y su reforma e) Tecnología y know-how f) La competencia Inter.-e intraportuaria g) La capacidad Inter.-e intraportuaria h) La capacidad y voluntad del sector público. <p>Resume de forma muy esquemática los determinantes de la privatización portuaria considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) los factores de producción con los cuales cuenta el puerto b) las posibilidades de regular puerto privatizado, y c) las prioridades en cuanto a las funciones del puerto <p>En general, el documento contiene indicadores que demuestran, de acuerdo al autor, la conveniencia de privatizar los puertos latinoamericanos y pone como ejemplos los casos de Argentina y Brasil. Se señala en la parte de resumen y conclusiones: las características del modelo emergente que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los puertos públicos de América Latina son del tipo landlord b) Existe un gran número de puertos y terminales especializados netamente privados c) Se permite la creación de nuevos puertos privados y públicos d) Existe una elevada participación de empresas extranjeras. <p>"Finalmente el trabajo monográfico observa, por ejemplo, que países con elevados niveles de pobreza, analfabetismo y corrupción, tendencialmente han avanzado menos en su privatización que otros". "Las privatizaciones forman parte de cambios estructurales más amplios, y si en algunos países estos aún están pendientes, se observa que la privatización portuaria también está atrasada(p.69)".</p>
19. Jan Hoffman. "El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano" revista de la CEPAL. No	"La principal conclusión del presente artículo es que el potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano es muy limitado (pp 141-142). Para llegar a

71, Santiago de Chile, agosto de 2000.

esta conclusión, se ha analizado el comercio de los países sudamericanos; se ha examinado la situación de puertos pivotes existentes en otras regiones del mundo; se han analizado los servicios de líneas regulares de transporte marítimos, las distancias marítimas y los fletes, y finalmente, se han estudiado los volúmenes de tráfico portuario y las posibilidades de atraer carga de un hinterland más amplio(p.141). Los resultados son: 1) Sudamérica es, después de Australia, la región con menos tráfico de trasbordo, 2) los fundamentos para un puerto pivote son su ubicación y el volumen de carga de su hinterland 3) en los países sudamericanos, los servicios regulares de transporte marítimo reflejan sobre todo las necesidades del comercio nacional 4) los servicios marítimos desde Argentina, Brasil y Uruguay tienen ventajas sobre los servicios que salen de puertos del este de Sudamericanos países en la costa este de Sudamérica cuentan con dos veces más puertos, con un 56 % más de servicios regulares que salen con mayor frecuencia y usan barcos más grandes, y cada servicio regular mueve un 35 % más de contenedores(p. 142) 5) La ubicación geográfica da una ventaja a los países del Pacífico sobre los del Atlántico en el comercio con América del Norte. Esto se debe a las distancias marítimas y también a que los servicios que conectan la costa sudamericana del Pacífico con Europa o Asia en gran parte pasan automáticamente por puertos norteamericanos 6) La ubicación geográfica pone en desventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Europa > las distancias desde puertos de la misma latitud en el este de Sudamérica son mucho menores y los barcos no tienen que pasar por el Canal de Panamá; 7) la ubicación geográfica no da una ventaja a los países del Pacífico respecto al comercio con Asia. Yokohama (Japón) está más cerca de los países del Pacífico, Hong Kong está a la misma distancia de ambas costas sudamericanas y Singapur está más cerca de Argentina, Brasil y Uruguay; 8) El hinterland de los puertos del Pacífico está restringido por la cordillera de los Andes; y 9) No habrá puertos pivotes en el oeste de Sudamérica. Aunque existiera la infraestructura adecuada de transporte terrestre, por el lado marítimo no hay suficientes razones para justificar una mayor concentración de carga por vía terrestre en puertos del Pacífico. Aunque este aumentando el uso de contenedores y el porcentaje de movimientos de trasbordo, los centros de trasbordo para la carga de los países sudamericanos del Pacífico se encuentran fuera de la región: son puertos en las Bahamas, los Estados Unidos, Jamaica y Panamá(p.142).

20. Tofol Tobal. "El terciario portuario como indicador de innovación". Scripta Nova. Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, No 69(66), 1 de agosto de 2000, 13 pp..

Este artículo trata en primer lugar sobre los intentos de definición del concepto de ciudad portuaria y del conjunto de servicios agrupados en el llamado terciario portuario (comunidad portuaria). Se propone una nueva definición a partir de la cual, e introduciendo dos nuevos términos denominados: "magnitud aparente" y "magnitud absoluta", nos solo se pueda determinar su dinámica espacio temporal, sino también establecer que el terciario portuario, puede ser útil como indicador básico de la capacidad de desarrollo marítimo y urbano de la ciudad (p.1).

El artículo se pregunta si existe la ciudad portuaria? La definición puede variar según la escala territorial y las variables utilizadas. El hecho de la existencia de un puerto comercial asociado a una ciudad parece que facilita esta cuestión, pero es posible que hay habido una excesiva tendencia a establecer que toda ciudad con un puerto es una ciudad portuaria? Es la ciudad portuaria una categoría científica particular, un objeto de estudio específico en el seno de las ciudades humanas? ¿se trata de un sujeto suficientemente autónomo para justificar las aproximaciones conceptuales específicas, las metodologías originales y para esbozar una teorización?

"Es evidente dice el autor:" que la importancia de una ciudad portuaria hay que establecerla en función de varios análisis específicos, y no únicamente por la magnitud de sus flujos de transporte"(p.6)..

"Mi modesta aportación en este sentido es llamar la atención al estudio de los servicios que están ligados a la actividad de todo puerto comercial. La ciudad impulsa al puerto y no viceversa, en la actualidad la existencia de abrigos naturales no es determinante, y los puertos salen ya al mar sobre grandes superficies artificiales, construidas ex profeso. En cambio, las ciudades han de adaptarse a los nuevos tiempos, han de tener un contenido económico, social y cultural activo y dinámico, dispuesto a competir(p.6)

Cuando define el "terciario portuario" afirma que no existe acuerdo entre los autores de que se entiende por terciario portuario. Critica también el hablar de "terciario marítimo".

"En general cuando se utiliza el término terciario portuario el autor lo hace refiriéndose al conjunto de empresas de servicios cuya existencia depende directamente de la actividad comercial portuaria, y cuya razón de ser no tendría sentido sin esta(p. 8)".

	<p>En el caso de ciudades que albergan puertos secundarios señala: "que una y otra vez se alzan voces locales argumentando que el puerto ha de ser un catalizador económico para la ciudad, pero casi nunca sucede. Esa cuestión afirma: "puede desarrollarla y creo que demostrarla con cierta firmeza en el estudio sobre las relaciones puerto ciudad en el caso de Vilanova y la Geltrú encargado por el Consejo Comarcal del Garraf (Tobal 1999 b): "la centralidad de la ciudad se plasma en el puerto y no viceversa" (p. 11).</p> <p>En conclusión: "la centralidad es un buen indicador, entendida esta como capacidad de una ciudad de ejercer un rol territorial importante, la capacidad transaccional de la ciudad se proyecta en su puerto, y por lo tanto, dinamizar la ciudad es dinamizar el puerto como parte integrante de esa centralidad". Esto es así siempre que no exista una actividad comercial portuaria muy especializada (por ejemplo, únicamente hidrocarburos), pues entonces no hay diversidad de servicios ligeros (p. 12).</p>
<p>21. Juan N. Ojeda C. "La situación portuaria en México: los puertos ganadores y los puertos perdedores (1988-1998). Quivera. Universidad Autónoma del Estado de México. Año 2, Toluca, Número 4, noviembre del 2000, pp. 21-35</p>	<p>En este artículo se estudia la situación de los principales puertos en México desde una perspectiva que privilegia el fenómeno de concentración económica, demostrando que a partir del proceso de apertura comercial que se realiza en el país, hay puertos ganadores y puertos perdedores (la categoría de puertos ganadores se definirá en este trabajo como aquella que se refiere a los puertos que concentran carga comercial contenerizada, que registran altos ingresos y utilidades, y que son puertos con alto impacto regional en su zona de influencia). Los puertos ganadores, según este artículo son: Veracruz, Altamira, Tampico, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, que concentran 92 % de la carga contenerizada (excluyendo el petróleo) y 69.5 % de total de los ingresos. Por otro lado, en el caso de la región del Istmo de Tehuantepec se registra que los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz son aparentemente "puertos perdedores", si se mide esta categoría por el movimiento portuario en contenedores, por los ingresos recibidos y por el escaso impacto regional que tienen. De esta forma se demuestra la concentración y exclusión simultánea que se presenta en los procesos de privatización portuaria, lo que complica el diseño de estrategias regionales de desarrollo para el Sureste de México, zona olvidada por Dios y por el Centro.</p>
<p>22. José A. Pérez Sánchez. "Efectos de la privatización portuaria en los flujos de contenedores en el litoral del Pacífico Mexicano". UNAM. Facultad de Ingeniería.</p>	<p>Esta tesis, que sigue un enfoque de ingeniería del transporte, presenta el siguiente esquema capitular: 1. Introducción, 2. La reestructuración de los puertos del Pacífico Mexicano antes de la privatización,</p>

<p>Division de estudios de Posgrado. Mexico, D.F., 2000,84 pp.</p>	<p>3.El proceso de privatizacion de los puertos mexicanos, 4.Los puertos del pacifico mexicano después de la privatizacion portuaria: el caso de las terminales de contenedores de Lazaro Cardenas y Manzanillo , 5.Conclusiones y 6.Bibliografia.</p> <p>La tesis demuestra que Manzanillo se ha consolidado como el puerto mas importante de las Costas del Pacifico Mexicano, dejando fuera de los flujos internacionales a su mas cercano competidor Lazaro Cardenas (p. 58)..Al ganar la empresa TMM la concesion en Manzanillo se deduce que tiene que usar este puerto, ya que la fuerte inversion inicial realizada tiene que ser amortizada mediante el uso eficiente y con promocion y desarrollo de la Terminal que gano en concesion, la propia TMMM.</p> <p>El autor utiliza el enfoque economico de la privatizacion, demostrando que después de la privatizacion (p.66 y 67) hay:"un afianzamiento de la consolidación de un mercado con tenedencias monopolicas en el movimiento de contenedores en el Pacifico Mexicano utilizandose el puerto de Manzanillo par el movimiento de carga contenerizada. Se anota que en 1997 el 88 % de los contenedores del Pacifico Mexicano era movido por el puerto de Manzanillo.</p> <p>La tesis busca presentar un mayor desarrollo analitico del problema y analiza en detalle el caso de la empresa TMM. No se registra una critica al proceso de privatizacion de los puertos mexicanos y falta mas analisis, respecto al comportamiento de los distintos actores economicos y sociales, que concurren en el puerto lider del Pacifico. Esta tesis se complementa con la referida en el punto No 5 de este documento y que fue elaborada por Socorro Orellana.</p>
<p>23. Instituto Mexicano del Transporte."Integración Modal en el Puerto de Veracruz".Publicacion Tecnica No 150, Sanfandila, Queretaro, 2000, 136 pp.</p>	<p>Este trabajo realizado por los investigadores C. Martner y A. Moreno desde la perspectiva geografica y de integraci3n modal del transporte, considera los siguientes capitulos: 1. Introducci3n, 2. apertura comercial y reestructuraci3n portuaria en Veracruz,3. evolucion de los flujos de carga a partir de la apertura comercial, 4.cambios operativos y rendimiento portuario por tipo de carga y terminales en Veracruz, 5. Vinculaci3n territorial y oceanica de los flujos comerciales del puerto de Veracruz, 6. problemas de integraci3n modal por tipo de carga en el puerto de Veracruz y 7. conclusiones y recomendaciones.</p> <p>El trabajo que busca ser propositivo y sin entrar a desarrollos teoricos busca tener un contenido practico que lo lleva a plantear en las conclusiones y recomendaciones</p>

	<p>lo siguiente (pp. 105- 117):"hay limites de capacidad del puerto de Veracruz que lo lleva a explorar tres escenarios futuros: se ha sugerido construir otro en un lugar como Alvarado, otra posibilidad consiste en realizar la ampliación en la localidad de Antón Lizardo a 30 kilometros al sur del Puerto y otra que debe evaluarse detenidamente es realizar una ampliación del mismo puerto, en las zonas de reserva portuaria y ubicadas hacia el norte del puerto(p.106).</p> <p>Otro problema que se encuentra es respecto a la interfase maritimo-terrestre en el puerto. Se afirma que la eficacia obtenida en la operación de la primera maniobra(de buques a patio o zona de almacenamiento y viceversa)no tiene continuidad en las siguientes fases de la cadena(p.107).El complejo circuito de las revisiones alarga el tiempo de estadía de la carga en el puerto y encarece la cadena de transporte y distribución, especialmente en la mercancía contenerizada(p.108).Debido a lo anterior se recomienda establecer una programación exhaustiva e indicadores de"benchmarking"en la segunda maniobra(p. 111).</p> <p>Tambien se plantea como problema la interaccion del puerto de Veracruz con los modos terrestres demostrando la debil posición de los autorasnportistas en las cadenas de transporte del puerto de Veracruz que afecta la consolidación de los flujos de carga(p. 113).Por ultimo se senala en este campo que se requiere establecer zonas de intercambio de equipo ferroviario para mejorar la conectividad entre las empresas ferroviarias y las terminales maritimas(p. 115)".</p>
<p>24. Alejandro Micco y Natalia Perez. Banco Interamericano de Desarrollo." Maritime Transports Cost and Port Efficiency". Mimeo, Santiago de Chile, March 16, 2001,50 pp.</p>	<p>En este trabajo como en la referencia No 26, los autores Alejandro Micco y Natalia Perez del BID estudian la importancia del costo de transporte maritimo y analizan la manera de reducirlo por medio de politicas economicas de ambito nacional. Se considera que la distancia es, por supuesto, el principal pero no el unico elemento que determina los costos de transporte(BID,2001:169) ¹⁵⁴.</p> <p>Entre las diferentes variables que afectan los costos de transporte maritimo la eficiencia de los puertos no es solo la mas importante, sino la que puede ser modificada mas directamente por la accion del gobierno. La eficiencia portuaria es tan importante que una mejora en las clasificaciones internacionales de, por ejemplo, el percentil 75 al 25, podria representar para un pais una reduccion de</p>

¹⁵⁴ Un buen resumen elaborado por los autores y que ha servido para este trabajo aparece en: Banco Interamericano de Desarrollo (BID). "la Competitividad: el motor del crecimiento". Progreso Economico Social en America Latina. Informe 2001. Washington, DC., 2001.

los costos de transporte equivalente a un acortamiento de unos 9000 Km de la distancia que los separa de sus socios comerciales(p.160).

"¿Afectan los costos de transporte el comercio y el desarrollo económico? La amplia bibliografía que aplica el enfoque gravitatorio al estudio del comercio internacional bilateral revela que la distancia geográfica, que se utiliza como variable aproximativa de los costos de transporte, se relaciona negativamente con el comercio y los niveles de ingreso(p.171)".

Dentro de los factores que explican los costos del transporte marítimo están: las distancias, la composición del comercio, y la calidad de la infraestructura en tierra es un importante determinante del costo de transporte marítimo o terrestre.

La eficiencia portuaria varía de un país a otro. No es solo una mayor o menor infraestructura física, ya que influye también la calidad del entorno regulatorio e institucional.

El documento del BID y los trabajos de Micco y Pérez plantean, siguiendo a otros autores como Baird, Estache y Carbajo, Foxley y Mardones, Gaviria, Hoffmann, Nombela y Trujillo y Vitoria, las características de un modelo latinoamericano de manejo portuario, que incorpora la participación del sector privado en el manejo portuario(p.174).

En síntesis el nuevo modelo latinoamericano se caracteriza por los siguientes elementos(p.176):

-en los puertos públicos, el estado es el propietario del terreno y alquila las instalaciones a operadores. La mayoría de estos puertos manejan cargas de importación, mientras que un gran porcentaje de la carga a granel pasa a través de terminales de propiedad y administración privada.

-las empresas privadas y los inversionistas extranjeros tienen la oportunidad de construir nuevos puertos.

-Se han otorgado concesiones por periodos de entre 12 y 30 años, a fin de promover la inversión privada en la modernización de la infraestructura y superestructura portuaria(p.176).

El trabajo ilustra su desarrollo con los casos de Chile, Argentina, Brasil y Panamá.

25. Carlos Martner y M. Aurora Moreno.

En este trabajo de carácter internacional se estudian las

Instituto Mexicano del transporte. "Tendencias Recientes en el transporte Maritimo Internacional y su impacto en los Puertos Mexicanos. Publicacion Tecnica No 162, Sanfandila, Queretaro, 2001, 144 pp.

tendencias generales que se dan en el campo maritimo y portuario y se analizan con detalle los impactos de estas tendencias en los puertos de Mexico. El documento sigue el siguiente esquema capitular: Resumen Ejecutivo,1,Globalización y cambios en el transporte maritimo internacional, 2.Cambios tecnologicos en el transporte internacional,3. Concentracion y alianzas en el transporte maritimo internacional,4. Competencia y oligopolio en el transporte maritimo internacional, 5. Reestructuracion portuaria Global, 6. Los puertos mexicanos ante los cambios en el transporte maritimo internacional, 7. Conclusiones: La potencialidad de los puertos mexicanos en la red global de puertos; y Bibliografia.

En el Resumen Ejecutivo se desarrollan los siguientes puntos:1)Tendencias tecnologicas en el transporte maritimo internacional,2) Alianzas y fusiones: Hacia la concentración en el transporte maritimo internacional,3) Hacia una red global de puertos,4) La Nueva Dinamica portuaria: los Transbordos,5)Los puertos mexicanos en el contexto global y 6) Conclusiones y perspectivas preliminares.

En el punto 1) se dice:"La revolucion tecnologica del contenedor y el desarrollo del intermodalismo, ha dado lugar a una de las tendencias mas significativas en el transporte maritimo internacional actual. Se trata del acelerado crecimiento del tamaño y la capacidad de carga de los buques. Dado que en el transporte maritimo internacional, las economias de escala y la velocidad con que circulan las mercancías y los equipos de transporte son elementos muy importantes, era predecible esperar que el dinamismo del contenedor empujara un cambio tecnologico en las características de los buques(p.XII)".

"Desde fines de la decada de los ochenta cuando surgen los buques portacontenedores de cuarta generacion, llamados Post-panamax porque sus dimensiones sobrepasan el ancho y largo de las esclusas del Canal de Panama, la tendencia al gigantismo no se ha detenido. De acuerdo a De Buen(1990),la capacidad de los Post-Panamax de la cuarta generacion fluctuaría entre 3500 y 5000 teus con una manga de 16 contenedores(p.XI)". "Sin embargo, esta vision futurista requiere que varias condiciones previas se cumplan. En primer termino, tendria que presentarse un ciclo expansivo de largo aliento en la economia mundial y en el comercio internacional(p. XII)". En segundo termino, se requeriran transformaciones sustanciales en puerto, terminales intermodales y en los modos de transporte terrestres para

operar de manera eficiente los enormes volúmenes de carga de las nuevas embarcaciones. En tercer término, siempre habrá que establecer una combinación o punto de equilibrio aceptable entre las economías de escala propias del tamaño de los nuevos buques y los ingresos decrecientes que supondrá su operación(p.XIII).

"Hay que señalar también:"que el crecimiento constante del tamaño de los buques y el desarrollo de redes intermodales de alcance global está propiciando una reorganización del sector marítimo-portuario, cuyas tendencias más notorias son: a) mayor concentración de la actividad marítima por parte de las principales navieras y Operadores de transporte Multimodal del mundo, b) En estrecha conexión con el primer punto, se observa una expansión del alcance geográfico de los consorcios marítimos y de transporte multimodal, mediante un proceso de alianzas estratégicas o fusiones de empresas, c) Formación de una red jerárquica de puertos para las líneas de servicios regulares; y d) concentración de la actividad portuaria por grandes consorcios internacionales(p. XIII)".

En el capítulo 7 se estudiaron cinco elementos para el análisis para determinar el lugar y las potencialidades de los puertos nacionales en el concierto global. Se consideran: a) conocer el volumen y la evolución del tamaño de los flujos, b) el segundo es determinar la característica del ámbito espacial desde donde obtiene la carga el puerto, c) el tercero es determinar la ubicación del puerto en función de los ejes principales del comercio marítimo internacional, d) el cuarto es conocer el tipo de servicios con rutas directas e indirectas(feeder), así como el número de operadores integrados al puerto; y e) el quinto, analizar el nivel de integración modal del puerto con su hinterland(p. XX).

Conclusiones y perspectivas preliminares:

1)La concentración de la carga contenerizada en puntos específicos de los litorales nacionales es una tendencia sólida que se mantendrá durante los próximos años. Es recomendable que ante la eventual saturación de terminales portuarias(caso Veracruz) se realicen ampliaciones en las zonas de reserva de los mismos puertos o en lugares cercanos(p. XX).

2)La mayoría de los puertos tendrán funciones alimentadoras dentro de la red global de puertos. Sin embargo, hay alimentadores en una situación de franco declive(Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Tampico, Coatzacoalcos, Tuxpan)que podrían quedar excluidos de la red, si no encuentran nichos específicos en los que

	<p>puedan ser competitivos, si no reestructuran sus planteamientos estrategicos de integración, asi como sus servicios y sus conexiones maritimo-terrestres(p. XXI).</p> <p>3)Hay al menos tres puertos que pueden adquirir una jerarquia mayor dentro de la red global de puertos.Tanto Altamira como Veracruz y Manzanillo, podrian alcanzar un nivel intermedio dentro de esta jearquia, como hub nacionales de concentración y distribución de carga contenerizada en los litorales del Golfo y el Pacifico mexicano. En los tres casos la generacion de carga viene dada por las diversas regiones interiores del pais(p. XXI).</p> <p>4)En este momento el puerto con mayores potencialidades para convertirse en hub regional es Manzanillo.hay varios elementos que apoyan esta afirmación.En primer lugar el puerto se encuentra en la zona de intercepción de las rutas del corredor maritimo este-oeste con las rutas norte-sur.En segundo lugar y como efecto de la primera situación,se observa una presencia mayor de rutas directas vinculadas al corredor transpacifico y tambien al transatlanico. En tercer lugar, han comenzado a recalar los buques de contenedores mas grandes registrados en las costas nacionales. La combinación de los elementos anteriores otorga a Manzanillo la posibilidad de desarrollar progresivamente actividades como centro de transbordo regional para rutas y líneas alimentadoras de Centro y Sudamerica que requieren una mayor gama de conexiones con Asia y Europa (p.XXII).</p>
<p>26. Alejandro Micco y Natalia Perez. Banco Interamericano de Desarrollo."Determinants of Maritime Transport Costs". Departamento de Investigación. Documento de Trabajo No 441, abril 2002,49 pp.</p>	<p>El trabajo ya fue analizado en la referencia No 24.</p>
<p>27. Candice N.Ramsaran. "Los puertos ganadores y la desvinculacion territorial: el caso del puerto de Veracruz y el territorio veracruzano (1988-1998).Tesis de Maestria. Universidad Autonoma del Estado de Mexico. Toluca, Mexico, junio de 2001. 117 pp.</p>	<p>Esta tesis de Maestria tiene el siguiente contenido: 1. Introduccion ; cap 1: marco teorico del tema, Cap.2 Tendencias portuarias a Nivel Mundial ,de America Latina y Mexico; Cap. 3 :el puerto de Veracruz; Cap.4: La desvinculacion del puerto de Veracruz con el territorio veracruzano, Conclusiones y Bibliografía.</p> <p>Resumen: En esta investigación el puerto de Veracruz se destaca en el sistema portuario mexicano como:"ganador", concentrando la gran parte de los flujos de carga contenerizada de y hacia el pais. Veracruz es el puerto principal que conecta los ambitos productivos concentrados en la zona central de Mexico(zona con mayor aporte al PIB nacional)con los nodos de la red global. La aplicación de la política de apertura comercial</p>

en Mexico, ha llevado a la modernización de las operaciones portuarias para facilitar los flujos de mercancías. Considerado anteriormente un 'puerto negro', Veracruz se articula con cada vez más intensidad a los ámbitos productivos ubicados en el valle de Mexico que con el territorio veracruzano. Esta tesis estudia el proceso de desvinculación territorial entre este puerto y el estado de Veracruz, aplicando la visión de los "espacios de flujos" para demostrar que hay una articulación más sólida entre los espacios ganadores (integrados a las cadenas productivas a nivel global) ya que responden a la misma visión empresarial. "El Puerto de Veracruz no puede articular el territorio donde se asienta ya que constituye un espacio "perdedor" controlado por condiciones locales y sin un sistema productivo con una orientación hacia el exterior. "Las operaciones del puerto ganador excluyen a estos espacios aunque son cercanos, mientras privilegian a otros más remotos, pero que sí cuentan con las condiciones productivas adecuadas para su inserción en las redes globales.

La hipótesis de trabajo dice (p.2): "El Puerto de Veracruz, a pesar de ser un puerto ganador a nivel nacional, no se relaciona directamente con su territorio, articulando solamente los espacios ganadores, lo que lleva a sugerir un proceso de desvinculación territorial en el estado de Veracruz". Esta hipótesis se puede explicar a la luz de estos aspectos siguientes:

-El concepto de contigüidad física es relativo, porque el puerto se observa relativamente desvinculado de la ciudad debido a diferentes dinámicas y velocidades.

-Sobre la base del mejoramiento de la conectividad del puerto con espacios dentro del territorio mexicano y a nivel internacional, el Puerto de Veracruz ha podido ampliar su hinterland (zona de influencia interior) y foreland (zona de influencia exterior), presentándose en este caso una articulación con redes nacionales e internacionales ligadas exclusivamente con el comercio exterior.

-"En virtud de esto, el puerto puede sostener relaciones muy estrechas con los puntos más alejados, pero que cuentan con un alcance global, las condiciones productivas y la infraestructura que facilitan los flujos a través del puerto. Los espacios más cercanos físicamente al puerto y que no cuentan con estas condiciones se ven más "alejados" de las operaciones del puerto en contraste con los lugares remotos del mundo. Por esto, se habla en el trabajo de la dicotomía entre la inclusión y exclusión de los beneficios del crecimiento (p.2)"

Objetivo principal: "Demostrar que el puerto de Veracruz es un puerto ganador que se vincula solamente con los espacios ganadores, excluyendo de esta forma los espacios perdedores (p.5)".

El capítulo IV, uno de los capítulos más importantes de la tesis, desarrolla los siguientes puntos (pp:73-99): A. El estado de Veracruz: un espacio perdedor de México desarrollando los siguientes secciones: i) la marginalidad, ii) Baja productividad, iii) Ingresos, iv) Emigración; B. Las redes del estado de Veracruz: ¿nodos ganadores y espacios perdedores?; C. Cadenas productivas y flujos comerciales en el puerto de Veracruz (1988-1998); D. Indicadores de concentración, E. El caso de la zona urbana de la ciudad de Veracruz: Otra velocidad y dinámica?; F. Ciudad Industrial Bruno Pagliai: nodo conectado al espacio de flujos por el puerto de Veracruz; G. Antagonismo entre el espacio de flujos y el espacio de lugares.

En suma, la tesis concluye en que el puerto de Veracruz es un puerto ganador en el contexto de los puertos de México (p. 100). Es el puerto líder en el movimiento de contenedores a nivel nacional, aunque la carga que exporta proviene de su zona de influencia, que abarca principalmente la región central de México, Puebla y el estado de Veracruz. Se conecta con su hinterland mediante un sistema ferroviario y una red de carreteras que le garantizan una conexión con los ejes troncales del país, ligando el puerto de Veracruz con los centros de producción más importantes en su zona de influencia interior. El puerto de Veracruz mantiene un tráfico de altura con 26 países (p.100). "Se destaca también como ganador por atraer varios actores importantes en las operaciones portuarias. Cuenta con 36 líneas navieras con operaciones en 38 países, entre ellos los transportistas marítimos más importantes en el movimiento de contenedores. Hay 119 agentes aduanales que atienden trámites asociados con los flujos de mercancías. En los alrededores del puerto se concentran 116 empresas de autotransportes, lo que indica la presencia de infraestructura terrestre que facilita el movimiento rápido de mercancías que arriba y salen al puerto (p.100). Pese a lo anterior: "al final de cuentas el estado de Veracruz se destaca como espacio perdedor a pesar de contar con el puerto ganador de México. El estado en gran medida no tiene un sistema productivo que le haga competitivo a nivel global. Comparada con los ejes de la economía mexicana (Jalisco, Monterrey y el centro del país), la producción de Veracruz queda desarticulada de las redes productivas globales (p.101). "Hay dos velocidades en la

	<p>zona urbana que rodea el puerto que provoca un antagonismo entre las actividades del puerto y la ciudad, generando una relacion conflictiva entre el puerto y la mancha urbana como se demostro en la zona norte, donde los residentes estan inconformes con la presencia de trailers(p.102)".</p>
<p>28. Juan N. Ojeda C. "Los puertos y el Desarrollo regional de Mexico: ¿entre la teoria y la realidad?. UNAM. Facultad de Economia, Numero 305, marzo 2002, pp18-28.</p>	<p>Este articulo de contenido teorico y metodologico propone estudiar a los puertos ganadores y perdedores, como fenómeno general, y el estudio de los puertos del sureste (del Istmo de Tehuantepec) como aspecto puntual, develando una inquietud no solo por los movimientos comerciales que tiene los puertos de Mexico, sino por una preocupación que esta subyacente: saber de que forma el impacto de un mayor crecimiento de las empresas portuarias conocidas como APIS, pueden repercutir en mayor o en menor medida, en el ingreso y el bienestar de los habitantes de las ciudades y puertos de Mexico. Esta consideración parte del supuesto que generalmente los puertos "olvidados" de Mexico se ubican en regiones atrasadas y que, por tanto, el desarrollo regional de esas zonas se vuelve la asignatura pendiente de un pais que aspira a un desarrollo general para todos, precisamente porque la globalización o mundialización aplicada, no conduce al desarrollo igualitario sino a acelerar una exclusión que es perniciosa desde cualquier perspectiva que se analice (p.23).</p>
<p>29. Carlos Martner. "Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas. Region y Sociedad. Revista de el Colegio de Sonora. Vol. XIV. No 23, enero-abril de 2002, pp. 3-42.</p>	<p>Siguiendo el esquema conceptual de C. Martner, antes citado, en este articulo se prueba que la apertura comercial y la globalización de los procesos productivos han afectado notablemente el desarrollo de los puertos mexicanos, así como sus formas de articulación territorial. Pocos presentan un notable dinamismo, mientras que la mayoría muestra cuadros de contracción en los flujos y desestructuración de sus vinculos espaciales previos. En ese contexto, el articulo tiene por objetivo conocer, en una primera aproximación, el impacto de la creación de redes multimodales en las formas de articulación territorial de un puerto que tradicionalmente ha tenido una fuerte presencia regional en el noroeste de Mexico, como es el caso de Guaymas, en Sonora (p.3). Desde la perspectiva empirica, se analiza la problemática que enfrenta el puerto para articular en redes multimodales eficaces las cadenas de productos tradicionales en el noroeste de Mexico, así como las cadenas de bienes intermedios de las industrias más dinamicas y globalizadas de la region. Desde la perspectiva teorica y conceptual, se pretende contribuir al estudio de la desestructuración de los territorios-zona (Veltz, 1994) o "espacios de lugar" (Castells, 1996), caracterizados por relaciones de proximidad, de</p>

continuidad y de relativa cohesión interna, debido a la emergencia del llamado "espacio de flujos"(Castells,1996),propio de la actual fase de globalización de los procesos productivos y sociales, caracterizados por una integración discontinua, fragmentada y selectiva del territorio, que se apoya en nodos y redes de gran alcance(p.4).

El trabajo estudia las rutas maritimas y redes multimodales en el Puerto de Guaymas investigando :las rutas maritimas y rutas terrestres en la formación de redes, las rutas maritimas y articulación territorial, y los problemas de integración de redes multimodales en el puerto de Guaymas con el estudio de: la cadena del cemento, la cadena del concentrado de cobre, la cadena de fertilizantes, la cadena de granos y la cadena de fluidos. El articulo finalmente propone:"una nueva articulación regional de las redes multimodales en Guaymas, indicando que(p.39):" En definitiva, Guaymas presenta un vinculo territorial similar al de otros puertos del litoral, esto es, básicamente costrenido a su region inmediata. Los cambios territoriales son puntuales y el control espacio temporal de las redes es menos exhaustivo que en la producción sin inventarios(flexible),aunque algunas cadenas de productos tradicionales de la region han ajustado sus ritmos y tiempos de producción- distribución a los requerimientos de redes globalizadas. En estos procesos se perfilan incipientemente características propias del espacio de flujos, es decir, del espacio fragmentado y articulado por nodos y redes que, en el caso en cuestion, se manifiesta sobre un ambito regional acotado y menos disperso. Y es que las redes, según Stoper y Harrison(1994),pueden articularse tanto en la cercanía como en la larga distancia(p.39)".

30. Carlos Martner y Aurora Moreno. "The Restructuring of Mexican Ports and Modal Integración of Transport in Mexico". Ponencia presentada en IAME Panama 2002 Conference Proceedings. Panama. 13-15 de noviembre 2002. Una versión corregida y actualizada de este trabajo aparece en: Notas. IMT, No 88 de octubre del 2004 firmado por los mismos autores y con el título:"Reestructuración Portuaria e Integración Logística de los Puertos Mexicanos". 15 pp.

El presente articulo tiene el doble objetivo de realizar, por una parte, una evaluación sintética de la reestructuración portuaria en Mexico, después de diez años de vida, y por otra detectar los temas pendientes en torno a la integración logística de la redes de transporte, dada su relevancia para el desarrollo portuario nacional.

En una evaluación sintética después de diez años del proceso de reestructuración portuaria en Mexico destaca: el acelerado crecimiento de los flujos de carga, la concentración portuaria en Mexico, las inversiones privadas en puertos, las maniobras de carga y descarga de buques y el intermodalismo y desarrollo logístico en los puertos mexicanos(con una falta de integración logística del nodo portuario, con los modos de transporte

terrestres).

"El acelerado crecimiento del movimiento de carga marítima ha tenido un efecto desigual en los puertos mexicanos. Una característica adosada a la reestructuración y privatización portuaria en México ha sido la concentración de los flujos de mercancías y de las inversiones en unos cuantos: "puertos ganadores". Este proceso ha sido particularmente rápido en la década de los noventa (p.4)".

"En 1990, los cinco puertos más grandes del litoral del Pacífico mexicano manejaron el 78 % de la carga no petrolera. En el año 2003, solo dos puertos, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, movieron el 77 % de los flujos comerciales no petroleros del litoral del Pacífico. En 1990, los principales seis puertos de carga no petrolera manejaron el 78 % de las mercancías, solo los tres más grandes (Veracruz, Altamira y Tampico) concentraron ese porcentaje (p.4).

"En el caso de los contenedores la concentración es todavía mayor. En el año 2003, en el Golfo y Caribe de México se observa una concentración importante de los flujos de contenedores en solo dos puertos: Veracruz y Altamira. El primero movió el 62.8 % de los contenedores (medios en TEUs) y el segundo el 28.2 %. Entre ambos concentran el 91 % de este tipo de carga en el litoral del Golfo (p.5).

El Pacífico mexicano presenta una reordenación de flujos con índices de concentración todavía más pronunciados en el movimiento de contenedores. En el año 2003, solo un puerto atrajo el 91.5 % de los contenedores del Litoral. Se trata del puerto de Manzanillo, ubicado en las costas del estado de Colima. En este contexto, Guaymas deja de mover contenedores en los años noventa, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz sufren una fuerte caída y solo Mazatlán logra aumentar su participación relativa, aunque representa una porción todavía pequeña (p.5).

"Este proceso de concentración difícilmente puede eludirse, en la medida en que representa una tendencia secular de la economía capitalista globalizada (pp.5-6)"

En el tema de la inversión privada en puertos se afirma: "después de la creación de las APIS, iniciada en 1994, se produjo una masiva incorporación de capital privado en los puertos nacionales, los volúmenes de carga crecieron rápidamente y la operación de las terminales alcanzó rendimientos en la carga y descarga de buques. Sin embargo, los agentes privados concentraron su inversión

en pocos puertos considerados de alto potencial, tales como Veracruz, Altamira y Puerto Progreso, en el litoral del Golfo de Mexico, y Manzanillo, Lázaro Cardenas y Ensenada, en el litoral del Pacifico(p.7).

De acuerdo a datos de la Coordinacion General de Puertos y Marina Mercante, en los ultimos cinco anos(1995-2000) la iniciativa privada invirtio 1509 millones de dolares en la adquisición de infraestructura portuaria, la construccion de terminales especializadas, la adquisición de equipo de alto rendimiento y la implantacion de sistemas modernos para el manejo y la comercializacion de las cargas. En el mismo periodo, las APIS invirtieron 330 millones de dolares en infraestructura portuaria y urbanización de nuevas areas para muelles, terminales, zonas de almacenamiento, etc (puertos,2001)(p.7).

El reporte consultado tambien revela un incremento sustantivo en el nuemro de empleos directos generados por los puertos nacionales. Entre 1994 y 2000,se paso de 12,092 personas empleadas a 18,416,lo cual representa un 52 % de crecimiento(p.7). "Hay evidencias del vertiginoso crecimiento del numero de empresas privadas que prestan servicios de diversa indole en los puertos nacionales. En 1994 habia registradas solo 150 empresas concentradas en los servicios tradicionales como el avituallamiento, el suministro de combustibles y la reparacion de embarcaciones. En el 2000, habia 1,004 empresas registradas en una variedad mucho mayor de giros, desde las actividades tradicionales hasta los modernos servicios, como los sistemas informaticos y de comunicaciones, relacionados con las nuevas terminales especializadas y las redes de transporte multimodal(p.7)".

31. Jan Hoffman."La globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de Mexico".Mimeo, noviembre de 2002, 42 pp.

En este trabajo cuya version corregida fue presentada en Colima, en octubre del 2003 el autor divide su ponencia en las siguientes partes: Resumen, Introducción: negocios globalizados en una economia globalizada, I. Transporte marítimo y su relevancia para la globalización, II. Globalizacion y su relevancia para el negocio marítimo y IV, Resumen y conclusiones; y Bibliografía.

En la parte introductoria del trabajo se define que la globalización es simplemente un concepto que describe una tendencia en el comercio internacional que significa:

- a) que el comercio internacional crece mas rapidamente que el PIB mundial, y
- b) que este comercio no es solamente en bienes y

servicios terminados sino cada vez mas componentes y servicios usados dentro de los procesos de producción globalizados

Hofmann(p.7): considera que el transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las telecomunicaciones, la liberalización del comercio y la estandarización internacional, la mayor eficiencia en servicios de transporte marítimo ha hecho más fácil comprar y vender bienes comercializables, materias primas y componentes casi en cualquier parte del mundo.

El autor considera: "A pesar de todos los titulares y revuelos políticos que rodean a la Organización Mundial de Comercio(OMC), el NAFTA y otros acuerdos comerciales, la fuerza real que maneja la globalización es algo menos visible: los costos decrecientes del transporte internacional(The Journal of Commerce, 15 de abril de 1997)(p.8)".

Senala también como lo presenta en otros documentos consultados que(p.8): "Al mismo tiempo, el propio negocio marítimo es probablemente la industria más globalizada. La mayor parte del transporte marítimo se realiza entre dos o más países y los proveedores de servicios no suelen ser del mismo país de donde se está moviendo la carga". "De hecho, una simple transacción comercial puede involucrar fácilmente gente y propiedad de una docena de diferentes países". "Un buque griego, construido en Corea, puede ser alquilado a un operador danés, quien emplea marinos filipinos vía un agente de tripulación de Chipre, tiene el buque registrado en Panamá, asegurado en Inglaterra, y transporta carga hecha en Alemania en el nombre de un freight forwarder suizo desde un puerto holandés a México, mediante terminales que son concesionados a operadores portuario de Hong Kong y Australia (p.8)".

En el punto I. B de su trabajo discute el autor los modelos del comercio internacional. Afirma(p.15): "Que las nuevas contribuciones en la post segunda guerra mundial incluyen la teoría del ciclo de vida de productos de Vernon a mediados de los sesenta, la nueva teoría de comercio de los ochenta(Krugman 1981, Lancaster 1980) y la teoría de comercio de ventajas competitivas de Porter. La teoría del ciclo de vida de productos explico los patrones de comercio internacional de los sesenta cuando los Estados Unidos dominaba la economía mundial y la mayoría de los productos eran hechos en esos países (Vernon y Wells 1986)(p.15)".

"La nueva teoría se basa en los crecientes retornos de especialización que surgen en una industria cuando esta es caracterizada por altas economías de escala. La presencia de tales economías de escala en la producción llevaría a la existencia de un número limitado de actores globales en el mercado. Aquellas firmas que llegan primero y pueden establecerse se benefician de economías de escalas, creando de facto barreras de entrada para otros(p.15)".

La teoría de la ventaja competitiva nacional de Porter postula la existencia de un diamante que consiste de dotación de factores, condiciones de demanda, industrias relacionadas y de apoyo, estrategias de firmas, estructuras y competencia(p.16). El diamante será favorable cuando los cuatro componentes estén en su lugar, junto con un elemento de suerte y políticas de gobierno favorables como fue el caso de la industria automotriz japonesa en los ochenta(Porter 1990)(p.16)".

Respecto a la relación entre crecimiento económico y transporte afirma que es bastante compleja y los impactos de los cambios fueron y aun son difíciles de medir. Algunos de los resultados medibles de las inversiones en infraestructura no fueron muy alentadores y hasta contrarios al impacto deseado y esperado. Por ejemplo, si las importaciones en un momento llegaron a ser más competitivas, las inversiones portuarias llevaron al cierre de las industrias locales (Pedersen,2001, Hilling 1996, Simon 1996)"(p.16).

"El documento es bastante completo ya que no solo estudia el comercio y transporte como una relación mutua sino también estudia la globalización y su relevancia para el negocio marítimo mostrando los aspectos de concentración al decir(p.24):" a medida que se especializan los países aumenta la participación comercial de los actores principales(Hoffmann,1998)". "Entre enero 2001 y 2002, la participación de Panamá en la flota mundial ha crecido de 21 % a 22%. Maersk-Sealand ahora controla el 11 % de la capacidad de transporte de contenedores mundial comparado con un 6 % para Maersk en 1997. Las cuatro naciones asiáticas que proporcionan el 40 % de tripulación mundial en el año 2000, se espera que proporcionen el 48 % en 2005(p.24)".

El trabajo además estudia a las naciones marítimas planteando un análisis desde el punto de vista de las relaciones internacionales, analiza la marina mercante de México que tenía al primero de enero de 2002 solo dos buques mayores de 300 GT que se registraron como pedidos en los astilleros mexicanos y estudia un aspecto a

	<p>veces olvidado y que tiene que ver con los aspectos del cabotaje marítimo, la ubicación de los puertos hub, y la promoción del comercio exterior (pp. 34 y siguientes).</p> <p>"En el resumen y conclusiones la propuesta número 7) afirma que: "una promoción del cabotaje marítimo ayudaría al desarrollo portuario." Tanto los usuarios del transporte, como también los puertos mexicanos podrían tener un interés en reformar el cabotaje marítimo mexicano para si facilitar una mayor conexión con las redes globales de transporte (p.38)".</p>
<p>32. Lorena Alcazar y Rodrigo Lovaton."La Concesion de los puertos en el Peru: ¿Quien gano y quien perdio con la concesion del puerto de Matarani?. Consorcio de Investigación Economica y Social. GRADE. Informe Final, Lima, septiembre ,2003, 101 pp.</p>	<p>Este trabajo presenta el siguiente contenido:1, Introducción,2.Antecedentes, 3. El sector portuario y su regulacion, 4.Marco Conceptual y metodología, 5.El contrato de Concesion, 6. Evaluacion de la concesion del puerto de Matarani y 7. Bibliografia y anexos.</p> <p>El objetivo del estudio fue analizar las características del proceso de concesion del puerto de Matarani(En el sur del Peru, en Arequipa), estimar su impacto en la economía e identificar las implicancias para la concesion de otros puertos del pais. Con este fin se examinara si existe evidencia que respalde la idea de que el puerto se encuentra operando de mejor manera luego de su entrega al sector privado, se realizara una medicion del impacto producido sobre el bienestar de los grupos involucrados y se analizara el modelo de concesion utilizado en el puerto de Matarani.</p> <p>"El analisis debe ser enmarcado en el contexto de liberalizacion comercial y apertura al exterior adoptadas en los ultimos años en las diferentes latitudes del planeta que ha generado que los costos de transporte, constituyan un factor cada vez mas importante para el desarrollo del comercio internacional y la mayor competitividad de una pais. La eficiencia portuaria constituye un importante componente de la determinación de los costos de transporte y, de esa manera, de la competitividad del pais(p.4)".</p> <p>La pregunta relevante de todo el trabajo es: quienes ganaron y quienes perdieron por la entrega de la infraestructura a la administración del sector privado?</p> <p>El efecto total sobre el bienestar es positivo y se estima en aproximadamente 48 millones de soles(catorce millones de dolares)(considerando solo una parte del periodo total de la concesion). A pesar de las opiniones en contrario, el Gobierno habria resultado beneficiado, no solo por el pago inicial y los pagos periodicos derivados</p>

del contrato(los cuales han compensado por la pérdida de ingresos derivados de la operación de la empresa), sino por la mayor recaudación generada. Así, el Gobierno habría sido beneficiario en el neto de alrededor de 20 millones de soles. El concesionario también resultó ganador, gracias a las utilidades obtenidas de la operación del puerto (aunque la magnitud que muchos señalan, ya que es necesario deducir la contraprestación entregada al gobierno). La operación del puerto habría significado para el concesionario un beneficio aproximado de 11.2 millones de soles. Finalmente, los consumidores (usuarios finales de la infraestructura) ganan por la eficiencia y calidad en la prestación de servicios. En este caso particular no fue posible cuantificar efectos tales como la reducción de costos asociada al incremento en el rendimiento de carga y descarga o la mayor calidad de los servicios. Sin embargo, considerando solo el cambio en el excedente del consumidor producto de la concesión, este grupo recibe una cantidad equivalente a unos 17 millones de soles(p.79)".

Finalmente dice los investigadores que son partidarios de la privatización: "Una concesión, definitivamente, genera ganadores y perdedores, la idea es como hacer que los efectos negativos sean mínimos(compensando a quienes resultan perjudicados o a través de mecanismos que reduzcan el grado de perjuicio) y que el neto sobre la sociedad sea el mayor posible(p.80)".

33. Alfred J. Baird. "Estrategia mundial en el sector marítimo: perspectivas para el sector naviero y portuario". Inter American Comité On ports (CIDI/CIP/inf.1/03), Mérida, septiembre 9 al 13 de septiembre de 2003.

El trabajo de Alfred J. Baird tiene el siguiente esquema de desarrollo: 1. Introducción, 2. Globalización, 3. Dinámica del transporte marítimo en buques de línea, 4. Dinámica de las compañías navieras, 5. Dinámica de los puertos de mar y 6. Conclusiones y referencias.

Esta ponencia empieza definiendo estrategia que: "significa desarrollo de empresas a través de un crecimiento orgánico, adquisiciones, fusiones o alianzas, creación de nueva capacidad o de hecho una combinación de esos factores". El éxito implica buscar bajos costos y una gran eficiencia". La esencia de una estrategia mundial según Baird consiste en la capacidad de mirar al mundo (o a las regiones más importantes del mismo) como un mercado único.

Las empresas internacionales procuran aplicar una estrategia mundial buscando ventajas competitivas realizando actividades en los lugares más apropiados (y en el número óptimo de ellos) (p. 3).

Pueden lograrse bajos costos a través de economías de

	<p>escala en materia de producción, logística y/o comercialización. En materia de transporte marítimo de contenedores existen pruebas de que pueden lograrse considerables economías de escala aumentando el tamaño de los buques, y colocando pedidos en navíos y flota de contenedores de mayor porte. También pueden lograrse bajos costos a través de economías de alcance, como la consistente en compartir activos físicos (por ejemplo terminales), nombres comerciales y/o relaciones externas entre diferentes empresas y mercados (las fusiones de líneas, por ejemplo, han reducido el costo de representación local). No obstante, el logro de una mayor eficiencia depende de la capacidad de transferir, compartir y desarrollar conocimientos, experiencia, incluida experiencia técnica, de una parte de la organización a otras a escala mundial (Prahalad y Hamel, 1990). (p.4).</p> <p>La competencia mundial puede revelar asimetrías en cuanto a dotación de aptitudes de las empresas. En esencia, la colaboración puede brindar la oportunidad de que un asociado aproveche las aptitudes del otro, mejorando así su situación dentro y fuera de la alianza (Contractor y Lorange, 1988). En la alianza inicial entre Maersk y Sea-Land, Maersk se vio beneficiada por las amplias capacidades de terminales e intermodales de Sea-Land, en tanto que Sea-Land procuraba beneficiarse con la amplia flota de transporte marítimo de Maersk y con una más amplia red mundial de servicios (p.4).</p> <p>Sobre las dinámicas de los puertos de mar (punto 5, de la ponencia) Baird demuestra una cambiante posición institucional de los puertos de mar, hay objetivos y método de la privatización de los puertos ya que de acuerdo a un estudio sobre privatización llevado a cabo en los 100 principales puertos de contenedores se desprende que los principales fines de la privatización de los puertos consisten en reducir los costos portuarios y lograr una mayor eficiencia (según lo manifestado por el 50 % de los puertos), ampliar los negocios y reducir la dependencia de las inversiones del sector público (Baird, 2002). Un tercer punto es el estudio de la evolución de los operadores de terminales mundiales. Los 60 puertos de contenedores más grandes del mundo manejaron aproximadamente un millón de TEUs en el año 2002. El sector privado controla una capacidad mayor (90%). La proporción de los operadores globales en la capacidad mundial de terminales de contenedores aumentará según una tasa media anual del 6.6 % por año entre 2002 y 2008, en tanto que el crecimiento previsto del resto de las terminales del sector público es mucho menor (3 % anual).</p>
34. Ricardo Sanchez. CEPAL. "Puertos y	Este documento de carácter económico y coyuntural de la

transporte Marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente. Santiago de Chile, diciembre del 2004, 79 pp.

CEPAL presenta el siguiente índice: Resumen, Introducción, I. Los Puertos, II. Reformas portuarias en América Latina, III. Oferta y demanda de servicios marítimo, IV. Fletes Marítimos, V. Construcción Naval, VI. Situación de las banderas de América Latina y el Caribe, VII. Protección y seguridad marítima y portuaria, VIII. Operaciones del Canal de Panamá y IX. Síntesis y conclusiones.

En el año 2003 el sector marítimo y portuario acompañó la tendencia general positiva, superando en la mayoría de los casos la tasa de crecimiento del PIB regional. El volumen operado en cargas generales por los puertos de la región creció un 8.6 %.(p.9).

De acuerdo a información recogida para 343 puertos de todo el mundo en el año 2003 se movilizaron poco más de 291 millones (de teus) de unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies (p. 13). México representó el 0.58 % de todo el movimiento portuario de carácter mundial.

Los puertos más grandes para el 2003 fueron el puerto de San Juan con 1.67 millones de teus y el segundo lugar lo obtuvo Santos con 1.56 millones de teus, luego siguió el área portuaria (con todas sus terminales) de Colon de Panamá con 1.51 millones de teus.

En el mundo los diez primeros puertos fueron encabezados por Hong Kong y Singapur. Luego siguen Shanghai, Shenzhen y Pusan.

La experiencia recogida en las reformas portuarias de América Latina nos trae los problemas (p.19-20):

- las reformas aun las exitosas raramente han sido concebidas en el marco de una planificación general del transporte y la logística en los países.
- Existe un déficit casi generalizado en materia de reconversión de las autoridades portuarias.
- Algunas autoridades pueden aparecer inoperantes
- En muchos lugares la reforma portuaria se ha centrado casi exclusivamente en la práctica del concesionamiento o autorización de nuevas iniciativas. No se han resuelto puntos críticos relativos a: accesos, conexiones con la infraestructura de transporte y logística, la relación con las ciudades, el cuidado ambiental y la situación de los puertos que no resultan atractivos a la inversión privada.
- Hay deficiencia en la distribución de los riesgos y persisten incertidumbres judiciales.
- pese a las políticas en materia de defensa de la competencia no se han considerado los eslabones previos o posteriores lo que pone en riesgo los beneficios logrados.

	<p>-los mecanismos de valuación de activos concesionados no han sido los mas eficaces,hay diferencias y distorsiones en las practicas de precios de los servicios concesionados.</p> <p>-sigue pendiente una reforma de fondo de la normativa aduanera.</p> <p>Debido a lo anterior se establece una serie de recomendaciones que levarian a una cambio en las reglas de juego de la competencia interportuaria en la region y con respecto al resto del mundo(p.20).</p> <p>El trabajo con gran información cuantitativa prueba las variaciones en la oferta y la demanda de transporte maritimo.</p> <p>Analiza tambien los fletes maritimos y las causas de los aumentos de los fletes, revisa aspectos de construccion naval, la situación de las banderas de las flotas navieras, y estudia los aspectos actuales de proteccion y seguridad maritima y portuaria y termina presentando las operaciones del Canal de Panama.En el canal de Pnama se registraon el trasnito de 11,725 transito de buques de alto calado con un promedio de 32.1 transitos por dia.Se movieron en total 242.7 milones de toneladas netas par el 2003. Se recaudaron 666 millones de dolares en el 2003 por concetos de peaje. Respecto a la carga contenedorizada en el ano fiscal de 2003 se manejanon un volumen total de 47 millones de toneladas. Esto representa el 24.9 % del total de carga reportado por el Canal.</p>
<p>35. Silvia Gorenstein. "Nueva Institucionalidad y proyección local tras la privatizacion portuaria argentina. Los casos de Bahia Blanca y Rosario".EURE.VOI. 31, No 92, Santiago de Chile, mayo 2005, pp.1-24.</p>	<p>El trabajo de la autora sigue los siguientes puntos: Resumen, 1.Introduccion, 2. Tendencias del escenario portuario contemporaneo, 3. Contexto y normativa de la privatizacion portuaria argentina, 4.Los puertos de Bahia Blanca y Rosario después de la reforma, 5. Reflexiones finales, y 6.Referencias bibliograficas.</p> <p>En resumen este articulo examina la estructura institucional-regulatoria resultante de la privatizacion portuaria efectuada en Argentina durante los anos noventa,en el marco de las transformaciones sectoriales a escala mundial y del anadamiage conceptual que sostiene nuevos formatos institucionales para reemplazar el rol antes desempenado por el Estado nacional.? Como funciona la nueva institución portuaria,con parcelas de poder compartidas entre el sector publico y los segmentos privados involucrados en la actividad?. ¿En que medida esta institucionalidad ha operado sobre las condiciones de governance local?. Desde estos interrogantes centrales, el articulo se focaliza en las experiencias de los puertos de</p>

Bahía Blanca y Rosario, analizando las implicancias de una reconfiguración institucional modelada por la valorización del capital privado y medida por el ejercicio de un poder público compartido entre dos niveles territoriales (provincia-municipio) de aquí se infieren temas que replantean la visión del puerto como fuerza propulsora del desarrollo económico territorial, y que se discuten revisando la naturaleza de los vínculos ciudad-puerto y los alcances de su proyección en la economía local desde la reforma (pp. 1-2).

En el punto 2. : Tendencias del escenario portuario contemporáneo desarrolla las siguientes secciones: 2.1 Globalización, innovaciones y cambios tecnológicos, 2.2 comunidad portuaria, puerto-empresa y governance en la ciudad-puerto, y 2.3 cambios en las coordenadas regulatorias.

La investigadora Gorenstein analiza que en las dos últimas décadas se han producido transformaciones en el transporte marítimo y los sistemas portuarios que incluyen las siguientes fuerzas y elementos más significativos:

- La creciente globalización de la producción y los mercados, proceso liderado por los grandes conglomerados multinacionales. Se observa que los flujos entre Asia-América del Norte superan a los del Atlántico Norte (entre Europa y Estados Unidos), mientras que los intercambios entre los países asiáticos poseen un dinamismo superior al de las líneas entre Europa y Asia.
- La introducción del container se encuentra en el centro de los cambios tecnológicos del transporte fluvial-marítimo y constituye la base del desarrollo del transporte multimodal.
- Se consolida una élite de grandes puertos concentradores (hub ports).
- Hay una tendencia a la baja en los costos del transporte marítimo por la disminución de los salarios y la mano de obra necesaria en la navegación y actividad del puerto.
- Nuevos modelos de gestión en los puertos comerciales, con modalidades de coordinación entre etapas y agentes más estrechas.

"Resumiendo, cinco aspectos interrelacionados resultan en el actual contexto sectorial: innovaciones tecnológicas y organizacionales; especialización y adaptación del equipamiento a las nuevas tendencias de los buques y exigencias de los cargadores en materia de prestaciones portuarias; amplificación de servicios y cambios en la gestión logística; surgimiento de nuevos agentes y centros de control del sistema portuario mundial; profundización de la competencia inter-portuaria y desaparición o declive de numerosos puertos comerciales, que deriva en el aumento

de la concentración económica en la estructura portuaria Internacional(p.4)".

En el punto 2.2. : "el enfoque del puerto como puerta de entrada es reemplazado por una concepción mas amplia y flexible del puerto como espacio abierto de negocios industriales, comerciales y de servicios, lo cual plantea nuevas perspectivas analíticas en torno a las interrelaciones puerto-ciudad": "Estas ideas, ampliamente difundidas a través de estudios académicos, congresos y lineamientos propuestos desde organismos internacionales. Estimulan formaciones mesopolíticas y económicas adaptadas a la nueva construcción institucional que involucra al puerto y las ciudades portuarias. Tres categorías analíticas pueden asociarse a estas formulaciones(p.5):

-comunidad portuaria. Alude a una configuración institucional intermedia entre el mercado y la empresa. "la comunidad portuaria es en la práctica la alianza de todos los principales grupos de la zona portuaria, en el que los distintos grupos defienden sus intereses y promueven y coordinan su actividades. Baudouin(1999) extiende este concepto, de origen esencialmente portuario, a la ciudad." Cada firma en la ciudad portuaria tiene evidentemente sus propios intereses, a veces perfectamente contradictorios a los de sus vecinas". "Mas, por otro lado, todas tienen interés en hacer que el puerto atraiga mas tráfico." Cooperar hace claramente que cada una pueda aportar un máximo de plus-valor a los flujos que no conseguirían atraer solas (p. 34)".

-la noción de comunidad portuaria esta estrechamente vinculada a la nueva concepción puerto-empresa.

-la organización territorial del puerto opera como una fuerza productiva a través de recursos, infraestructuras y externalidades específicas. En tal sentido, se difunde el concepto de plaza portuaria (UNCTAD, 1992 b), como ámbito en el que se desarrollan actividades que contribuyen al funcionamiento del puerto (aduana, administración, empresas de mantenimiento, bancos, agencias de seguros, etc) y como interfase donde la ciudad y el puerto deben asociarse para trabajar juntos (p. 5)".

La autora coincide con otros autores cuando afirma (p.6): "un rasgo clave de la nueva arquitectura organizacional es que ella tiene lugar en una red global donde algunos puertos operan como nodos o hubs centrales".

En el punto 2.3 de cambios en las coordenadas regulatorias se menciona: " las experiencias internacionales, particularmente la de los países desarrollados muestran diferencias en los formatos institucionales adoptados para el ejercicio de la autoridad y administración del puerto. Como señala Porto (1999), no hay un formato estandar de gestión portuaria, dado que ellas reflejan, en buena medida, la forma de constitución de poder de su sociedades; en países donde se destaca el poder publico, como el caso europeo, los puertos poseen administraciones publicas insertas en la estructura de poder local; hay diferencias y diversidad en estados Unidos, mientras que en Inglaterra predomina el criterio de administración privada. Así, las modalidades varían desde la concepción ultra-liberal inglesa, con puertos administrados por entes privados y autonomos, hasta el llamado modelo latino o mixto, propio de todos los países del Mediterraneo, donde los puertos son estructuras publicas generalmente gestionadas en el ambito local y regional, sobre las cuales el Estado central suele proyectar su orientación estrategica y capacidad de financiamiento.

Más recientemente, se alude al modelo latinoamericano (Hoffman, 2001) para encuadrar los rasgos básicos del proceso de privatización portuaria efectuada en el continente durante la última década, tales como: adopción de un esquema de participación privada tipo landlord, donde una única compañía concesionaria del puerto o las terminales provee los servicios de estibaje y otras operaciones; mayor participación privada en el comercio internacional (exportaciones e importaciones) a través de puertos y terminales especializadas; y fuerte intervención de las grandes compañías y operadores transnacionales.

Siguientemente la autora desarrolla el caso de la privatización portuaria argentina que no se va a detallar en este resumen. No obstante cabe indicar la conclusión principal del caso argentino cuando afirma (p. 19): "La observación del caso rosarino sugiere que en la interacción ciudad-puerto surgen dimensiones locales nuevas. Entre las múltiples razones que marcan la importancia de profundizar este tipo de estudios se podría destacar tres: Una relacionada con la posibilidad de identificar aspectos específicos (económicos, político, sociales) del contexto estructural en el cual se desenvuelven y materializan las iniciativas de la ciudad en torno al puerto. La segunda, asociada al grupo de actores e intereses

	<p>locales, además de la instancia gubernamental, capaz de dar soporte a la expansión productiva y movilizar las sinergias del puerto. Por último, las nuevas coordenadas de la gobernabilidad territorial, para profundizar en estos procesos y sus condicionantes en el caso portuario, desde un replanteo del sentido del patrimonio público y su control efectivo para el conjunto social (p.19)".</p>
<p>36. Andreas Raitelhuber, Jürgen Weller y Otros. "Reestructuración sectorial y cambios en las pautas de la demanda laboral" (análisis del sector portuario de Chile). CEPAL. Serie Macroeconomía del desarrollo. No 38, Santiago de Chile, julio del 2005, 124 pp.</p>	<p>Este artículo desarrolla el siguiente índice: Resumen, Introducción, 1. La discusión a nivel agregado, 2. Los cambios a nivel sectorial, 3. El impacto del cambio tecnológico y organizacional en el empleo - un análisis del sector portuario de Chile. 4. Conclusiones, Bibliografía y Anexos.</p> <p>Es un artículo profundo y con detallada bibliografía, del cual este resumen se dedicará a resaltar aspectos que interesan de los cambios en los puertos chilenos y sus impactos en la mano de obra y empleo en un sentido amplio. Se busca conocer que enseña el caso chileno a los puertos mexicanos.</p> <p>"El detallado estudio de caso del sistema portuario chileno encuentra que las expectativas favorables respecto al impacto de los cambios tecnológicos y organizativos recientes en las características laborales se cumplieron solo parcialmente (p.7)".</p> <p>En el capítulo III se responden algunas hipótesis planteadas. Por ejemplo, la oferta laboral ha sido mayor después del año 2000, si se mide con el número de personas con derecho al trabajo portuario, pero es menor si se considera el número de persona que (p.87) efectivamente trabajan de vez en cuando. Hay un elevado número de novatos (varios miles) que están trabajando en el sector portuario. Por un parte, está claro que el trabajo portuario no puede ser el privilegio de un determinado grupo, pero por otro, no tiene sentido tener al sector portuario sobre-poblado. Es más, dadas estas experiencias, con vistas a futuras modernizaciones portuarias conviene evaluar al sesgo de determinados elementos de los planes sociales estatales. (p.88). Quizás vale la pena abandonar los inexitosos planes de reconversión laboral y centrarse en planes de capacitación profesional, orientados a los requerimientos contemporáneos del trabajo portuario, para los trabajadores con cierta antigüedad.</p> <p>Las estadísticas que engloba la fundación de terminales monooperadores en los tres puertos más grandes del país, revelan aumentos considerables a nivel sectorial de</p>

personas que asistieron a cursos de capacitación profesional (p.88).

Es imposible medir el desarrollo de la demanda laboral agregada-en terminos de turnos hombres realizados, inmediatamente antes y después del inicio de los primeros terminales monooperadores.dada la mala calidad de los datos laborales reportados por las empresas en la mayoría de los puertos,a excepcion de los tres mayores puertos del país-ni siquiera hoy en día puede medirse de forma exacta a nivel nacional(p.88).Sin embargo, basandonos en las declaraciones de multiples informantes clave, se puede constatar que como resultado de la mayor productividad laboral, la demanda por mano de obra medida en turnos hombres-ha bajado por lo menos por la mitad (p.88)".

En el aspecto 3.6.2 de tendencias recientes, expectativas y opciones de política Se dice sobre la:"conflictividad laboral": un sector portuario chileno con puertos de trabajos modernos y estables, y con una fuerza laboral altamente motivada y calificada,parece ser lejano todavía(p.90).Especialmente la reunificación del movimiento sindicalista a nivel nacional y la intensificación de sus actividades-tales como bloqueos que paralizan a veces los puertos de regiones enteras(Diario financiero, 5 de junio del 2003) y amenazas de paros nacionales-han de ser atendidos como una señal de descontento con la situación social en el sector.Su reivindicación de sustituir el curso de seguridad de 40 horas por una formación profesional mas amplia como prerrequisito para el acceso al trabajo portuario despierta temores en el empresariado de volver a un monopolito laboral, tal como existía antes de 1981(p. 90)."

"Un tema importante para futuros estudios sera el seguimiento de las estadísticas laborales de la Autoridad marítima,para identificar posibles mejoras o empeoramientos de los temas antes tratados.Lamentablemente en varios puertos medianos y grandes,la información entregada por las empresas de estiba es tan incompleta que resulta imposible elaborar estadísticas validas(p.92)".

En resumen, el reciente desarrollo del ambito laboral en un contexto de un intenso cambio tecnologico y organizacional(CTO) en los puertos chilenos es un tema de interés e importancia no solo para este país,ya que en otros puertos y países tambien se van a realizar reformas portuarias e innovaciones tecnologicas y organizacionales.Por muy específico que parezca el tema

	<p>de la modernización portuaria, los resultados de este estudio pueden ser válidos para otros sectores que comparten algunas particularidades del sector (ejemplo: negocio discontinuo y en parte estacional; persistencia de trabajo físico duro al aire libre; elevado riesgo de accidentarse; relevancia de interés de seguridad nacional en un sector económico, etc), como por ejemplo, otras ramas del sector de transporte, la agricultura, la silví y acuicultura, la pesca o la construcción (p.92).</p> <p>El caso chileno demuestra finalmente (pp.95-96):" que el sistema portuario chileno todavía está en la búsqueda de cómo armar la "ecuación" de integrar los objetivos estratégicos (aumento de la productividad con menores costos e interrupciones de la actividad portuaria) y un cambio tecnológico y organizativo correspondiente con una política de recursos humanos sostenibles a largo plazo. Para tales metas se requiere mejorar la coordinación en diferentes niveles:</p> <ul style="list-style-type: none"> -entre las empresas del sector -entre las empresas y los trabajadores -entre las empresas, los trabajadores y el sector público (p.96).
<p>37. Jose Granda V. "Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios". CEPAL. Serie Recursos naturales e Infraestructura. Cuaderno No 103. Santiago de Chile, noviembre del 2005, 56 pp.</p>	<p>Este artículo bastante innovador para el medio latinoamericano, por el enfoque que usa para su análisis, desarrolla los siguientes puntos: resumen, I. Introducción, II. Marco teórico, III. El espacio de la globalización, IV. Recomendaciones en materia de investigación, V. Síntesis y conclusiones y Bibliografía.</p> <p>El propósito de esta investigación es: "analizar los impactos de la organización de la actividad portuaria resultante de la combinación de dispersión espacial e integración global de la actividad económica en las ciudades puerto, y se formula a partir de afirmar que, estas ciudades siendo parte de este proceso, son parte de una nueva arquitectura organizativa resultante de los reescalamientos y articulaciones entre dichas ciudades, donde algunas serían excluidas, y se pregunta por qué ocurre esto; además cuestiona ¿qué funciones les exige la</p>

economía global?,? ¿que dificultades y transformaciones deberan asumir para poder reestructurarse territorialmente y asumir dichas funciones?(p.7-8)".

"Una respuesta al problema de investigación, plantea como hipótesis, que las ciudades puertos en el contexto de creciente globalización económica, serian incluidas en esta nueva arquitectura organizativa, dependiendo primordialmente de la integración de sus mercados regionales de referencia en el comercio global de mercancías (p.8)".

En el capítulo II definido como marco teórico el autor Granda desarrolla los siguientes puntos: A. Ciudades y globalización: 1. Una nueva alianza una nueva geografía 2. Lo local y lo global, 3. los espacios de innovación y los servicios a la producción.

En el punto 1. de esta parte el autor y denominada: "una nueva alianza una nueva geografía" dice: "Al respecto, las Ciudades puerto, al participar en este proceso, tambien configurarian centralidades, siendo parte de una Ciudad global, o como un Hub distinto de esta red, y como parte de otra red de ciudades, pues estas centralidades pueden corresponder a cualquier actividad como fase de producción y participar de numerosas redes(p. 11)". "Pero tan importante como participar de este proceso, son las consecuencias del mismo." A juicio de los investigadores, estas areas ven alterar su morfología, aunque con una clara diferencia entre ellas de acuerdo a su posicionamiento en la red y la red o redes de las cuales son partícipes. Uno de los cambios en la morfología urbana, es la tendencia hacia un escenario metropolitano en forma de red o archipiélago (Veltz, 1999), desplazando a otras formas de articulación del espacio mas compactas o con crecimiento en forma de mancha de aceite, donde se observa un triple(p.11)proceso: densificación, concentración expandida en terminos de Carlos De Mattos, y la aparición de sub centros en la periferia de la aglomeración(p.12)".

Tambien en esta parte dice(p.12): "En el caso de las Ciudades Puerto podrian esperarse formas similares en la morfología urbana al margen de la infraestructura portuaria, e indistinto de un modelo territorializador, respondiendo solamente a logicas globales como enclaves de las empresa trasnacionales".

Por ultimo concluye(p.13): "Estas transformaciones territoriales, centrandonos en las Ciudades Puerto,

conllevarian a una revalorización del territorio como dinamizador económico, mas aun si existe el interes por potenciar estas como ventajas competitivas frente a las comparativas, considerando el dinamismo de las primeras frente al caracter estatico de las segundas". "Pero finalmente, y en general, estas transformaciones tambien terminan generando nuevos desequilibrios territoriales, la dualización, en terminos de Castells, que se manifiesta en espacios bien conectados a las redes, innovadores o ganadores, servidos por los medios del conocimiento, frente a los mal conectados o excluidos, considerados marginales o perdedores, como menciona Benko y Lipietz (Benko y Lipietz,1994)(p. 13)".

En el punto 2. de "Lo local y lo Global": plantea que "el proceso de globalización exige nuevas estrategias para la competencia y la competitividad, tanto para las empresas como para los territorios. En este sistema donde la actividad economica se dispersa geograficamente pero se integra globalmente, los menos conectados al circuito de redes globales o debiles son excluidos y los mas se favorecen. Esta disyuntiva, entre exclusión e inclusión frente a lo global, esperaria un reposicionamiento de lo local(p.13)".

Enseguida el articulo plantea una critica a Martner al decir:"Si bien Martner, senala que partir de estas consideraciones se revaloriza al puerto como espacio vinculante e interactivo, principalmente entre el ambito local y global, lo que dificilmente podria ser en el periodo anterior por la condicion de borde que resalto el puerto siempre frente al exterior (Martner,1999); tambien se podria esperar tolo lo contrario, procesos de exclusión, entre la Ciudad y el Puerto, y entre lo local y lo global, Esto ultimo, se daria con la construccion de infraestructuras portuarias fuera de las areas tradicionales de dichas actividades, donde dichas localizaciones responderian solo a logicas globales de las grandes empresas mundiales de navegacion maritima y los grandes conglomerado industriales de importación y exportacion (p.14).

En el punto III: "El espacio de la globalización" el autor en la seccion A. Los puertos en la economia global, anota que las Ciudades Puerto no han escapado a las transformaciones de la economia mundial, teniendo que reorganizarse, estos espacios han adquirido mayor relevancia debiendo constituirse en nodos principales de articulacion de las redes productivas crecientemente globalizadas, variando su características y funciones, en la medida en que las formaciones economicas- sociales y las

regulaciones interiores de sus países, se han modificado ante la necesidad por insertarse o mantenerse en la competitividad mundial(p.19)”

Se resume a continuación distintos puntos resaltantes del artículo que interesan especialmente para el trabajo, aunque en general todo el artículo contribuye a enriquecer el estado del arte portuario, así como fueron los trabajos pioneros de Martner.

-se distinguen dos modelos de gestión portuaria: por un lado aparece el Hub Port y, por otro, una nueva integración entre el tejido metropolitana y la infraestructura portuaria. En ambos casos, como se mencionó anteriormente, sus lógicas operacionales escapan del entorno geográfico, administrativo y empresarial portuario(p.20).

-En ambos modelos de gestión portuaria se considera que para ser parte de esta competencia y no ser excluido, el puerto ahora debe dejar de ser un ente pasivo dentro del flujo de mercancías, para convertirse en uno verdaderamente activo, trazar estrategias y planificar un desarrollo integral de su área de influencia, dejando de ser un territorio aislado(p.22)”.

-parafraseando a Sassen(Sassen, 1999)”los puertos ahora, no son solo puntos nodales de coordinación de procesos, sino también sitios particulares de producción y concentración de servicios avanzados y de innovaciones y para la formación de mercados, ambos centrales en la internacionalización y expansión de la actividad(p.22)”.

-“ Así, un puerto eficiente ubicado o inserto en medio, sea una ciudad, región o país ineficiente, terminará siendo ineficiente y no podrá aspirar a un futuro promisorio(p.24)”. La ineficiencia del medio, para el desarrollo portuario, puede tomar múltiples formas, desde las organizaciones políticas y económicas orientadas hacia el desarrollo portuario(capacidad de formular estrategias y políticas), las condiciones marco macroeconómicas (política comercial, de competencia, fiscal, presupuestaria, etc.) o las políticas concretas para el aumento de la competitividad de determinados sectores que dependen de esta actividad(política de importación, fomento de las exportaciones, de infraestructura, ambiental, tecnológica, laboral, etc.) (p.24).

“Finalmente, todas estas condiciones pueden influir en el desarrollo de la infraestructura portuaria propia o la escasez de la misma, también en las inversiones en

	<p>accesos y accesibilidad adecuada tanto de transporte en general, como de comunicaciones en particular, que dificultarían la articulación con las redes de distribución, y por último, hasta la mala decisión de la localización del puerto, lo que indudablemente impactaría en el hinterland como del foreland portuario(p.24)".</p>
<p>38. Lorena Garcia. "Competencia Interportuaria: delimitación y análisis del área de influencia de los puertos españoles". Tesis Doctoral, 2005 (http://www.eumed.net/tesis/lga/),334 pp.</p>	<p>Esta tesis Doctoral contiene los siguientes puntos: Introducción, 1. Fundamentos de la actividad portuaria, 2. Marco Institucional del Sector portuario,3. La competencia Interportuaria y la literatura económica, 4. delimitación del área de influencia de los puertos españoles, 5. Análisis del área de influencia de las instalaciones portuarias, 6. Formulación de un modelo de competencia interportuaria y 7. Conclusiones.</p> <p>"En el cap I empieza diciendo (p.9);" a principios del siglo XIX, Ralph Waldo Emerson, escritor y filósofo norteamericano, afirmaba que: las naciones más avanzadas son siempre las que más navegan". "Pero ¿navegan más porque son más avanzadas, o son más avanzadas porque navegan más?". "Probablemente ambas circunstancias vayan unidas y no puedan separarse, en cuyo caso la pregunta debería ser: ¿por qué navegan más?". O dicho de otro modo, ¿por qué se distribuye como lo hace el tráfico portuario? O lo que es más interesante. ¿"cómo alterar dicha distribución"? ¿Cómo competir por dicho tráfico? (p.9)".</p> <p>La autora en el punto 1.2 de principales modelos de organización portuaria dice:"atendiendo al grado de implicación de la administración pública en la gestión de los puertos, se distinguen tres modelos básicos de organización portuaria alternativos: Landlord, Tool y Services (p.26). En el primero, la Administración correspondiente planifica, construye, posee, conserva y gestiona la infraestructura, mientras las empresas privadas, propietarias de buena parte de los activos que conforman la superestructura(edificios) y de aquellos otros necesarios para desarrollar su actividad(gruas y equipos móviles),son las encargadas de prestar los servicios portuarios. El segundo modelo se observa en puertos en los que la Administración es también la prioritaria y la responsable de la superestructura y de su equipamiento, y en los que la iniciativa privada provee los servicios portuarios utilizando(p.260) los activos existentes ,a los que accede a través de contratos de concesión o de licencias de uso(p.27)."El último de los modelos es propio de las instalaciones en las que la administración posee y es la responsable de todo lo relacionado con la actividad</p>

desarrollada en el puerto, incluso de la provisión de los servicios portuarios (p.27)".

En el punto 2.3. "Modelo de gestión portuaria vigente en España" se habla del "nuevo Fondo de Compensación Interportuario". "Que impulsa la realización de aquellos proyectos cuya puesta en marcha es deseable desde el punto de vista social pese a no ser suficientemente rentables (p. 57)". "Desde la perspectiva de Puertos del estado este fondo es tan necesario para favorecer la cohesión del sistema como antes lo fueron los otros dos, cuya actuación niega que haya alterado la competencia interportuaria porque, además de que considera que la cuantía de su ayudas fue poco relevante, su principal fuente de recursos estuvo relacionada con la actividad desarrollada en instalaciones industriales muy concretas, cuya ubicación no se decide dentro del ámbito competencial de las Autoridades Portuarias(p.58)".

Vale la pena destacar la crítica que realiza Nombela Merchan y Trujillo Castellano(1999:71-84): "...la deseada competencia interportuaria nunca podrá ser completa mientras se mantenga un modelo en el que unos puertos reciben ayudas procedentes de las contribuciones de otros, especialmente cuando lo que se preve es que la mayor rivalidad que encuentren los puertos españoles sea entre ellos mismos(p.58)".

Conclusiones:

Concluido el reparto interportuario de los flujos comerciales generados en cada una de las 47 provincias analizadas a lo largo de los 15 años objeto de estudio, fue posible determinar algo hasta ahora desconocido: el área de influencia de cada uno de los puertos peninsulares españoles. Y fue posible hacerlo además desde los dos puntos de vista posibles: delimitando el territorio que promueve el grueso del tráfico de cada uno de ellos, identificando a aquellas provincias que canalizan la mayor parte de sus transacciones a través de sus respectivas instalaciones(p.234). "Los puertos españoles aun disfrutaban de un importante poder de atracción sobre los tráficos generados en su entorno geográfico(p.234)".

"Los resultados obtenidos mediante la aplicación de indicadores de desigualdad a los datos manejados reflejaron la existencia de un importante desequilibrio espacial(p.235) en la configuración del área de influencia de cada puerto, lo que da idea de la dependencia de estos respecto a la actividad económica generada en su entorno)(p,235)." Pero lo más revelador fue comprobar

	<p>como el reparto interportuario del trafico provincial habido a lo largo de los 15 años estudiados tampoco tiene lugar de manera equilibrada, indicando que desde cada territorio existen unas preferencias muy marcadas a favor siempre de un grupo muy reducido de puertos. Estos es, segun desde donde se realice la selección portuaria, el resultado de la misma es claramente distinto (p.235)".</p> <p>"Desde el punto de vista del trabajo realizado, haber llegado a esta conclusión y haberlo hecho de modo en que se hizo, permite hacer las siguientes valoraciones (p. 237). La primera, que es posible abordar el analisis del complejo mundo de la competencia interportuaria partiendo de un concepto a menudo ignorado: el de hinterland. La segunda, que es posible hacerlo obviando quien es el responsable de la eleccion del puerto; lo que confiere mayor rigor al analisis al eliminar conjeturas al respecto. La tercera, que cuando la competencia tiene lugar en el ambito de un sistema portuario que, como el nuestro, apenas mueve mas trafico que el generado dentro de sus fronteras nacionales, siendo este eminentemente de graneles, la expansion del transporte de contenedores habida hasta el momento no ha provocado una reduccion significativa del grado de cautividad del mismo. Y cuarta, que en tanto la ubicacion de los puertos respecto al lugar de generacion del trafico se revela como principal variable explicativa de la distribucion de la actividad portuaria, convendria analizar dos cuestiones antes de abordar cualquier proyecto de inversion encaminado a incrementar el atractivo potencial de sus respectivos muelles: cual es el margen disponible para competir por el trafico una vez descontado el efecto de su particular ubicacion, y cuales son los factores que tienen mayor impacto dentro de ese margen y sobre los que poder actuar para maximizar la captacion de actividad en dichos muelles(p. 237)".</p>
<p>39. Ana Maria Costa, Susana Brieva y Liliana Iriarte." Nueva institucionalidad en el sistema portuario argentino: vinculacion publico/privada en la organizacion del puerto Quequen". El Colegio Mexiquense, A. C, Economia, Sociedad y territorio, Toluca, Vol. V, Num. 20,2006, pp. 753-779.</p>	<p>"En ese trabajo las autoras proponen analizar la experiencia organizativa y de gestion del Consorcio de Gestion del Puerto Quequen en Argentina, y reflexionan acerca de sus efectos economicos, sociopoliticos y territoriales resultantes de la descentralizacion y privatizacion portuarias(p.753)." Del analisis surge que si bien existe una mejora en los indicadores de eficiencia economica que otorgan mayor competitividad al puerto, y que la descentralizacion ha promovido una mayor participacion del conjunto de actores involucrados en la actividad, aun existen ineficiencias y problemas de gobernabilidad derivados de la coexistencia de logicas diferentes entre los distintos grupos de interes que participan en la gestion portuaria (p.753).</p>

El artículo contiene: Introducción, 1. Enfoques teórico y estrategia metodológica, 2. Localización, especialización y eficiencia económica del puerto Quequen, 3. Cambios en la administración y gestión portuaria argentina: el consorcio de Gestión del Puerto Quequen; y 4. Articulación público/privada en la organización del puerto Quequen; y Consideraciones finales.

En la introducción las autoras afirman que: "Distintos estudios (Hoffmann, 1999; FIEL, 1999; Gradel, 2000; Thomson, 1999; Nombela y Trujillo, 2000; CEPAL, 1992) señalan la eficiencia económica alcanzada por el sistema portuario después de las reformas sin profundizar en la dinámica alcanzada por el nuevo esquema organizativo y de gestión (p. 754)".

"La hipótesis de trabajo plantea que a pesar de la eficiencia económica lograda mediante la acción conjunta público/privada en el Consorcio de Gestión del Puerto de Quequen, aun existen ineficiencias y problemas de gobernabilidad derivados de la coexistencia de lógicas diferentes entre los actores sociales involucrados en la actividad portuaria (p. 755)".

En el punto de enfoque teórico y estrategia metodológica: "las autoras afirman que para cumplir con el objetivo propuesto se recurre a un diseño de investigación cuali-cuantitativo que combinan conceptos provenientes de tres matrices disciplinarias: la economía, la geografía y la sociología (p. 755)". En detalle, desde la perspectiva de la economía institucional, la comunidad portuaria constituye una configuración intermedia entre el mercado y la empresa". "Se trata de un dispositivo contractual formal que rige las relaciones de competencia de naturaleza (p. 755) conflictiva y, al mismo tiempo, de cooperación entre las empresas que intervienen en el transporte y los puertos (p. 756)".

"De la geografía se adoptan los conceptos de espacio económico, hinterland y estrategia espacial. Se entiende por el primero el campo de formación de estrategias, confrontación de fuerzas y consensos entre los agentes y grupos económicos". "Por su parte, hinterland se define como el área de influencia o espacio económico organizado alrededor de un puerto, mientras que estrategia espacial hace referencia a las decisiones de localización que adoptan las empresas para alcanzar objetivos y fines específicos (p. 756)".

Por último, desde la vertiente sociológica, en el análisis

del comportamiento de la organización y las interrelaciones entre los distintos actores sociales involucrados se adopta el concepto de campo desarrollado por Bourdieu(1999). "En este caso la unidad de analisis es la organización o campo, representado por los actores sociales que interviene en la comunidad portuaria (funcionarios, sindicatos, y empresas).Este campo es el espacio de relaciones de fuerza o de luchas donde hay intereses puestos en juego y donde los distintos agentes e instituciones ocupan posiciones diferentes según el capital específico que poseen, y elaboran distintas estrategias para defender su capital (p.756)".

Consideraciones finales(pp.774-776):

En primer lugar, a partir de la acción público/privada en el puerto de Quequen, se verifican signos positivos en los indicadores de eficiencia económica que otorgan mayor competitividad a este puerto. En segundo lugar, la descentralización promueve una nueva forma organizativa por medio de entes que tienden a asegurar la participación de todos los sectores interesados en el quehacer portuario, tales como operadores, prestadores de servicios, productores, usuarios y trabajadores vinculados a la actividad, además de los miembros del sector público que representan a la provincia y al municipio donde se encuentra emplazado el puerto(p.775).

Un tema pendiente de resolución tiene que ver con el pago del canon por parte de la terminal Quequen, dado que no existe acuerdo entre el consorcio y la provincia respecto a quien le corresponde el cobro. Como resultado, el monto se encuentra en caución en la justicia(p.775).

"Mas tarde, frente a los primeros signos de la crisis económica, surgen las primeras divergencias entre el sector público y el sector privado en cuanto a las inversiones por realizar y a la distribución (775) y aplicación de los excedentes generados (p.776)". "Esta divergencia entre una lógica de mercado y una lógica política esta ligada a las prioridades que cada sector asigna y tiene sobre las utilidades generadas". "Mientras los empresarios no están dispuestos a continuar resignando utilidades y enfrentar las nuevas inversiones, los funcionarios parecen más preocupados por mantener y ejercer el poder, con la búsqueda de reconocimiento de la comunidad y, en algunos casos, mediante el clientelismo político (p.776)".

"Por último, en la trayectoria de la organización del puerto

	<p>Quequen es posible afirmar que impera una logica local/territorial sobre la global en la toma de decisiones, dada la búsqueda de legitimidad en la comunidad en la eleccion y conformacion del Consorcio de Gestion, que siempre da prioridad a miembros de raigambre local en su presidencia(p.776)".Esta logica se contrapone con la estrategia de inversion y localizacion desplegada por las empresas trasnacionales, que al participar en distintos puertos del pais y del mundo, cuentan con mayor información que les permite garantizar mayores retornos a la inversión y que, en ultima instancia, pueden decidir quien gana y quien pierde en la competencia interportuaria. Hasta ahora, este puerto no parece ocupar un lugar destacado en las decisiones de esa firmas, aunque estas mantiene su presencia en el (p.776)".</p>
<p>40. Luis Dominguez Roca. "Contenedores y Turistas: Reflexiones sobre la Relacion entre Ciudad y Puerto a Inicios del Siglo XX".Revista Geografia, Espacio y sociedad. Vol. 1, No 1,18-1,2006,13 pp.(http://www.gi.ulpgc.es/ges/index.php).</p>	<p>En este articulo novedoso el autor "se propone una reflexion sobre la incidencia de los desplazamientos y los lugares portuarios en la constitución material y simbolica de lugares mas amplios: barrios portuarios, ciudades portenas, hinterlands y estados, asi como su rol en la construccion (efectiva e imaginaria) de una economia y una sociedad"globales(p.1).</p> <p>En el trabajo: "se considera al puerto como una estructura tecnico-social localizada, constituida por varios niveles interrelacionados: fisico, funcional y especificamente social, como un eslabon estrategico en la circulación global de valor("valor en el espacio",según Moraes,1987) y como un receptáculo localizado de valor("valor del espacio")(p.1).</p> <p>El articulo contiene las siguientes partes: I. Introduccion, II. Los puertos en la constitución de una economia y una sociedad'globales", III. Algunas categorías conceptuales para el analisis de la relacion entre puertos y ciudades; y Bibliografía.</p> <p>En la Introducción:"Un puerto es, ante todo, un lugar preparado para ciertas clases de desplazamiento".Es un punto de contacto entre la tierra y el agua, entre una red de circulación terrestre y una red de circulación marítima o fluvial; tambien es un lugar de contacto entre personas, entre grupos sociales y entre culturas"(p. 1).</p> <p>El puerto como una estructura tecnico-social localizada:</p> <p>"Definida como una estructura tecnico-social localizada, entendiendo como tal una estructura compleja que abarca</p>

tres niveles interrelacionados:

-un nivel "físico" o "espacial", es decir un conjunto de elementos materiales (naturales o artificiales) en una localización determinada (en este caso, un sitio transformado por la acción humana mediante la producción de un conjunto de infraestructuras portuarias);

-un nivel "funcional", equivalente al conjunto de actividades que se realizan en ese espacio y que se expresan en un conjunto de flujos de materia y energía (para este trabajo, el conjunto de desplazamientos que tienen origen o destino en el espacio portuario);

-un nivel específicamente "social" conformado por el conjunto de relaciones sociales (económicas, políticas, culturales, etc) que se establecen entre los actores que están directamente vinculados a ese espacio o a esas actividades (en este caso, el conjunto de actores sociales vinculados con los espacios y actividades portuarias).

"esto significa que un puerto (grande o pequeño) puede ser entendido como una estructura técnico-social localizada, pero una red de puertos separados entre sí por distancias considerables no sería una estructura técnico-social localizada (aunque obviamente podría ser considerada como una estructura técnico-social de otra escala, por ejemplo 'regional' o global)". Cabe aclarar que lo que está localizado es la base física a partir de la cual se define la estructura y no el conjunto de actores involucrados". "Estos pueden situarse a miles de kilómetros, pero formarán parte de la estructura técnico-social localizada si mantiene una relación directa (por ejemplo, de apropiación o uso) con el espacio a partir del cual se define la estructura" (p.3).

En el punto II se desarrolla: 1. el pasado: el autor dice: "parece difícil exagerar la importancia que los puertos y las ciudades portuarias han tenido en la constitución material y simbólica del mundo moderno a partir del Siglo XVI. Dollfus nos recuerda que (p.4):

"Braudel y Wallerstein crearon el concepto de economía-mundo para describir esos sucesivos establecimientos de sistemas de explotación que se desarrollaron en una parte del Mundo (...)

'ciudades-mundo están en competencia unas con otras y se suceden en el comando de las "economías mundo" (...) Fueron sucesivamente Venecia y Genova, Ámsterdam y Londres" (Dollfus, 1993:30-31; traducción nuestra).

Las cuatro "ciudades-mundo" mencionadas en la cita fueron, ante todo, ciudades portuarias (p. 4).

En el punto: A) el puerto como lugar de contacto, se considera que "los puertos han sido puntos de contacto entre culturas(p.4)".

2.El presente:

A) el puerto como lugar de desplazamiento: "actualmente los puertos son una pieza clave en el funcionamiento de la economía global". "Los flujos comerciales internacionales siguen siendo en su mayor parte marítimos (p.5)". "Pero las exigencias son mayores que nunca: las actividades de transporte, transbordo y almacenamiento se han convertido en operaciones logísticas que requieren una coordinación fluida y un alto grado de eficiencia(p5)".

"Al mismo tiempo, los puertos son lugares-simbolos de esa economía global: la publicaciones dedicadas al comercio exterior suelen tomar los puertos de contenedores como icono.(p.5)". También son "nolugares" en el sentido de Marc Auge.

El puerto también es un lugar de contacto.(p.5).

En el capítulo III del artículo el autor define los siguientes conceptos: reestructuración portuaria, reconversión puerto- ciudad, reconversión puerto-puerto, espacios portuarios, periportuarios y funcionalmente vinculados con el puerto; y también define: espacios post-portuarios y señala algunos "problemas de investigación y gestión en la relación entre "ciudad" y "puerto".

Por último en el punto IV. Desarrolla algunos temas de la relación entre ciudad y puerto aplicado al caso de Buenos Aires. Presenta el papel del puerto en la constitución histórica de la ciudad, la reestructuración portuaria y transformación de los desplazamientos. En este caso presenta A) las reconversiones puerto-puerto, la B. La reconversión puerto-ciudad(Madero) y termina su análisis preguntándose si: Buenos Aires es una ciudad portuaria o post portuaria?(p.11 y 12.Finalmente se presenta una actualizada bibliografía.

Síntesis y conclusiones: hay nuevos paradigmas?

De la revisión de artículos realizada sobre los puertos de México y en América Latina se comprueba el dominio que tiene el enfoque económico, para analizar al sector marítimo y portuario. Hay predominio del enfoque neoliberal que lleva a las economías a privatizar sus

puertos, siguiendo el modelo económico emanado del Consenso de Washington. La importancia de la geografía, del territorio y de las redes, que constituyen los espacios de flujos, no son elementos metodológicos de uso común en muchos de los trabajos revisados. Se registra un cambio de pensamiento en el campo portuario que está llevando a nuevas metodologías de trabajo. Hay intentos también por ligar los puertos al desarrollo regional, notándose esquemas que resultan insatisfactorios en esta parte, denotándose claramente la diferencia entre los estudios regionales y el análisis de los puertos que parecen en general divorciados en la mayoría de trabajos vistos. La idea de hablar de un nuevo paradigma portuario latinoamericano ha llevado a políticas similares en la mayoría de países de la región. No obstante hay insatisfacción respecto a la privatización de los puertos de México, ya que el concepto de competencia ha permitido a algunos puertos escalar niveles importantes en el ranking nacional, mientras que otros parecen atrasados y desfavorecidos. Si bien la competencia en los puertos de México ayuda a mejorar los volúmenes de carga manejada, especialmente la de carácter contenerizada, actualmente se busca retomar el concepto de un Plan Nacional de Desarrollo Portuario, que tome en cuenta la opinión de los transportistas, usuarios y de actores económicos y sociales que le dan dinámica a los puertos. Otra concepción distinta de los puertos, implica considerar aspectos de geografía, de economía y de ciencias sociales incluyendo puntos nodales que tienen en cuenta Veltz, Castells y Mández, entre otros. Finalmente, no se debe olvidar que la visión sistémica de los puertos ayuda a considerar a éstos dentro del marco de las relaciones internacionales, que generalmente es adversa para los países periféricos o semiperiféricos, como México,...

Anexo No 2: La historia de la economía y de los puertos latinoamericanos en el Siglo XIX y XXI:

La economía Latinoamericana del Siglo XIX¹⁵⁵

Respecto a México el país tenía rutas marítimas que llevaban a Europa el 22 % de sus exportaciones y eran destinadas al Reino Unido, Francia, Alemania. Por su parte, el mercado norteamericano absorbía las tres cuartas partes de las mismas exportaciones que se componían de plata, oro, cobre y henequén. Entre el 1 y el 5 % del valor total de las exportaciones al terminar el Porfiriato¹⁵⁶ se componían de los siguientes productos: caucho, cueros, café, plomo, ganado vacuno, vainilla, garbanzos, ixtle, maderas finas y en menor porcentaje de fruta, chile, judías, verdura, miel, cervezas, tabaco, sombreros de paja, chicle, zinc, antimonio y mercurio. Es recién en el primer decenio del Siglo XX que empezó un crecimiento importante de las exportaciones en la industria petrolera, hasta el punto que al dejar Porfirio Díaz el poder México ocupaba el tercer lugar entre las naciones productoras de petróleo (W. Glade: 15).

Otro aspecto que merece resaltarse es respecto al capital, ya que las relaciones de América Latina con la economía mundial trajeron un relativo movimiento en los mercados de capitales de la región. La conexión del centro industrial con América Latina fue la fuerza motriz del proceso de acumulación de capital en todo el continente. Hasta el decenio de 1890 las inversiones norteamericanas fueron pequeñas y se realizaron en ferrocarriles y en minas de oro y plata en México, en ingenios de azúcar en Cuba, en unas cuantas líneas ferroviarias y en plantaciones en América Central, y en un reducido número de otras compañías de ferrocarriles en Ecuador y Colombia.

En 1914 las inversiones norteamericanas también habían aumentado mucho en la minería chilena y en la peruana, casi el 87 % de las inversiones directas estadounidenses se encontraban en solo cuatro países: México, Cuba, Chile y Perú.

¹⁵⁵ Estos antecedentes se basan en dos autores claves del tema: Ciro F. Cardoso (FCE, junio de 1987) y William Glade, que desarrollan la economía del siglo XIX. Últimamente se ha consultado para enriquecer el capítulo la siguiente referencia: Juan Carlos Moreno-Brid y Jaime Ros. "México: las reformas del mercado desde una perspectiva histórica." Revista de la CEPAL No 84. Santiago de Chile, diciembre 2004, pp35-57.

¹⁵⁶ Como lo señala Jaime Ros, los historiadores mexicanos han llamado "porfiriato" a los 33 años de dictadura de Porfirio Díaz (1877 a 1910).

Debe destacarse que las inversiones europeas en América latina, aparte de haber comenzado antes y de haber ascendido hasta una cantidad total mucho mayor en 1914, se diferenciaban de las estadounidenses en otros dos aspectos significativos, la dispersión geográfica era mucho mayor y una porción significativa correspondía a inversiones de cartera: especialmente en instalaciones tipo infraestructura, tales como: ferrocarriles, puertos, tranvías, compañías de fuerza y de luz, y otros servicios públicos.

Las inversiones británicas fueron para Argentina, más de un tercio del total de 5,000 millones de dólares al finalizar el período, para Brasil una cuarta parte; y a México le correspondió alrededor del 16 %. Estos tres países representaban poco más de las tres cuartas partes del total de la participación británica en América Latina.

Por su parte las inversiones francesas se concentraron en Brasil, en Argentina y México. Los campos de preferencia eran los títulos del Estado, los ferrocarriles, las minas, la banca y las finanzas. Los inversionistas alemanes que suministraron menos capital que los franceses mostraban preferencia por Argentina, Brasil y México e invirtieron relativamente poco en ferrocarriles y empresas de servicios públicos.

En suma, a la luz de la revisión de la economía del Siglo XIX se comprueba el impulso que se dio a los diferentes factores de producción. Destaca la presencia de inversiones hacia la infraestructura en donde cobran importancia los ferrocarriles y los puertos, que precisamente facilitaban el comercio internacional, fundamentalmente de materias primas y minerales.

Obviamente que en esta época cada país tenía un puerto que era el líder natural en base a razones históricas y su cercanía a la ciudad que era capital de la nación y era la forma como se insertaban al comercio internacional.

La economía Latinoamericana en el Siglo XX

1) Los primeros años del siglo XX

De acuerdo a Rosemary Thorp (1998:49) a comienzos del Siglo XX América se encontraba en medio de una fase de expansión económica inscrita dentro del crecimiento experimentado por la economía mundial. En varios países, el desarrollo de la infraestructura a base de financiamiento externo llevaba más de treinta años. En algunos países se contaba con un estado relativamente consolidado que podía iniciar negociaciones con inversionistas y gobiernos extranjeros: Panamá formaba parte de Colombia. Puerto Rico y Cuba se encontraban en una situación especial de dependencia frente a Estados Unidos.

Una característica de esa época fue la rápida expansión del comercio mundial y este proceso continuó en los primeros años del Siglo XX, pero sufrió una desaceleración notable con la primera guerra mundial de 1914. Usando precios de 1990, la exportación mundial pasó de 7,300 millones de dólares en 1820 a 56,200 millones en 1913 y a 443,000 millones en 1929 ¹⁵⁷.

Durante todo el período la alta proporción de materias primas fue una de las características del comercio mundial. Hasta la primera guerra mundial, otro aspecto importante de resaltar fue el predominio de Europa Occidental, sobre todo de Gran Bretaña, aunque el desequilibrio se fue desplazando gradualmente hacia Estados Unidos.

De acuerdo al cuadro No 6.1 adjunto se demuestra que los países en general registraban un alto ritmo de exportaciones, característico del modelo de exportaciones, que estaba pensado como una herramienta del desarrollo. Dentro de los países que destacan por este énfasis se encuentra: Colombia, Perú y Cuba principalmente.

Cuadro No a.6.1
Exportaciones y tasa de Crecimiento del PIB (1900-1929)
(promedios anuales, en porcentajes)

Países	exportaciones	PIB
Argentina	6.4	3.8
Brasil	3.2	4.2
Chile	0.9	2.9
Colombia	9.6	4.5
Cuba	7.3	4.1

¹⁵⁷ Rosemary Thorp. "Progreso, Pobreza y Exclusión, op. cit, p.50.

México	6.6	3.4
Perú	8.2	4.5
Venezuela	7.2	5.0

Fuente Rosemary Thorp, 1998, op. cit, p. 54.

Esta evolución positiva del comercio mundial se explica por las grandes transformaciones que se produjeron en el campo de la tecnología y transportes. Además, del uso del vapor como energía, del uso del convertidos Bessemer y del método Siemens de horno abierto, para la producción siderúrgica, se resalta el ferrocarril y los navíos de vapor que revolucionaron el transporte de mercancías y de personas de una manera eficiente. América Latina en esa fase cumplió un papel destacado en la satisfacción de la demanda de productos de climas templados y tropicales y el capital y la maño de obra que se movilizaron facilitando dicho proceso¹⁵⁸.

En conclusión, el modelo de crecimiento impulsado por las exportaciones necesitaba de un transporte masivo como el ferrocarril que enlazaran los principales centros productores y que contaban con un puerto principal que estaba cercano a la ciudad capital, por lo que la red establecida configuraba un tipo especial del territorio, en donde todo pasaba por el centro y este concurría a solo un puerto líder, para México fue Veracruz, como ya se ha resaltado. En todo caso, la forma de medir el progreso latinoamericano de ese entonces se refleja en la infraestructura de los últimos años del siglo XIX y primera década del Siglo XX, con aumento de inversiones en el campo de los ferrocarriles (época de Porfirio Díaz en México), un crecimiento constante en el número de teléfonos y desde los treinta, como lo demuestra el cuadro No IVa-2 un aumento de los vehículos motorizados. Debe recordarse que estos proyectos contaron con financiamiento externo y significó también ampliar las instalaciones portuarias (ver casos más adelante de Veracruz, Manzanillo y Salina Cruz) y se desarrollo la infraestructura financiera de los bancos privados¹⁵⁹.

Cuadro No IVa-2 Crecimiento de la Infraestructura en América Latina

¹⁵⁸ En general, según los datos de R. Thorp, para 1913 los países tenían una concentración muy alta de sus productos de exportación: Argentina exportaba maíz y trigo; Bolivia, estaño y plata; Brasil: café y caucho; Colombia café y oro; México, plata y cobre, Perú: cobre y azúcar; y Venezuela, café y cacao. Ver Rosemary Thorp, 1998, op. cit, p. 55.

¹⁵⁹ Basado en R. Thorp, 1998, op. cit., p. 17.

(Tasa compuesta de crecimiento anual, %)

Períodos	Vías Férreas	Energía Eléctrica	Teléfonos	Vehículos motorizados
1880- 1900	7.9	-	--	-
1900- 1913	4.3	-	-	-
1913- 1930	1.1	-	7.8	-
1930-1950	0.4	9.1	5.3	3.5
1950-1970	- 0.3	9.5	6.6	8.7
1970- 1995	-0.3	6.9	8.2	6.9

Nota: las medidas se expresan en kilómetros de vía férrea, kilovatios generados por hora y número de teléfonos y de vehículos motorizados en uso.

Fuente. Rosemary Thorp, 1998, BID- Unión Europea, p. 17.

2) La crisis de los treinta

En este período son claves las perturbaciones registradas entre la primera guerra mundial (1914) y la segunda guerra (de 1945). Los años treinta generó una fuerte necesidad para el cambio y las dos guerras ofrecieron oportunidades (R. Thorp: 132).

Dentro de los sectores económicos resalta el crecimiento de la industria y una diversificación de la agricultura.

Como se adelantó en los treinta surgieron muchas oportunidades para sustituir importaciones, la tierra y el trabajo se encontraron en disponibilidad para ampliar y diversificar la agricultura. Además, el incumplimiento del pago de la deuda fue posible sin sufrir sanciones o perder ventajas ya que la inversión directa en esa época era escasa.

Dentro de los países que tuvieron una mejor dinámica se encuentran: Brasil, Colombia y México. En el caso de los primeros su ritmo de crecimiento estuvo explicado por la exportación especialmente de café. México por su parte, aprovechó los gobiernos de ese entonces para beneficiarse del "boom" de exportaciones, que con Lázaro Cárdenas fue evidente en los últimos años de la década de los treinta.

Finalmente, debe reconocerse que tras el período de 1914-1945 América Latina pasó a la fase siguiente de la industrialización, basado en un estado que asume nuevas funciones y que se presenta como un líder de la economía. En especial, la segunda guerra mundial marca este cambio que coincide y es alentada por la política de Estados

Unidos que consideró que el fomento de la industria en la región era útil para sus intereses estratégicos¹⁶⁰.

3) La presencia del modelo de sustitución de importaciones

Coincidiendo con Carlota Pérez (1996:347), la industrialización por sustitución de importaciones aplicada como estrategia de desarrollo predominante en América Latina, desde los años cincuenta hasta los ochenta, fue mucho más que una política gubernamental. De modo gradual el modelo se fue convirtiendo en un conjunto perfectamente coherente de conductas, conceptos, bancos, consumidores, políticos, etc., y fue cristalizando en instituciones que se reforzaban mutuamente. En las primeras décadas de su aplicación, estas políticas permitieron establecer en cada uno de los países una considerable planta productiva industrial, desarrollar las redes de infraestructura, acumular capacidades gerenciales y multiplicar la calificación de la mano de obra¹⁶¹.

Este cambio en el modelo se da, según Aída Lerman (1996:34): "como una respuesta natural al deterioro de los términos de intercambio por el cual los productos de la región declinaron el 23 % entre la primera mitad de 1950 y la segunda de 1960, a los problemas de la balanza de pagos creados por la escasez de dólares y a las restricciones de oferta por parte de los países industrializados de Europa en la inmediata posguerra"¹⁶²

Es en esos años que unos pocos gobiernos nacionales, con mayor o menor intensidad y en momentos diferentes, aceptaron la responsabilidad de fomentar el desarrollo económico. Ampliaron la infraestructura económica o crearon empresas públicas, ya fuera con fines de defensa o para asegurar el abastecimiento interno de ciertos insumos estratégicos como se hizo en Brasil y México. El papel del estado se extendió también al fomento de nuevos empresarios, a menudo "creándolos" bajo el cobijo de importantes contratos públicos para la construcción de carreteras y servicios públicos¹⁶³.

¹⁶⁰ R. Thorp, op. cit., p. 133.

¹⁶¹ Carlota Pérez. "La Modernización industrial en América Latina y la herencia de la sustitución de importaciones". Comercio Exterior, BANCOMEXT, Vol. 46, Num. 5, México, mayo de 1996, p. 347.

¹⁶² Aída Lerman A. "Ideas y proyectos de la Integración Latinoamericana". Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México, primera edición, 1996, p. 34.

¹⁶³ Resemary Thorp, op. cit., p. 135.

Se registra que en toda América Latina durante este período el estado desempeñó el papel principal en la expansión de la infraestructura económica, que facilitó la industrialización y el crecimiento global. A su vez, la constitución de carreteras, redes telefónicas abastecimiento de energía subvencionados y otros servicios públicos permitieron que se consolidase un verdadero mercado interno.

Específicamente en el caso de México Jaime Ros y Juan C. Moreno-Brid afirman (diciembre 2004:43): "tras la revolución, el proceso de consolidación del poder político se acompañó de la expansión de los mecanismo de política a los que podía recurrir el gobierno". Por lo que concluyen:"bajo la presidencia de Cárdenas (1936-1940), el sector publico se amplio aun mas con la creación de varias entidades financieras y de desarrollo. Lo que es importante, se nacionalizo la industria petrolera y se comenzó a aplicar la reforma agraria en gran escala, la política fiscal se torno anticiclica y se incurrió en déficit presupuestarios para impulsar la inversión productiva y social. El gasto público se reoriento hacia gastos no militares ni administrativos. El sistema de carreteras se amplio en siete veces, llegando a abarcar 9900 km en 1940. Además, la flotación transitoria del tipo de cambio se tradujo en una depreciación del peso en valores reales (Jaime Ros y J.C. Moreno- Brid: 43)".

En el caso específico de los puertos:

"en esta época que privó el proteccionismo los puertos redujeron su actividad y debilitaron sus contactos". "En efecto, el puerto del modelo de desarrollo latinoamericano basado en la industrialización por sustitución de importaciones debilitó su posición como lugar de enlace internacional, como punto de contacto entre lo interno y lo externo, como lugar de intercambio mercantil y cultural (C. Martner, septiembre 1999: 105).

Dice Martner (op. cit, p.105):

"En esa fase, el puerto estableció limitados vínculos con el exterior, en buena medida, se cerró a su "foreland", o sea a su zona de influencia externa y, al proceder de esta forma, debilitó simultáneamente su "hinterland" o zona de influencia interna. Así, se convirtió, en puerta de difícil acceso, en frontera rígida. En este sentido, el puerto perdió, en parte, el ambiente cosmopolita de intercambio de productos y de ideas que lo caracterizó en otras épocas, en especial, en el siglo XIX, donde la expansión capitalista

apoyada en importantes innovaciones tecnológicas vinculó gran cantidad de países y regiones”.

“Los desplazamientos del puerto hacía el interior y el exterior fueron escasos y lentos durante este período. Se destacó la característica de lugar de ruptura de carga y de tracción, al tiempo que se debilitó su función como lugar de enlace entre mundos distintos. En otras palabras:

“sobresalió el carácter de lugar donde la mercancía termina o inicia un recorrido en un mundo de transporte específico, en un barco. El puerto era concebido como punto terminal donde las mercancías permanecían largo tiempo estacionadas en un lento recorrido hasta el destino final. Primó entonces el carácter de estación de terminal, de ruptura larga, de zona de almacenamiento prolongado, de bodega. En muchos sentidos las zonas costeras aparecían desvinculadas de las regiones interiores y, por eso, más que lugares de vinculación eran puntos de quiebre, de separación de la influencia externa (Carlos Martner, septiembre 1999:105)¹⁶⁴”.

Pese a que los resultados macroeconómicos de la aplicación del modelo fueron positivos se incubaron en este período serios problemas (R. Thorp: 210- 213) como:

- hubo distorsiones, ineficiencias y oportunidades perdidas
- cuando en los años sesenta el costo pasó a ser extremo y la trayectoria de una industrialización “hacia adentro” parecía llegar a su fin, los problemas que surgieron obedecieron a decisiones políticas. Con fuertes protecciones a la industria nacional.
- existían problemas en la política económica y fuerte proteccionismo de los países centro.
- el modelo de sustitución de importaciones se concentró excesivamente en el lado de la demanda
- se registraron experiencias en la región muy variada con mercados internos muy frágiles; y permaneció la extrema desigualdad, donde los grupos indígenas y las mujeres dentro del mercado urbano fueron excluidos.

¹⁶⁴ Carlos Martner. “El puerto y la Vinculación entre lo local y lo global”. EURE. Vol. 25, No 75, Santiago de Chile, septiembre de 1999, pp. 105- 106.

“Este agotamiento a nivel mundial del régimen de acumulación fordista, llevó a una situación de los puertos y sus vinculaciones territoriales que tendieron a modificarse. Los nuevos cambios, y la presencia en los ochenta de la apertura comercial y la desregulación económica acompañada de la privatización portuaria de los países periféricos, otorgarán al puerto nuevas características que serán vistas más adelante, en el contexto de una política privatista que acaba con el estado empresario por ineficiente y deja todo a la competencia y a la mano invisible del mercado¹⁶⁵. Se produce como reflejo de esa competencia exacerbada una “guerra de puertos” que lleva a que algunos puertos “ganen” y otros “pierdan”, si se utilizan indicadores de carga y de eficiencia empresarial, para mostrar un éxito de las empresas que buscan principalmente el lucro y la ganancia.

4) El modelo de exportación “hacia afuera”

El modelo de exportación hacia fuera, aplicado en la mayoría de los países latinoamericanos en los setenta, se ubica según nuestro concepto en el que se conoce como de: “crecimiento inducido por las exportaciones”. En palabras de Fishlow:

“es una estrategia de desarrollo para el largo plazo y que preconiza la integración completa a la economía internacional. La lógica que se plantea es que la demanda internacional es altamente elástica y proporciona una fuente confiable de crecimiento sostenido”. “Para penetrar los mercados mundiales todo lo que tienen que hacer los países en desarrollo es seguir las señales de las ventajas comparativas para explotar sus costos más baratos”.

Dicha estrategia exige limitaciones a la intervención del sector público y correcto alineamiento de los precios: los tipos de cambio no deben estar sobrevaluados, como ocurre inevitablemente como resultado de la protección a las importaciones. Las tasas

¹⁶⁵ Al respecto Larry Burkhalter dice: “decir que los puertos atraviesan una crisis de cambio es afirmar lo obvio. Se trata de una crisis originada por el advenimiento de una economía globalizada, la aplicación de políticas macroeconómicas orientadas hacia las exportaciones, la introducción de adelantos tecnológicos en materia de maquinaria e instalaciones portuarias y el desplazamiento del centro de interés de la regulación portuaria de la esfera política a la esfera económica, permitiendo el desenvolvimiento de los mecanismos del mercado. Estos cambios están modificando la estructura de los puertos y las conductas de sus clientes, así como las funciones de los Gobiernos. La transformación es tan profunda que al parecer está alterando las características de esta rama de actividad, su propósito fundamental es incluso las metas que pretende alcanzar” (ver para mayor detalle: “Larry Burkhalter. “ Privatización Portuaria”. CEPAL, Santiago de Chile, diciembre de 1999, p. 15).

de interés deben ser positivas en términos reales, en lugar de negativas, y no deben subsidiar la industrialización de uso intensivo en capital, substitutiva de importaciones. Finalmente dice el autor: "la teoría nos es novedosa y se parece al "laissez faire" del Siglo XIX"¹⁶⁶.

A la luz de la experiencia y de los problemas de esta política se va gestando el cambio del paradigma, en donde la globalización, el modelo neoliberal y la moda de la privatización como ya se adelantó, se vuelve el credo de la mayoría de las políticas que se aplican en nuestros países. El Consenso de Washington de mediados de los ochenta¹⁶⁷, acaba con esta forma de hacer las cosas y se empieza la aplicación del modelo que a continuación se sintetiza y que se refleja también en los cambios en los puertos y en los transportes de América Latina. Es a partir de allí que se puede hablar del "puerto de la globalización", en palabras de C. Martner.

5) La aplicación del "modelo neoliberal", la apertura comercial y la reestructuración portuaria

Con este nuevo modelo (denominado neoliberal) se abren las fronteras de los países latinoamericanos, se desregula la economía nacional y se privatizan las empresas paraestatales. Acorde con esta concepción también se privatizan los transportes y los puertos, que en México se han llamado de "reestructuración portuaria" debido a que se crean empresas Mexicanas de carácter variable denominadas: "Administraciones Portuarias Integrales" que tienen la concesión para en nombre del Gobierno Federal administrar los puertos del país. Esta concesión dura cincuenta años y permite al Gobierno Federal mantener el control sobre las instalaciones, recinto portuario y Mar Federal que es de propiedad según la constitución del estado mexicano.

Como menciona Larry Burkhalter (1999:52):

¹⁶⁶ Albert Fishlow, "El estado de la Ciencia económica en América Latina", Progreso Económico y Social en América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Informe 1985, Cap. 5, pp. 153-158.

¹⁶⁷ Como es sabido el Consenso de Washington se centra en la ortodoxia fiscal, la liberación y el recorte del papel del estado, hablandose también de "reforma estructural". Como lo anota R. Thorp este término aparece por John Williamson y ha traído fuertes críticas y profundos malentendidos. Williamson en 1997 escribió: " el motivo que me llevó a compilar el consenso de Washington fue sencillamente documentar e informar sobre el cambio en las actitudes de política económica que estaba teniendo lugar en América Latina, pero al parecer Washington todavía no había detectado". Este fue un calificativo que causó desagrado porque sugería implícitamente que el consenso en materia de política económica provenía de Washington o se imponía de allí (Ver: R. Thorp, 1998, op. cit, p. 243).

"y debido a que las políticas de promoción de las exportaciones pusieron de manifiesto la función que cumplen los puertos en los intercambios comerciales y además como se reforzaron en su importancia estratégica, para el logro de las metas sociales se hacía necesario cambios debido a que los puertos estaban en crisis, existía la ineficiencia portuaria que resultaba de la sobredotación de personal, del control monopólico de los sindicatos y de su elevado costo que aumentaba los precios de los bienes nacionales en los mercados. Internacionales. Para los países que adoptaron políticas de crecimiento impulsado por las exportaciones parecía un proceso simple, pero representaba un cambio profundo que conllevaba a la reestructuración de todas las actividades económicas".

Con lo que concluye Burkhalter:

"Es así como se eliminaron los monopolios de que gozaban las industrias nacionales mediante una reducción de los derechos aduaneros a fin de permitir que los bienes de otros países compitieran en el mercado interno. Dicha competencia obligó a los productores nacionales a elaborar bienes que, por su calidad y precio, fueran similares a los que se transaban en los mercados internacionales y los preparó para competir fuera de las fronteras del país. Además, la medida paralela que estimularía a los estibadores a dar mayor apoyo a las políticas orientadas hacia las exportaciones sería la adopción de regímenes laborales portuarios que condicionarán sus actividades a las exigencias del mercado¹⁶⁸".

Por tanto dice Martner (septiembre 1999:106-107):

"Bajo esta explicación es que se puede hablar del "hinterland del puerto de la globalización". "En este caso la creciente integración de los sistemas de transporte ha eliminado la ruptura de carga, creando posibilidades de que las terminales marítimas se conviertan principalmente en nodos de transferencia de flujos hacia y desde las regiones interiores". "El puerto de la apertura y la globalización revaloriza su localización territorial, en tanto fortalece su posición como nodo de enlace, como lugar de encuentro y de articulación entre espacios del interior y del exterior¹⁶⁹".

¹⁶⁸ Ver Larry Burkhalter. CEPAL, 1999, op. Cit. , p.52.

¹⁶⁹ Carlos Martner. " El puerto y la vinculación entre lo local y lo global " EURE, septiembre de 1999, pp. 106-107.

En suma afirma C. Martner (op. cit., p. 107): "en ese sentido el puerto de la globalización no es terminal, sino "hub" o centro de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente". "Lo que ha permitido la acción integradora del puerto actual, así como la vasta expansión de su zona de influencia territorial (hinterland), que es, básicamente el desarrollo de los sistemas intermodales de transporte e información"¹⁷⁰.

Con lo que:

"Un elemento que explica el desarrollo del intermodalismo ha sido la invención del contenedor". "Esta es la tecnología por excelencia que permite integrar las redes de transporte terrestre con las redes marítimas". "En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores". "Tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio". "En esa medida permite articular los puertos con regiones distantes del interior" (Martner, op. cit., p.107).

.En suma y concluyendo (Martner, p. 108):

"El puerto de la globalización, es decir, el puerto de la integración de redes, es el de los movimientos rápidos, el de la aceleración del tiempo, a diferencia del tiempo lento del puerto del proteccionismo". "El puerto actualmente se revaloriza como espacio, como lugar diferenciado e incluso como región, en la medida en que se agilizan los movimientos en que se acelera el tiempo"¹⁷¹.

De acuerdo con este enfoque económico- geográfico que resalta la visión territorial, se analizará en lo que sigue como la historia permea a los transportes y el desarrollo de los puertos en México, tratando de encontrar que hace que unos puertos se vuelvan líderes y otros se estanquen, en el marco de un sistema portuario mexicano que tuvo vigencia en la década del setenta y comienzos de los ochenta del siglo pasado; pero que pierde vigencia, ya que la competencia de los puertos se acelera a la luz del proceso de privatización efectuado. La visión del sistema de los puertos en el marco de un estado planificador de la economía se pierde ya que se deja fundamentalmente que las leyes del mercado decidan que puerto relanzar y cual naturalmente decaer. Evidentemente los actores nacionales e internacionales que tienen que ver con las empresas navieras

¹⁷⁰ Ibid. p. 107.

¹⁷¹ Idem, p.108.

son las más interesadas en conseguir puertos eficientes, con bajas tarifas y que cumplan con oportunidad transportar las mercancías, insumos y productos en proceso que necesitan sus matrices que pueden estar instaladas en cualquier parte del mundo.

Cuadro a VI. 1 Aspecto histórico que marcan las políticas del transporte y de los puertos en México (1900-2004)

Periodo	Descripción
1. La Colonia	A partir de la época colonial los puertos del país jugaron un papel protagónico, en virtud de su posicionamiento estratégico en la evolución de la conquista, exploración y colonización. Sin embargo, la insalubridad en las costas del país, aunado a que gradualmente los centros mineros y de poder político se ubicaron en el centro del país, provocaron que los puertos y el comercio marítimo pasaran a un segundo plano durante la mayor parte de este periodo, A pesar de ello, se desarrollo el primer sistema de transporte marítimo, cuya función esencial fue enviar productos de la Nueva España a la metrópoli, destacando principalmente el puerto de Veracruz. En 1796 se construyo el faro de Veracruz, primero de la Nueva España ¹⁷² .
2. Periodo Independiente	<ul style="list-style-type: none"> En 1814 se constituyo la Marina de Guerra. Para 1832 se formulo y presento el primer informe sobre la actividad maritima, donde se indica la habilitación de los puertos de Acapulco, Salina Cruz, San Blas, Mazatlán, Guaymas, Veracruz, Campeche y Alvarado. De 1878 a 1900 se observo un incremento del tráfico de altura y cabotaje, debido al advenimiento del barco de vapor y el ferrocarril, que revolucionaron el transporte de fines del Siglo XIX y principios del XX. En el periodo comprendido entre 1900 y 1912 se registro un impulso sustancial al servicio de faros producto de la construcción de puertos artificiales, como Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Además, se iniciaron los servicios de dragado.
Gobierno de Benito Juárez (1867-1876)	El Gobierno de Benito Juárez se intereso en gran medida por dotar a México de caminos terrestres transitables para ello en 1867 destino una partida de un millón doscientos mil pesos al presupuesto nacional de egresos para la construcción y conservación de los caminos del país. La tarea quedo a cargo de la Secretaria de Fomento, fue la primera vez que un Presidente tomo una medida de esta naturaleza. De esa forma, se habilitaron diversas rutas entre las cuales destacan dos importantes rutas en el Sureste del país, en primer lugar, la ruta interoceánica que comunicaba el puerto de Tonala, Chiapas con Frontera en Tabasco, pasando por San Cristóbal y en segundo lugar la Ruta Campeche, Calikini, Mérida y Progreso ¹⁷³ .
3. Periodo Moderno:	<ul style="list-style-type: none"> A partir del periodo moderno, los puertos del país siguieron manteniendo una prioridad secundaria en materia de transporte. Cobro auge el desarrollo de la red carretera y el autotransporte por razones de integración del país, primero políticas y posteriormente económicas. Durante el periodo de 1876 y 1910, se inicio la construcción de los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y parte de Manzanillo.
4. Periodo Contemporáneo	<ul style="list-style-type: none"> En México la plantación en materia de transporte marítimo ha estado rezagada respecto a la de otros sistemas de transporte. Hasta mediados de la década de los años cincuenta se formulo el primer intento de planificación integral de los puertos del país (Programa de

¹⁷² Jaime Gonzáles. "La Comercialización en los puertos mexicanos. Tesis UPN, febrero de 1998:9

¹⁷³ María Antonieta Zarate. Tesis de Economía, abril, 2003, p.29

¹⁷⁴ Jaime González, tesis, febrero de 1998:10.

	<p>Progreso Marítimo) también conocido como "La Marcha al Mar"</p> <ul style="list-style-type: none"> • A fines de los años setentas durante el sexenio del Presidente López Portillo se instrumentó "El Programa de Puertos Industriales" cuyos principales resultados fueron la ampliación del puerto de Lázaro Cárdenas, y la construcción de Altamira. también se inició la del Ostión, en el Golfo de México y Salina Cruz, en el Pacífico Sur. Este programa constituyó el primer intento por instituir a los puertos nacionales como propulsores del aprovechamiento de regiones costeras estratégicas. • A partir de la década de los ochenta, los puertos empezaron a recobrar relevancia en los planes de desarrollo de las regiones productivas. Altamira y Lázaro Cárdenas se incorporaron en forma prioritaria a los programas portuarios. Se aceleró también el fortalecimiento y modernización de la infraestructura y equipamiento portuarios. Hay falta de integración del transporte marítimo con los otros modos terrestres. • El 29 de diciembre de 1970 se crea la Comisión coordinadora de Puertos.¹⁷⁴ 	
1941	A partir de 1941 los puertos del país fueron considerados dentro del ámbito de competencia de la Secretaría de Marina	
29 de diciembre de 1970	Se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos con el objetivo de coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos, así como los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías de comunicación. Para el cumplimiento de tales metas se autorizó la creación de sociedades mercantiles para la prestación de servicios portuarios ¹⁷⁵ .	
16 de junio de 1971	Se crea la Empresa de Servicios Portuarios de Manzanillo	
1975	Se creó el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT) con el cometido de crear parques industriales en los puertos para vincular al sector productivo con el portuario	
8 de abril de 1975	Se da el Reglamento de Operación en los puertos de Administración Estatal.	
1977	El subsector portuario pasó a depender de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con lo que las actividades marítimas se integraron al sistema de transporte en una concepción más global ¹⁷⁶ .	
1988	Desregulación del Autotransporte Federal de Carga	
28 de marzo de 1989	Se crea Puertos Mexicanos, como órgano desconcentrado que se encargaba de la administración de la infraestructura, cobro de los derechos y aprovechamientos en la materia y del registro estadístico. Puertos Mexicanos, en coordinación con las dependencias y entidades relacionadas con la materia, buscaba como objetivos fundamentales incrementar la eficiencia operativa de los puertos a través de la modernización y mecanización de las operaciones portuarias; tecnificar y agilizar la ejecución de las maniobras portuarias de servicio público; aumentar la seguridad de las personas y bienes en las terminales portuarias con la reducción de los costos terminales para las embarcaciones y mercancías; lograr la autosuficiencia financiera en la prestación de los servicios y fomentar la descentralización industrial del país con el establecimiento de industrias en los puertos ¹⁷⁷ .	
7 de julio de 1989	Reglamento para el Transporte Multimodal	
1 de junio de 1991 se decreta la Requisa del puerto de Veracruz	Se decreta la requisa del puerto de Veracruz que implica la requisa de los servicios portuarios, los de maniobra y todos los bienes que se utilizaban para la operación del Puerto de Veracruz. En los fundamentos de dicha norma legal se justifica la medida en razón de que se consideraba que el puerto de Veracruz era el puerto comercial más importante del país, y que su aduana marítima contribuye de manera importante a los ingresos de la Federación y que su	

¹⁷⁵ German Alarco y Patricia del Hierro, 1996: 219.

¹⁷⁶ German Alarco, p. 219.

¹⁷⁷ German Alarco, op. cit., p.219.

	deterioro incide directamente en la economía nacional. Existía bajos niveles de productividad debido a la deficiente organización, a practicas inadecuadas que afectaban la calidad de los servicios, a rezagos de la adquisición de equipos adecuado para las maniobras y a conflictos recurrentes entre los gremios que intervenían en la operación. Todo ello propiciaba el encarecimiento de los servicios portuarios y produjo largos tiempos de inmovilización (cuando no, de pérdida), de los flujos de carga en el puerto ¹⁷⁸ .	
Ley de Puertos De julio de 1993	Fue aprobada el 19 de julio de 1993. Dicha Ley crea la innovadora figura de la Administración Portuaria Integral para que en uno o varios puertos. Sus titulares asuman las funciones de administración que hasta ahora habían sido prestadas por el gobierno central; esto incluye la construcción, planeación, promoción y fomento del puerto y sus instalaciones.	
1 de febrero de 1994	Se crea la Administración portuaria Integral del Veracruz S.A. de C. V. y la Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C. V.	
19 de marzo de 1994	Se creo la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, así como las Direcciones Generales de Puertos, Marina Mercante y de Capitanías, la primera de las cuales asumiría las funciones de autoridad y operativas que correspondían a Puertos Mexicanos.	
21 de noviembre de 1994	Fue aprobado el Reglamento de la Ley de Puertos siendo Secretario de Comunicaciones y Transporte el Lic. Emilio Gamboa Patrón.	
21 de noviembre de 2005	Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Se adiciona el artículo 29 que corresponde a la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria que tiene las funciones de: I) Dirigir la plantación, programación y evaluación de las acciones para el fomento y desarrollo integral del sistema portuario nacional, de conformidad con las políticas y lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y en los programas del sector; II) Ejercer, de conformidad con las disposiciones aplicables y con las políticas que dicte la Secretaría, el control corporativo de las empresas de participación estatal mayoritaria coordinadas del subsector y, en su caso, los derechos corporativos que correspondan al Gobierno Federal en empresas de administración portuaria; y VII) Coordinar la elaboración y evaluación de los programas maestros de desarrollo portuario de las entidades paraestatales coordinadas y de sus modificaciones. así como proponer soluciones alternativas para el logro de sus objetivos. Se crean cuatro direcciones: Dirección de Privatizaciones y Procesos Corporativos, la Dirección Técnica y Evaluación de Programas, la Dirección de Análisis económico y Financiero; y la Dirección de Políticas y Sistemas de Gestión.	

Fuente: Elaboración del autor

Cuadro aVI.2

Constitución de las Empresas de Servicios Portuarios (1971-1984)

Puerto	Fecha de constitución
Manzanillo	Junio 16 de 1971
Guaymas	Marzo 27 de 1972
Mazatlán	Junio 22 de 1972
Progreso-Yukalpeten	Septiembre 14 de 1972
Lázaro Cárdenas	Octubre 19 de 1972,
Istmo de Tehuantepec	Marzo 2 de 1973
Acapulco	Enero 31 de 1974
Quintana Roo	Agosto 15, 1984.

Fuente: Jaime González: " La Comercialización en los puertos mexicanos". IPN. México, DF. febrero, de 1982, p. 32.

¹⁷⁸ Instituto Mexicano del Transporte. Integración Modal en el Puerto de Veracruz, Sanfandila, Querétaro, 2000, p.6,

Cuadro aVI.3

Puertos Concesionados a las Administraciones Portuarias Integrales

Administración Portuaria Integral	Puertos o terminales concesionados	Fecha del título de Concesión otorgamiento	Fecha del título de concesión Publicación
Ensenada	Ensenada	30/06/1994	26/09/1994
Guaymas	Guaymas	30/06/1994	25/11/1994
Topolobampo	Topolobampo	26/7/1994	23/11/1994
Mazatlán	Mazatlán	26/07/1994	14/11/1994
Puerto Vallarta	Puerto Vallarta	26/07/1994	18/11/1994
Manzanillo	Manzanillo	01/02/1994	02/02/1994
Lázaro Cárdenas	Lázaro Cárdenas	06/05/1994	12/09/194
Acapulco (privada)	Acapulco	30/06/94 Modificación: 20/06/1996	15/11/1994 04/07/1996
Salina Cruz	Salina Cruz	26/07/1994	24/11/1994
Puerto Madero	Puerto Madero	01/02/1994	15/06/1994
Altamira	Altamira	30/06/1994	22/09/1994
Tampico	Tampico	30/06/1994	29/09/1994
Tuxpan	Tuxpan	26/07/1994	22/11/1994
Veracruz	Veracruz	01/02/1994	01/02/1994
Coatzacoalcos	Coatzacoalcos	26/07/1994	21/11/1994
Progreso	Progreso	06/05/1994 Ampliación 17/05/1996	21/11/1994 28/11/1994

Fuente: Los puertos mexicanos en Cifras91994-2000). SCT. México, 2001, pp. 29-30.

Anexo No 3:

Los fondos estructurales europeos para las zonas de menor desarrollo, siguiendo el ejemplo de la Unión Europea y la propuesta del desarrollo regional para la ciudad y puerto de Salina Cruz en Oaxaca.

A. La experiencia de los fondos estructurales en la Unión Europea

1. Introducción

Este anexo busca estudiar la experiencia de los fondos estructurales en la Unión Europea para diseñar estrategias de desarrollo alternativo, que utilizando dicha experiencia puedan replicarse en las zonas de menor desarrollo o en declive que se presentan en México. Se sabe que el Sureste de México no ha sido por muchas razones favorecida por las políticas de desarrollo y ello se demuestra por la pobreza de los habitantes del Sur de México, especialmente de los estados de Oaxaca, Veracruz y Chiapas, por eso en una primera parte se estudiará la experiencia de los fondos estructurales en Europa y enseguida y utilizando dicho modelo se estudiará el rol que cumplirían los fondos en regiones como en el Istmo de Tehuantepec y en especial en la ciudad y puerto de Salina Cruz, que como se ha analizado tiene muchas potencialidades para conseguir su despegue y desarrollo.

Inicialmente el documento busca acercarse al estudio de la pobreza y la exclusión social, en los países que conforman la Comunidad Europea (EURO). Pese a que la mayoría de los países que conforman el bloque del EURO son países desarrollados, tiene, reflejo de la mundialización actual y de acuerdo al enfoque de dos velocidades, unas regiones ganadoras y otras regiones perdedoras¹⁷⁹. Estas últimas son regiones en

¹⁷⁹ Para regiones ganadoras puede consultarse el trabajo de Georges Benko y Alain Lipiez (compiladores). "Las regiones que ganan ". Distritos y Redes. Los nuevos Paradigmas de la Geografía Económica. Edicions Alfons El Magnanim Generalitat Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España, 1994; y para los dos velocidades ver, entre otros: Daniel Hiernaux

pobreza y registran grupos humanos y sectores sociales excluidos del modelo de desarrollo general.

Por lo mismo, es interesante conocer cómo se presenta el problema de la pobreza en Europa y qué sectores y grupos humanos son excluidos del proceso de globalización y comercio en el que están inscritos dichos países.

Es también importante mostrar como el proceso de concentración económica trae polarización y exclusión social, como será evidente en el caso europeo, más adelante desarrollado.

En principio, en el estudio de la Integración económica es válido reconocer que el esquema de la Comunidad Europea y sus doce países integrantes¹⁸⁰, es la forma de integración más avanzada que existe. Por tanto, todos los ojos de los especialistas, técnicos y políticos están interesados en conocer su evolución y conocer más de cerca esta forma de integración, que como se sabe empieza en 1961 con la Comunidad del Carbón y del Acero. Para el interés de la comunidad académica se hace de suyo interesante conocer cómo están creciendo las regiones y porque existe dos velocidades. También de qué forma se presentan atrasos en unas zonas y desarrollo y crecimiento en otras. Por eso el considerar el enfoque de la pobreza y la exclusión social ayuda a desarrollar un aspecto social que sigue pendiente en la agenda de los países europeos y que demuestra el atraso y desarrollo desigual actualmente presente.

Bajo estas consideraciones la respuesta al problema estructural de pobreza de las regiones más pobres de Europa, vía el uso de Fondos Estructurales, es un mecanismo novedoso que debe evaluarse, especialmente porque la persistencia de la pobreza exige la búsqueda de nuevas iniciativas que si funcionan, para amortiguar y fundamentalmente para erradicar, el mal de la pobreza que sigue vigente a finales del Siglo XX. y se mantiene como un problema endémico en los comienzos de este nuevo Siglo.

En América Latina y especialmente en México o en Perú puede aplicarse dichas metodologías, seleccionar interpretaciones y aplicar nuevos métodos, que busquen conocer como atacar el atraso estructural del sureste mexicano o el problema de pobreza de muchas regiones del Sur y del Centro del Perú. No se desconoce que las realidades son diferentes y de difícil comparación; pero es posible aprender de la forma

¹⁸⁰ En este análisis solo se consideraran a doce países de la Comunidad Europea, a saber: Bélgica, Dinamarca, Alemania, España, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Holanda, Portugal, Inglaterra y Grecia.

como se ataca la pobreza y la exclusión social en el proyecto denominado "Pobreza 3", que se aplicó en Europa en el período 1989-1994, especialmente porque la concepción del tema de la pobreza y los mecanismos y programas diseñados fueron innovadores en la medida que descansan en la solidaridad y en la población beneficiaria.

Hay también aspectos claves que enseñan el esquema de la Comunidad Europea por lo que este trabajo desde la perspectiva social, quiere conocer dichas dificultades y restricciones, bajo la hipótesis que estos problemas no resueltos, complican su despegue y no aseguran un desarrollo igualitario para todos los habitantes de la Comunidad Europea, como lo expreso el Presidente de la Comisión Jacques Delors.

Como se verá el desarrollo de los países que conforman la Europa del Euro. Es decir: Dinamarca, Bélgica, Austria, Alemania, Holanda, Francia, Italia, Suecia, Irlanda, Finlandia, Reino Unido, España, Portugal, y Grecia, son naciones con diferentes grados de desarrollo económico y se puede adelantar que son regiones de diferentes velocidades, por lo que un esquema de integración tan evolucionado como éste tropieza con diferentes grados de desigualdad que hacen teóricamente difícil el esquema de integración aplicado, si se piensa en la moneda única, en la homogeneidad de sectores económicos, en la integración vertical y horizontal de las empresas, aunque predomine el postfordismo, y en fin, en un conjunto de problemas de estructura socioeconómica que choca contra bolsones focalizados de pobreza y exclusión social, presentes en Europa.

Por último, la necesidad de la convergencia (medida a través del incremento del producto bruto per cápita de regiones menos favorecidas) de este bloque económico en análisis, exigió la aplicación de Fondos Estructurales de Desarrollo que apoyaron el agro, que impulsarán la industria en declive y que privilegiarán proyectos o programas creativos en la Unión Europea. Algunos de estos temas son tratados en este trabajo, que busca finalmente aprender de la experiencia europea caminos que pueden aplicarse a los problemas sociales latinoamericanos.

Como ya se adelantó en la introducción, se conoce sus diferencias, sus estructuras, sus asimetrías y sus historias, que los hace difícil de comparar; pero es válido conocer metodologías, investigar mecanismos y analizar instrumentos de desarrollo, que pueden aplicarse e incorporarse a las políticas de alivio a la pobreza, el ataque a la exclusión social de grandes grupos poblacionales latinoamericanos o de otros temas sociales que

siguen en la agenda actual y que complican el desarrollo de nuestras naciones a comienzos de este nuevo milenio.

2. Los Conceptos de Pobreza y Exclusión Social

La Pobreza, distintos enfoques para un mismo problema

De acuerdo a Enrique de la Piedra (1984:13-30), existen diferentes definiciones de pobreza. Esta falta de consenso se debe a los problemas de conceptualización de la pobreza y se relaciona con el subjetivismo que rodea su estudio. De hecho afirma el autor que es incorrecto considerar una única norma absoluta de pobreza independientemente de las características de cada país. Concluye que el umbral de la pobreza o "línea de la pobreza" se define necesariamente en relación con las convenciones sociales y los niveles de vida de una sociedad determinada.

En términos generales, toda definición de pobreza pretende conducir a la identificación de situaciones en que determinadas personas o familias gozan de un acceso inferior al deseable, a los bienes y servicios que contribuyen a la satisfacción de las necesidades básicas. Existen al respecto, dos formas de conceptualizar la pobreza a través de las cuales se trata de encontrar las respuestas necesarias para obtener una definición útil de pobreza. La primera es el criterio subjetivo de pobreza y la segunda es el criterio objetivo, el que a su vez tiene dos variantes: la absoluta y la relativa.

El criterio subjetivo se basa en que cada persona o familia evalúa su propia situación, y es esta percepción la que la identifica como pobre o como no pobre. Por su parte el criterio objetivo de pobreza apela a criterios externos a la familia (ingreso, consumo de ciertos bienes y servicios, etc.) para identificar situaciones de pobreza. En el punto de vista absoluto se recurre a la fijación de estándares mínimos de satisfacción de las necesidades básicas. Si las características propias de una persona o familia la hacen ubicarse por debajo de ellos, será considerado pobre. En cambio, el punto de vista relativo identifica las situaciones de pobreza en relación a lo que ocurre en la sociedad en general, es decir, una persona o familia es considerada pobre solamente en relación al resto, pues la pobreza, según este punto de vista, no puede entenderse en términos aislados.

Existen también otros criterios. Uno de ellos es el llamado de "externalidad". Estudiar la pobreza desde este punto de vista significa centrar la atención en los efectos externos que los pobres ocasionan sobre el resto de la sociedad, más que en las necesidades mismas de aquéllos.

Cualquier definición de pobreza podrá ser atacada y defendida desde muchos ángulos, dependiendo de la perspectiva del crítico. Así la acción contra la pobreza deberá empezar una vez que se haya obtenido una definición que responda en la mejor forma posible a los requisitos teóricos, a las limitaciones de datos y a los objetivos del estudio.

Las definiciones económicas se basan en el supuesto de que el bienestar de una familia está relacionado en forma directa con su capacidad de consumir bienes y servicios. Cuanto mayor sea ésta, mayor es el nivel de bienestar (asumiendo que los otros aspectos relativos a la situación de la familia permanecen inalterados): cualquiera sea el criterio de pobreza adoptado (subjetivo, relativo o absoluto). Este tipo de definiciones normalmente usan el nivel de ingreso como indicador proxy de la capacidad de consumo o como un índice resumen de indicadores múltiples de consumo ¹⁸¹.

En síntesis, todo estudio de situaciones reales de pobreza implica dos tareas antes de emitir recomendaciones de política: primero definir cual es el concepto de pobreza y segundo medir la extensión y severidad de la misma. En casos de situación de privación absoluta se debe adoptar el enfoque denominado "absoluto". Debe combinarse en estos temas la flexibilidad con la necesaria rigurosidad teórica y con las restricciones impuestas por las limitaciones asociadas con el trabajo práctico ¹⁸².

3. El aspecto de la Exclusión Social: ¿un enfoque de origen europeo?

Para Carine Clert (1997: 426) en Francia de los sesenta es que aparece, en un marco de prosperidad económica, la permanencia de un sector de la población relegado al margen del progreso económico, fenómeno denominado sobre todo de inadaptación social por las instituciones de acción social y atribuido a causas individuales por los liberales. En 1974 Lenoir publica un libro que amplía la reflexión en la medida que dirige a las causas sociales de la "inadaptación social" y al hecho de que ésta no constituye un

¹⁸¹ Enrique de la Piedra. " La Pobreza: Diversidad de Enfoques para un Solo Problema". "Economía". Pontificia Universidad Católica del Perú. Vol. VII, No 14, Lima, diciembre de 1984, pp.16-17.

¹⁸² Ibid, p. 56.

fenómeno marginal, sino un proceso en marcha. En la década de los ochenta, el desempleo pasa a ser el problema central y las nociones de "precariedad" y de "nueva pobreza" constituyen los paradigmas dominantes. En este caso, las unidades de análisis ya no son grupos marginales inadaptados al progreso sino grandes sectores de la población víctimas de la coyuntura económica y de la crisis laboral.

Si bien la noción de exclusión fue utilizada en Francia desde los ochenta, es en los noventa cuando empieza a dominar las discusiones políticas y académicas. Combinando métodos cuantitativos y cualitativos las investigaciones contribuyen a modificar progresivamente la expresión tradicional de la pobreza apuntando a la heterogeneidad de las situaciones y al carácter inestable de los procesos¹⁶³.

Interesa destacar que a nivel europeo fue en gran parte bajo la influencia francesa, y en particular del Presidente de la Comisión Jacques Delors, cuando la Unión Europea pasó de una definición de la pobreza basada en un enfoque monetario a una definición dinámica y multidimensional. El Tercer Programa Contra la Pobreza (1989-1994) incluyó la creación de un Observatorio sobre las Políticas para Combatir la exclusión, y la noción está ahora en el Convenio de Maastrich.

A nivel internacional se reconoce que el hito es la Primera Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Social de Copenhague en 1995, en la que el concepto de exclusión supera oficialmente y aparentemente, las fronteras de la Europa Continental para entrar en la temática de los países en economías de transición y de los países en desarrollo. El concepto estuvo presente en la Cumbre Mundial sobre la Mujer en Beijing y más recientemente en la Cumbre de Habitat en Estambul.

Se considera que el tema se ha hecho relevante por el trabajo preparatorio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que examinó la importancia del concepto para países del Africa, Asia, América Latina. También se registra insatisfacción de varias instituciones de las Naciones Unidas como la misma O.I.T, y la UNESCO respecto de los límites metodológicos y conceptuales de la noción de pobreza, y sobre todo su deseo de promover en el discurso, conceptos que permitan alejarse del paradigma neoliberal que dominó el debate y la escena internacional hasta los

¹⁶³ Carine Clert. " El enfoque de Exclusión Social: Elementos Analíticos y aportaciones para la Discusión sobre la Pobreza y el Desarrollo Social en América Latina". Pensamiento Iberoamericano, No 31, enero-junio 1997, p. 427.

mediados de los noventa. Esto también ha influido sobre instituciones de Washington como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional.

En síntesis, sin entrar a la polémica conceptual entre la escuela anglosajona que mide la pobreza desde un punto de vista monetario, debe afirmarse que el enfoque de la exclusión social tiene sus orígenes en la escuela francesa y se presenta como una alternativa centrada principalmente en aspectos relacionales y de participación social inadecuada o falta de poder. Lo que importa desde este enfoque no son los recursos monetarios sino las relaciones del individuo con la familia y la comunidad y el estado. En esta visión de la sociedad se considera que ella es entendida como una serie de colectividades ligadas entre ellas por una serie de derechos y obligaciones mutuas enraizadas en un orden moral más amplio. Bajo esta perspectiva la pobreza empieza a ser un problema cuando los ciudadanos a través de sus circunstancias económicas pierden la pertenencia, la representación y de hecho la integración en la vida corporativa de la comunidad y por tanto en el Estado¹⁸⁴.

La polémica en resumen, se da en la confrontación de dos conceptos: la visión tradicional y anglosajona de la pobreza, típica de los análisis latinoamericanos y norteamericanos y la visión de la exclusión social, que proviene de los países desarrollados, especialmente de los países europeos y que veían a los pobres como grupos residuales del crecimiento.

La década de los ochenta y los noventa agrava la situación de los grupos sociales y dicho grupo que era residual se vuelve masivo, especialmente por los problemas de la regiones en declive, por la presenta de jubilados y por el surgimiento de grupos sociales perdedores. Este concepto también es presentado, como ya se anotó en los trabajos de de Benko y Lipietz, de que el proceso europeo tiene regiones ganadoras y regiones perdedoras^{185 186}.

¹⁸⁴ Ibid, p. 428.

¹⁸⁵ Para Benko y Lipietz (1994: 22) ¿que es una región ganadora?. ¿Una región que sale adelante (desde el punto de vista de los empleos, de la riqueza, del arte de vivir) por su propia actividad, o una región que vive a expensas de las que han perdido, incluso de una parte de sus propios habitantes? ¿Es la jerarquía de las regiones el resultado (quizás provisional) de un triunfo desigual, o la causa de las ventajas de que disfrutaban las primeras, que serían los centros de una periferia? Y, aún cuando los futuros centros fueran distritos (llamémosles metrópolis), han de ser necesariamente enormes? ¿Enjambres de distritos? ¿deben las metrópolis, para ganar, convertirse en megalópolis?

¹⁸⁶ Para proseguir la discusión sobre este importante aspecto recomiendo revisar el siguiente trabajo: Inmaculada Caravaca B. "Los Nuevos espacios ganadores y emergentes. Revista EURE, Vol. XXIV, No 73, Santiago de Chile, diciembre de 1998, pp. 5-30.

Bajo este marco en lo que sigue se analizara el problema de la pobreza y exclusión social de los países europeos.

4. La pobreza y la Exclusión Social en la Unión Europea

Existe, de acuerdo a los documentos oficiales, una diversidad social, histórica y cultural entre las regiones de la Comunidad Europea, reflejándose dicha identidad en países tan dispares como: Alemania, Francia y España. También existe una diversidad económica. Por ejemplo, las diez regiones más prósperas, con Groningen en los Países Bajos y Hamburgo en Alemania a la cabeza, son tres veces más ricas e invierten tres veces más en su economía básica que las diez regiones más pobres de Grecia y Portugal¹⁸⁷.

La fortaleza de la economía de la Unión Europea (UE) se demuestra en un conjunto de indicadores, que mostrarían que este esquema de integración tiene un peso económico y comercial propio. En efecto, la UE genera cerca de la tercera parte del producto mundial, superando en un 5 % la contribución de Estados Unidos. También es la primera potencia comercial del mundo. Excluyendo el comercio entre los estados miembros, las exportaciones de la Unión significan el 15 % del total mundial, frente al 12 % de las ventas de Estados Unidos y el 9 % de Japón.¹⁸⁸

Pese a la potencia económica que es la UE también registra profundas desigualdades y presenta también pobreza, aspecto que es discutido más adelante. Debe indicarse que la pobreza y la exclusión social que se registra ha sido explicada diciendo que en Europa las regiones tienen dos velocidades de manera que unas son dinámicas y generan un alto crecimiento económico, mientras que otras son más lentas y sufren el ajuste estructural. Estos diferentes ritmos también ocasionan en el territorio dos modalidades que vuelven como ya se adelantó a unas regiones ganadoras y a otras perdedoras.

Específicamente en el campo de la pobreza se registra, de acuerdo a un Informe de la Comunidad Europea, que en 1995 existían 52 millones de personas de renta baja, con

¹⁸⁷ Comisión de las Comunidades Europeas. "La Ayuda a las Regiones de Europa". Documentos Europeos, Bruselas, marzo de 1992

¹⁸⁸ García de la Cruz José Manuel y Ruesga Benito Santos. " El Euro: Mucho más que una moneda Unica". Acento Editorial, Madrid, 1998, p. 78.

tres a cinco millones sin domicilio y con vivienda deficiente, y con 17 millones de parados (desempleados), estando la mitad de ellos desde hace más de un año.¹⁸⁹

Otra fuente consultada, registra en 1993 a 57 millones de pobres en la Europa de los Doce y 23 millones de hogares en pobreza (ver cuadro No 1 adjunto)

Cuadro No 1
Extensión de la Pobreza en 1993 en la UE (miles)

	EUR 12	B	DK	D	EL	E	F	IR L	I	L	NL	P	UK
1	22825	508	216	4515	872	2272	3525	23 8	3429	22	842	915	5474
2	57162	1289	318	9099	2258	7631	7591	75 9	10895	60	1919	253 7	12805

Nota: 1: Hogares por debajo del umbral de pobreza

2: Individuos que viven en hogares "pobres"

Fuente: Cifras Claves. EUROSTAT. 1993

La proporción de hogares por debajo del umbral de pobreza alcanzaba el 17 % en el conjunto de doce países del EURO. En detalle, Portugal (P) sobrepasaba netamente la media comunitaria con un 29 %, seguido de Grecia (24 %) y del Reino Unido (UK) (23 %). Dinamarca (D) registraba el índice de pobreza menos elevado (9 %). El índice de Luxemburgo (L) era relativamente alto (14 %) debido a que su renta media es alta.

El problema de la pobreza también se expresaba en los distintos grupos humanos más débiles. En efecto, el número de niños que viven en hogares pobres sobrepasaba los 13 millones para los doce estados miembros en 1993, es decir, un 20 % del conjunto de los niños de la Unión Europea. Estas proporciones eran más altas en el Reino Unido (32 %), en Irlanda (28 %), en Portugal (27 %), en España (25 %), en Italia (24 %) y en Luxemburgo (23 %). El índice más bajo era el de Dinamarca (5 %) (ver cuadro No 2).

Cuadro No 2
Niños que viven en hogares pobres en la UE, 1993 (miles)

	EUR 12	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	P	UK

¹⁸⁹ Comisión de las Comunidades Europeas. Informe Final sobre la aplicación del programa Comunitario para la Integración económica y Social de los Grupos menos favorecidos (Pobreza 3) (1989-1994). Bruselas, 27 de marzo de 1995, p. 6.

miles	1329 2	302	42	188 8	380	1730	148 7	322	2245	18	443	577	3859
porcentaje	20	15	5	13	19	25	12	28	24	23	16	27	32

Fuente: Cifras Claves. EUROSTAT, 1993.

Uno de los estudios más serios que se preparó para el "Proyecto Pobreza 3" fue elaborado por: "Erasmus University", de Rotterdam en agosto de 1994. Los resultados registrados a partir de metodologías muy especializadas y focalizadas, concluyó que existían 51 millones de pobres: de los cuales unos 25 millones tenían las más graves carencias (extrema pobreza). Como lo registra el cuadro No 3 la pobreza es más acentuada desde el punto de vista absoluto en Italia, Francia, Inglaterra, Alemania y España.

Cuadro No3

Estimativas de pobreza en los estados de la Unión Europea (1988)

País	Año	Porcentaje de pobres (M1)	Numero de Pobres (M1)	Porcentaje de Pobres (M2)	Número de pobres (M 2)
Bélgica	1988	3.0	296,000	8.6	848,000
Dinamarca	1987	1.5	77,000	4.3	220,000
Alemania	1988	5.0	3 062,000	11.9	7, 287,000
EL	1988	12.8	1 279,000	20.5	2 048,000
España	1988	9.2	3 564,000	17.7	6 856,000
Francia	1989	7.7	4 313,000	16.5	9 243,000
Irlanda	1988	10.1	358,000	19.4	687,000
Italia	1988	12.0	6 888,000	22.0	12 628,000
Luxemburgo	1987	5.4	20,000	11.5	42,000
Holanda	1988	1.3	191,000	4.8	706,000
Portugal	1990	15.5	1 597,000	25.1	2 586,000
Inglaterra	1988	6.7	3 819,000	15.3	8 721,000
Total (EUR 12)			25 463,000		51 873,000

Notas: M1 considera el indicador de 40 % de la población más pobre.

M2 considera el 50 % de la población más pobre.

Fuente: Informe Final sobre la Aplicación del programa Comunitario para la Integración Económica y social de los Grupos Menos favorecido (Pobreza 3) (1989- 1994). Bruselas, 27 de marzo de 1995.

De esta forma se puede concluir que la pobreza en Europa y en especial en los países que conforman el EURO, era masiva por lo que era urgente el diseño de Programas y de Fondos que amortiguen y disminuyan dicha situación. La concepción de exclusión social como un aspecto residual en este caso y de acuerdo los datos, es contrastante ya que 52 millones de personas no pueden ser consideradas en magnitud, ni desde el punto relativo como algo propio al modelo económico aplicado en Europa, sino más bien refleja un conjunto de problemas agudos que están perjudicando directamente a grandes grupos sociales que aparecen excluidos de la modernidad y bonanza económica que estaban alcanzando las regiones más ricas de Europa.

Al respecto, Jaime Estay y Hector Sotomayor (1992:67-68) concuerdan con nuestro análisis al afirmar que otro de los grandes problemas que tiene el proceso europeo es el relativo al atraso estructural de algunas zonas de la comunidad. Dicen: "en efecto, el desarrollo desigual, tanto entre los distintos espacios nacionales como entre distintas regiones de la comunidad, es un hecho que ha estado presente a lo largo de los más de treinta años del proceso integracionista".

La década del sesenta, mencionan los autores, se caracterizó por un elevado ritmo de crecimiento en los niveles de la actividad económica- las desigualdades regionales quedaba atenuadas, aunque existían zonas como el Sur de Italia y los departamentos franceses de ultramar, en donde el grado de desarrollo era claramente inferior al del resto¹⁹⁰.

En los setentas y con la adhesión de nuevos miembros, particularmente Irlanda y, sobre todo a consecuencia de una nueva situación caracterizada por la crisis, las desigualdades regionales en la Comunidad Europea crecieron aún más. Finalmente, con la incorporación de Grecia, España y Portugal, el desarrollo desigual comunitario aumentó, lo cual se expresa en el hecho de que con esa adhesiones, la población de las "regiones menos favorecidas", en donde el PIB per cápita es inferior en 50 % al promedio comunitario se duplicó.

En el diagnóstico y antes de la unificación alemana, se estableció que de los doce países comunitarios, siete presentaban regiones con bajo grado de desarrollo. La totalidad de Grecia, Irlanda y Portugal, la mayor parte de España, el sur de Italia,

¹⁹⁰ Jaime Estay y Hector Sotomayor. " El Desarrollo de la Comunidad Europea y sus relaciones con América Latina". Benémerita Universidad Autónoma de Puebla e Instituto de Investigaciones Económica de la UNAM. México, diciembre de 1992.

distintas partes del Reino Unido, Irlanda del Norte, el centro y oeste de Escocia y el norte y noroeste de Inglaterra; y los territorios de ultramar de Francia ¹⁹¹.

En suma, la conclusión de Estay y Somayor afirmaba: "Si el criterio de clasificación de las regiones atrasadas la basamos en zonas dedicadas a las llamadas industrias en decadencia o reestructuración, las regiones de bajo desarrollo se ubicarían prácticamente en todos los países de la Comunidad Europea "

En efecto, la Comisión de las Comunidades Europeas (marzo de 1992) ha establecido cinco tipos de regiones:

- regiones menos desarrolladas (objetivo No 1)
- zonas afectadas por la crisis industrial (objetivo No 2)
- zonas Rurales (objetivo No 5 b)
- regiones que comprenden zonas afectadas por la crisis industrial y zonas rurales (objetivo No 2 y 3) ; y
- Nuevos estados federados alemanes beneficiarios de los fondos en virtud del reglamento (CEE) No 3575/90

De acuerdo al mapa de la Comunidad se puede observar la focalización que se ha realizado de los diferentes problemas, y que permitirían fácilmente financiar proyectos y proponer criterios de elegibilidad para que los Fondos Estructurales y otros programas que se diseñen ataquen los problemas específicos que mantiene las cinco diferentes regiones

Como se observara en el mapa y el análisis de las zonas prioritarias, la exclusión social que se presenta tiene distintos orígenes, diferentes diagnósticos y causas por lo que las políticas de ataque a estos problemas deben ser diferentes. Esta metodología se parece a los mapas de la pobreza que por necesidades básicas insatisfechas se han elaborado en los distintos países de la región Latinoamericana.

En conclusión, la pobreza europea se manifiesta en el declive de industrias tradicionales como la minería y la siderurgia. No se puede olvidar que en estos lugares viven 50 millones de habitantes. Hay también atrasos en sectores rurales como en Escocia, Bélgica y Francia. En otros casos vistos en el mapa se detecta la importancia que

¹⁹¹ Ibid, p. 68.

puede tener una infraestructura sólida de redes de transporte y comunicaciones, que superarían los problemas de España, Portugal y Grecia, principalmente.

Bajo esa visión, la respuesta fue crear los Fondos Estructurales y Programas Contra la Exclusión que ha continuación se desarrollan.

5. El Rol de los Fondos estructurales y los programas Contra la Pobreza y Exclusión Social

El proceso de Integración Europea se fundamenta en el precepto de que no puede haber una integración eficiente y efectiva si el nivel de desarrollo económico y social de los países que integran esa asociación es muy desigual ¹⁹². En este sentido la Unión Europea destina la mayor parte de su presupuesto al: "desarrollo regional". Este concepto se concreta a nivel práctico en la existencia de diversos fondos financieros que se dedican al apoyo de las regiones más pobres de Europa, a la reconversión de determinadas zonas industriales, a la ayuda al desempleo, a la inserción profesional de jóvenes, a la modernización de estructuras y a todo lo que se refiere al desarrollo de la política social.

Históricamente los Fondos Europeos fueron tres ¹⁹³:

- El Fondo Social Europeo (FSE) creado en 1958 por el Tratado de Roma para apoyar las acciones de formación profesional, de reciclado de los trabajadores y, más recientemente de contratación de jóvenes
- La sección-Orientación del Fondo Europeo de orientación y de garantía Agraria (FEOGA) que apoya desde 1964 las operaciones que contribuyen a mejorar las condiciones de producción y de comercialización de la agricultura ; y
- El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) creado en 1975 para reducir los desequilibrios regionales

Este último Fondo parte de dos argumentos básicos ¹⁹⁴:

¹⁹² "Europa en México". Revista de la Delegación de la Comisión Europea en México, Año 1, No 1, 1999.

¹⁹³ Comisión de las Comunidades Europeas. "Nuevas Políticas estructurales de la Comunidad Europea". No 7-8/90, junio-julio de 1990, p.81.

- el argumento que postulaba que ninguna comunidad podía mantenerse por sí misma ni tener significado para los pueblos que pertenecen a ella en la medida en que tengan diferentes niveles de vida y duden de la común voluntad de todos de ayudar a cada miembro para mejorar las condiciones de su pueblo.
- la consideración que además, si el capital no se mueve hacia las regiones menos desarrolladas para permitir a los trabajadores encontrar empleo en condiciones que sean comparables a las existentes en las regiones de mayor desarrollo, los trabajadores no tendrán una oportunidad real para la libre circulación del trabajo en la cual la Comunidad se basa.

Además, en materia de política regional se establecieron varias líneas maestras de acción:

- 1) creación de empleos productivos,
- 2) mejora de la productividad en las regiones más débiles,
- 3) utilización del potencial endógeno y
- 4) concentración de los recursos en las regiones con mayores problemas estructurales.

Un análisis del desenvolvimiento de los Fondos antes mencionados nos lleva a los siguientes comentarios que se basan en la información recopilada en la Comisión de la Comunidad Económica Europea¹⁹⁵. En general, el Fondo Social Europeo ha dedicado al alivio de la pobreza 28,400 millones de Ecus programados. En detalle, como aparece en el gráfico No 1 del anexo, los montos financieros han ido creciendo en un primer momento (1959-1964): alcanzaron 581.3 millones de ecus y a lo largo de los períodos quinquenales los montos han ido evolucionado favorablemente, demostrando una política europea de aumentar los recursos en beneficios de las zonas menos favorecidas.

De los 28,400 millones de ecus programados efectivamente fueron ejecutados o gastados 19,225.1 millones de la misma moneda, que representa aproximadamente el

¹⁹⁴ Alfredo Hualde. "Las disparidades regionales en la Comunidad Económica Europea: los dilemas y las Políticas. En América Latina y México ante la Unión Europea de 1992, Compiladores Jaime Estay y Hector Sotomayor, 1992, p. 123.

¹⁹⁵ Para mayor detalle consultar el siguiente documento: Commission Of The European Communities. "Report On Arrangements and Possibilities For Budgetizing The European Development Fund". Sec (94) 640 final, Brussels, 6 de junio de 1994.

67.6 % de lo formulado (se considera el período que abarca desde 1960-1994 inclusive). Es decir, a lo largo de 35 años los Fondos de Desarrollo aplicados en la Comunidad Europea son del orden de los 19,225.1 millones de ecus. Este gasto ha seguido una estrategia, que como se mencionó, registra aumentos periódicos, como puede comprobarse en el cuadro No 4 adjunto.

Cuadro No 4
Crecimiento e Implementación del Fondo Social Europeo (1960-1994)
(millones de Ecus)

	EDF1	EDF 2	EDF 3	EDF 4	EDF 5	EDF 6	EDF 7	TOTA L EDF	Aporte general (GB)	EDF/G B %
Total	569.4	730.4	887.3	3053. 3	4207.4	6287. 3	3490.0	19 225.1	648 459.5	3.0

Fuente: Commission Of The European Communities. Report on Arrangements and Possibilities Or Budgetizing The European Development Fund, Brussels, junio de 1994.

Pese al esfuerzo realizado por la Comunidad Europea los recursos gastados desde 1960 hasta 1994 solo representan el 3 % de todo el presupuesto que vienen manejando los Gobiernos en sus respectivas políticas fiscales. Esto quiere decir que aún realizado dicho gasto este viene a ser insuficiente en la medida que se focaliza solo en algunas actividades y proyectos de las zonas deprimidas antes señaladas.

La información revisada comprueba que los 19,225.1 millones de ecus han sido canalizados en distintos momentos y etapas de alivio a la pobreza, registrando saltos muy rápidos especialmente a partir de la década de los ochenta, que coincide con el agravamiento de los problemas de las zonas menos favorecidas. En todo caso, la información registrada expresa los esfuerzos que han realizados los países, para de acuerdo a su producto bruto interno (PIB) canalizar y contribuir a los Fondos Comunitarios. Los principales socios que han aportado más recursos son: Alemania, Francia, Italia y el Reino Unido.

En conclusión, el registrar 52 millones de pobres en la Comunidad Económica Europea y gastar 19,225.1 millones de ecus, significa asignar en promedio a cada pobre la suma de 369.7 ecus en el periodo de 35 años (1960-1994), suma que parece demasiado baja para lograr cumplir los objetivos de apoyar a los grupos excluidos socialmente de las regiones menos favorecidas.

En contraste a esta información oficial, el trabajo de Estay y Sotomayor es más optimista ya que afirma que en el período de 1989 a 1993 los créditos para los fondos estructurales alcanzaron los 60, 315 millones de ecus como lo registra el cuadro No 5 adjunto.

Cuadro No 5

Créditos de los Fondos estructurales para el período 1989- 1993

Objetivos		Millones de ecus *
1. Regiones con retraso en el desarrollo -marco comunitario de apoyo .iniciativas comunitarias	36,200 2, 100	38,300
2. Regiones en decadencia industrial		7,205
3 +4 Desempleo de larga duración e inserción profesional de los jóvenes		7,450
5ª Adaptación de las estructuras agrarias		3,415
5b Desarrollo de zonas rurales		2, 795
Medidas transitorias y acciones innovadoras		1, 150
TOTAL		60, 315

* a precios sw 1989

Fuente: Jaime Estay y Hector Sotomayor, op. cit , p. 69

Bajo esta misma consideración en el período 1989-1993 cada pobre de las zonas excluidas habría recibido 1,159. 9 ecus, que comparativamente es más alto que la cifra antes vista; pero que sigue siendo baja a la luz del PIB per cápita que tienen los países europeos.

Evidentemente ambos ratios monetarios debe avalarse en la medida que la filosofía del ataque a la pobreza en la Comunidad fue diferente a la concepción tradicional. Para entender este nuevo enfoque del problema se pasará a desarrollar algunos aspectos evaluativos, considerando principalmente el Proyecto denominado "Pobreza 3" que fue aplicado en Europa en el periodo de 1989 a 1994.

6. Una evaluación Preliminar de los Fondos estructurales a partir del Programa "Pobreza 3"

El programa "Pobreza 3" fue una continuación de los primeros y segundos programas europeos de lucha contra la pobreza y que fueron aplicados en 1975-80 y en 1985-1989. Este Programa dispuso de un presupuesto de 55 millones de ecus. Es un importe modesto en relación a la escala comunitaria, aunque supera a los otros anteriores que habían contado con 20 y 29 millones de ecus.

Su filosofía cambió. Buscó ser no solo un dispositivo de financiación de proyectos sino también ser un programa coherente que incorporara un conjunto de acciones y de actores que tuvieran en cuenta los principios y objetivos comunes. A la luz de la experiencia el programa se orientó hacia un enfoque pluridimensional de la exclusión social y, correlativamente, ponía de relieve estrategias que contemplaban al mismo tiempo la integración económica y la integración social de las poblaciones más desfavorecidas, fundadas en la asociación de las instituciones públicas y privadas y llevadas a cabo con la participación de las poblaciones interesadas¹⁹⁶.

De acuerdo a esta consideración la lucha contra la pobreza y la exclusión deriva fundamentalmente de la responsabilidad de los Estados Miembros y de sus autoridades nacionales, regionales y locales. Su objetivo entonces consiste en fomentar la experimentación de estrategias innovadoras de lucha contra la pobreza y en contribuir así a la identificación de las buenas prácticas, al estímulo de las políticas y al desarrollo del debate público en este sector.

Pobreza 3 ha concentrado para tal fin sus medios sobre unos cuarenta proyectos locales, distribuidos en los Estados miembros de la Comunidad y reunidos en una dinámica europea por medio de una animación transnacional específicamente establecida a tal fin¹⁹⁷. Se está apoyando también, con una parte muy escasa de su presupuesto, trabajos de investigación y estudios estadísticos destinados a comprender mejor los procesos y considerar la inclusión de la exclusión social.

¹⁹⁶ Informe Final sobre la aplicación del programa Comunitario, op. cit, p. 3.

¹⁹⁷ Ibid, pp 3-4.

Los treinta proyectos se denominan "acciones modelo", cuentan con socios públicos y privados y se les asigna una ayuda anual media de 250,000 a 300,000 ecus, es decir cerca de 1.5 millones de ecus mientras duró el programa.

Adicionalmente, hay una docena de proyectos llamados "iniciativas innovadoras" que eran microproyectos más modestos que contaban con una ayuda anual de 50,000 ecus, o sea cerca de 250,000 ecus mientras duró el programa.

De esta forma se asegura los principios claves del programa (el enfoque pluridimensional de la exclusión social, fundada en la dinámica de desarrollo de un territorio y con la participación de los más desfavorecidos de manera privada).

En la evaluación previa que se realiza para afinar este nuevo programa se señala que no se puede considerar la pobreza, hoy como una realidad residual, simple herencia del pasado llamada a desaparecer con el progreso económico y el crecimiento. Por otro lado, no puede ya considerarse como la simple ausencia o insuficiencia de recursos financieros que afectan a individuos. Es necesario, por el contrario, reconocer el carácter estructural de las situaciones de pobreza y de los mecanismos que producen estas situaciones. Es necesario igualmente considerar el carácter pluridimensional de los procesos por los cuales personas, grupos y, a veces, territorios urbanos o rurales quedan rechazados de la participación en los intercambios, prácticas y derechos sociales constituidos de la integración económica y social ¹⁹⁸.

Interesa para este trabajo considerar que el criterio de exclusión social tiende a reemplazar, en la mayoría de los estados miembros de la Comunidad Europea el concepto de pobreza. Hablar de exclusión social es expresar que el problema no es ya solamente el de desigualdades entre la parte alta y la parte baja de la escala social (up/down) sino también el de la distancia, en el cuerpo social, entre los que participan en su dinámica y los que son rechazados hacia sus márgenes (in/out); es también destacar los efectos a este respecto, de la evolución de la sociedad, y los riesgos de ruptura de la cohesión social que conlleva; es señalar por último, que se trata de procesos, tanto para las personas afectadas como para el cuerpo social, y no de situaciones fijas y estáticas.

La manera de introducir la lucha contra la exclusión social ha llevado a crear un grupo de interservicios cuyos trabajos se han consagrado en particular a la intervención posible de las políticas estructurales, en primer lugar a través de sus iniciativas relativas

¹⁹⁸ Idem, p. 6.

a los distritos en crisis (FEDER), al desarrollo rural (LEADER) y a grupos especialmente vulnerables (HORIZON y NOW).

Los principios claves de programa Pobreza 3 son los siguientes¹⁹⁹:

- el enfoque pluridimensional: este principio procede de la comprobación del carácter pluridimensional de la pobreza y de la exclusión social, que no consiste solamente en la insuficiencia de recursos financieros, sino que se manifiesta también en los sectores de la vivienda, la formación, el empleo, la educación, la salud, el acceso a los servicios, etc.; implica la aplicación de estrategias coherentes y de sinergias, adaptadas a las particularidades de las situaciones aisladas y ajenas unas de otras, o solapadas de manera caótica.
- la asociación, este principio es la expresión institucional del enfoque pluridimensional, y su herramienta práctica, en efecto, ésta sólo puede desarrollarse si un proceso común reúne al conjunto de los agentes clave de las intervenciones relativas a los diversos sectores mencionados; la asociación implica una corresponsabilidad de los agentes implicados en cuanto al éxito global de la acción realizada y supone que estos agentes estén en condiciones de definir, más allá de sus intereses respectivos, o incluso de sus diferencias, una estrategia común consensuada.
- la participación; este principio procede de la comprobación de que la exclusión social es también la dependencia, o incluso la pasividad, respecto a las instituciones y, más generalmente, a las decisiones tomadas por otros; correlativamente, este principio afirma que la implicación activa de las poblaciones afectadas en un proceso de integración es una condición a la vez que una expresión de su éxito; de modo más general, se inscribe en una perspectiva de promoción de la ciudadanía, que exige que las poblaciones interesadas sean agentes y socios completos de las políticas aplicadas.

Una evaluación preliminar del programa, indicaría que la conceptualización de la pobreza y exclusión social está diseñada de forma correcta. Sus principios de asociación son un punto valioso del programa. Además, en que los programas no deben ser vistos solo de manera monetaria es también meritorio. La estrategia de focalizar los

¹⁹⁹ Idem .p. 11-12

recursos en programas muy bien pensados puede dar frutos. En suma, el valor añadido del programa exige que las políticas estructurales que consideran la exclusión social no sean "la gota de agua en el océano". Se debe por último, considerar los impactos posible de los fondos no solo como palanca financiera sino también como instrumento de apoyo a iniciativas y a programas innovadores, que luchen contra la exclusión social con acciones concretas y con la participación de actores públicos y privados.

7. Una parábola para otros países pobres: ¿entre la teoría y la realidad?

El tema de la pobreza y exclusión social en Europa es distinta a la realidad de otros países. Además, el rol que han cumplido los Fondos Estructurales de Desarrollo empezaron antes que los Fondos que se inician en América Latina en la primera década de los ochenta (fue en Costa Rica en donde empieza con un Fondo durante 1983-1984).

No obstante, que desde el lado de la exclusión social el tema interesa para la región latinoamericana, aunque Yépez (1994) señale que no es lo mismo, ya que nuestros países nunca estuvieron completamente integrados al desarrollo. Es decir, el proceso de exclusión social en América Latina es un aspecto masivo. De allí porque la importancia de en el marco del programa neoliberal, hablar de la pobreza estructural, pobreza masiva o masividad de la pobreza.

Ello no implica que la Comunidad Europea tenga problemas graves de desempleo, sectores industriales en declive y muchas zonas estancadas que comprenden que el problema de la exclusión se torna más grande y requiere respuestas masivas que los Fondos Estructurales creados han amortiguado pasajeraamente el nivel de vida de la población. Es decir, la masividad del problema europeo de regiones con baja velocidad ha llamado la atención en la necesidad de contar con otras metodologías, nuevos métodos y propuestas para atacar un problema que típicamente era de pobreza en México y en los otros países latinoamericanos.

Por ello es interesante el planteamiento de Carine Clert cuando afirma que en el nuevo contexto latinoamericano de los ochenta no es del todo ajeno a la problemática de la exclusión social. Fassini (1996) matiza la estricta posición entre América Latina y Europa subrayando que en el Continente también existen determinados grupos que perdieron empleos considerados estables y con ellos su estatus social y su inserción, y

eso a causa de las políticas de ajuste estructural. En otros casos, la privatización de los servicios sociales básicos instauró procesos de dualización agudizados entre las diferentes franjas de la población.

¿Es útil la visión que ofrece el concepto en la comprensión de los problemas de desventaja social?

La literatura da una respuesta positiva, subrayando que las dificultades asociadas con la aprehensión del fenómeno y las diversas teorías que subyacen el concepto no deben hacer ignorar las potencialidades del enfoque que ofrece la exclusión social y que se demuestra en el trabajo de la Comunidad Europea antes visto.

La utilidad del concepto también requiere una operacionalización que se convierte en un desafío para analizar la falta de acceso a los recursos productivos y a los mercados básicos de trabajo y crédito; o en la incorporación de la perspectiva de género si se cruza con el concepto de exclusión. En fin, la utilidad del enfoque de la exclusión exige elaborar herramientas de medición y un sistema de indicadores que permitan el seguimiento y la evaluación de las políticas públicas. No se trata de negar sino de complementar los aportes del concepto operacional de la pobreza y en particular de las encuestas de hogares.

8. Balance

En esta primera parte se presentó una primera aproximación para entender el concepto de pobreza y exclusión social en la Comunidad Europea. Se parte de considerar que el enfoque de la exclusión social es una metodología que puede servir no solo para entender los problemas concretos por los que pasa la región europea, sino también puede ser el camino para comprender otros problemas que se están presentando en la región Latinoamericana.

El trabajo comprueba que existen regiones desfavorecidas en la región europea, bajo el argumento que hay regiones ganadoras y regiones perdedoras. Por ello se tiene bien tipificadas las distintas regiones en Europa, que han perdido y que tienen población en exclusión social. Los Fondos Estructurales de Desarrollo, han sido instrumentos que han posibilitado amortiguar los problemas que tuvieron en la región, que se presenta

como el esquema más exitoso de integración del planeta. Pese al avance que el esquema EURO tiene con su moneda única y avances en el campo económico y político, se aprecia un atraso en el campo de la pobreza y exclusión social. Los famosos fondos vienen desde 1960 aportando a levantar los sectores deprimidos, grupos sociales marginados, sectores como la industria en declive y apoyando al agro francés, y español.

En conclusión, se aprecia un desarrollo territorial que no es armónico con el atraso de países y zonas; y en contraste que existen centros financieros, vinculados a los distritos industriales de Alemania, Francia, Inglaterra, entre los principales.

El trabajo intenta estudiar en detalle el rol de los fondos desde el punto genérico y global y prueba que el nivel de recursos utilizados en dos distintas mediciones, sigue siendo bajo para las necesidades de los habitantes de la Comunidad Europea.

Con los comienzos del nuevo milenio es necesario que la Comunidad Económica Europea intente desarrollar las zonas deprimidas, buscando que el desarrollo que se consiga sea armónico y no concentrador, pese a que las políticas de mercados apuntan en sentido contrario. Por eso el camino de la Comunidad Europea es de suyo interesante, especialmente en los temas sociales que aquí se han abordado con relativo detalle.

B. Las características de la ciudad y puerto de Salina Cruz en Oaxaca, Sur de México

I. El contexto del municipio:

Población: 70,000 habitantes

Niveles de pobreza: Muy bajo

Características del municipio: municipio muy pobre del sureste de la ciudad de México con actividades principales vinculadas al puerto, a la pesca y con una industria incipiente y artesanal. El municipio tiene una refinería que produce petróleo que se exporta al Medio Oriente y cuenta con una fábrica de cemento (cooperativa Cruz Azul).

Personal del municipio: cuenta con 870 trabajadores con bajos salarios. El 90 % del presupuesto se consume en salarios.

Problemas principales de la comunidad: es un municipio caracterizada por altas temperatura (40 grados centígrados C), bajos niveles de empleo, actividad comercial, con problemas de pavimentación, falta de agua y con impuesto predial muy bajo, existe una grave contaminación de la refinería al medio ambiente, existe la presencia de distintos partidos políticos y hay la presencia de paros carreteros.

Otros: Cada tres años se elige un representante municipal y este es elegido alternativamente por los diferentes partidos políticos. Generalmente existe la tendencia a que el municipio sea dirigido por un representante de oposición (estuvieron el PRI, EL PAN y el Frente Cardenista y actualmente hay un médico Presidente Municipal que proviene del partido oficial, es decir el PAN que dirige V. Fox)).

II. ¿Cómo funciona el presupuesto de la Presidencia Municipal de Salina Cruz?

- a) es un presupuesto de manejo tradicional y asciende en promedio a 28.6 millones de pesos, aproximadamente millones de dólares
- b) Se asigna a las actividades cotidianas de un municipio sustentados en los costos fijos que trae el municipio y en las escasas obras que hace el municipio.
- c) A Título de ejemplo se pueden mostrar los datos del puerto de Salina Cruz en su movimiento de carga, pago de impuestos, ingreso y gastos y utilidades

Puerto de Salina Cruz

	1995	1996	1997	1998	1999
Ingresos (en miles de pesos)	18 331	59 819	67 150	78 296	83, 191
Utilidades (en miles de peso)	5 339	20 630	10 610	11 992	14 950
Carga comercial no petrolera (toneladas)	153,500	277, 993	298,000	248,000	125,000
Carga Contenerizada (teus)	14 310	16 733	14 549	10 017	7 511

- d) ¿Cuánto se gasta en inversiones y como se distribuiría el presupuesto en obras, programas y proyectos?
- III. **¿Cómo funcionaría el Presupuesto Participativo ligando dicho tema al transporte y al desarrollo?**
- IV. **¿Cómo se ligaría el rol del municipio con la participación municipal y con lo que producen las principales empresas de la ciudad y puerto (PEMEX, La refinería, la Empresa portuaria de SCO y la empresa Cruz Azul)**
- V. **¿Hacia una estrategia participativa que incluya el campo del Transporte en el marco del corredor transistmico?**
- VI. **Principales ideas que se derivan del debate a la luz de los casos municipales exitosos de México y su aplicación al caso en estudio**
- a) ¿Cómo se asignan los recursos hacia los municipios? (usos de mapas de pobreza y para luchar contra la pobreza)
 - b) casos de municipios estrellas como Aguascalientes, Monterrey y Tijuana
 - c) Los casos del municipio de Veracruz (el puerto líder de México)
 - d) La necesidad de un Plan de Desarrollo acorde con el Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Salina Cruz en Oaxaca
 - e) Cuánto recurso manejar y en qué gastar

Anexo No 4

Avances sobre la importancia del Plan Puebla-Panamá como apoyo al desarrollo regional del Sureste de México

Introducción

- I. Antecedentes e historia
 1. La iniciativa del Presidente Fox
- II. La Perspectiva gubernamental del Plan Puebla-Panamá
 1. Que es el Plan Puebla-Panamá
 2. Que programas contiene
 3. Que aspectos territoriales incluye
 4. La geopolítica del Plan Puebla-Panamá
 5. Fondos de Cohesión Social (regiones europeas benefician regiones desarrolladas)
 6. Una evaluación preliminar, hay ganadores y perdedores.
 7. Planteamientos críticos del Plan Puebla-Panamá
 - Sobre la teoría implícita del PPP
 - Desarrollo Regional
 - Perspectiva de la infraestructura
 - Sobre el financiamiento de los proyectos del BID
 - Sobre los corredores de transporte
 - Sobre los proyectos de apoyo a los indígenas
 - Relación del Plan Puebla a la luz del comercio internacional.
 8. Lo novedoso del esquema de desarrollo regional en el PPP.

La importancia del Plan Puebla-Panamá como apoyo al desarrollo regional del Sureste de México

Introducción

Este capítulo busca presentar los avances que se tienen respecto a una programa nuevo de corte regional que se muestra como uno de los casos exitosos de Latinoamérica, ya que por primera vez se plantea un programa de desarrollo regional de carácter multisectorial y que considera algunos estados del Sur de México y los principales países de Centro América, por lo que este se denomina el Plan Puebla-Panamá. Lo que se busca es conocer que importancia cumple este programa en su avance hasta la fecha y como apoyará a los puertos en análisis es decir Coatzacoalcos y Salina Cruz. Uno de los aspectos novedosos del programa es que considera por primera vez la importancia de la infraestructura y las redes para desarrollar zonas tradicionales de Sur y del sureste de México, que tradicionalmente han estado abandonadas. Son dos aspectos que resaltan de este programa: la importancia regional y de infraestructura y las características de geopolítica del programa que podrían apuntar a desarrollar los puertos del Sur, complementando el rol que cumple el canal de Panamá como tradicional paso entre dos mares. El Canal de Panamá por muchas razones fue la principal puerta del transporte marítimo entre el Pacífico y el Atlántico, convirtiéndose en el paso obligado, explicado por sus ochenta kilómetros entre el comercio de Sudamérica que venía por las costas del Pacífico y el paso del comercio de Europa y de la Costa este de Estados Unidos.

I. Antecedentes e Historia

Los países de México y de Centroamérica reconocen la necesidad de impulsar y fortalecer sus programas de desarrollo económico, con el fin de superar los problemas de rezago económico y social. Comparten grandes oportunidades e importantes desafíos en la tres vertientes del desarrollo sustentable: el económico, el social y el ambiental. El PPP parte del reconocimiento de la gran riqueza y diversidad de recursos naturales del área Mesoamericana. La Región cuenta con importantes extensiones de bosques tropicales, abundante disponibilidad de agua y una biodiversidad entre las más ricas del mundo. La disponibilidad de estos recursos naturales en el largo plazo es crítica para asegurar la viabilidad de las estrategias de desarrollo en el área. Por ejemplo, el abastecimiento de energía eléctrica para el conjunto de estos países está asociado con la permanencia de los principales abastecedores de agua, que son los bosques.

Los indicadores macroeconómicos muestran las asimetrías de la zona sur-sureste de México, factores que han determinado el impulso del Plan Puebla-Panamá, se tiene los siguientes datos según Alfredo Salomón:

A finales de los años noventa, según el diagnóstico presentado en el documento, México contaba con un PBI por habitante de 3670 dólares anuales. En la región sur-sureste del país, sin embargo, apenas llegaba a 2 336 dólares (63.7% del promedio nacional).

Otro indicador del rezago socioeconómico de sur-sureste mexicano es la participación relativa del sector primario en la actividad económica que, incluso, guarda una correlación inversa con el ingreso por habitante: a nivel de éste, es mayor aquella. Durante 1999 el sector primario aportó 4.7% del producto interno bruto del país, pero en la región contribuyó con 7.4%.

Desde 1986, cuando México se adhirió al GATT, la región del sur-sureste, con excepción de Puebla, permaneció en buena parte ajena al proceso. En 1999 las exportaciones de la zona representaron sólo 5.7% e importaron el 3.2% del total. p. 970-971

El Plan Puebla-Panamá entraña en muchos sentidos el reconocimiento institucional de la existencia de dualidades estructurales de un país en desarrollo como México. Las asimetrías y desigualdades,, según el documento básico respectivo, se explican por factores de muy distinta naturaleza, entre los que figura la instrumentación de políticas públicas desiguales. Si bien el desarrollo es producto de múltiples factores, una condición sine que non es la inversión y, como en el país los recursos de capital son más bien escasos, la columna vertebral de la estrategia prevista esforzar condiciones propicias para la inversión p. 973

Al respecto, un estudio reciente concluye que "la estructura industrial denominada centro-periferia ha dejado su lugar a otra bipolar constituida, de un lado, por los estados fronterizos y, de otro, por los estados centro [...] Si en 1985 las entidades limítrofes participaban con poco menos de 23% de la mano de obra manufacturera nacional y las del centro con más de 50%, en 1998 esos porcentajes pasaron a 33.4 y 40.34, respectivamente. (Jean Ives Chamboux, 2001:609)

Con el PPP tocaría el turno del sur-sureste mexicano, pero por supuesto en condiciones diferentes. La búsqueda de opciones para superar el atraso y transitar hacia el ansiado desarrollo "es un proceso complejo y una síntesis de circunstancias que interactúan reforzándose mutuamente". (Ugo Pipitone, 1994)

Al Plan Puebla Panamá se le considera como una iniciativa del siglo XXI en la que convergen condiciones locales, nacionales, regionales y globales, como un proyecto

vivo al que se le atribuye la capacidad de proponer nuevas fórmulas de acción y respetar los intereses de todos los actores participantes. La integración regional a los flujos comerciales y procesos productivos del orden continental parece inexorable. El gran desafío del Plan Puebla-Panamá es contribuir a ella de la mejor forma posible para que, más allá de datos de crecimiento y promesas de largo plazo, se alcancen mejoras reales en el bienestar de los habitantes del sur-sureste mexicano. p. 975

El autor Andres Barreda Marín, tiene una visión marxista de PPP y analiza los proyectos anteriores que tratan de corregir las asimetrías de la zona sur de México:

-Corredor Biológico Mesoamericano (CBM) forma parte nodal del PPP, por su carácter precoz e importancia estratégica, el primer grupo de documentos preparatorios del PPP. En los noventa, se crea por el BID, apoyar un gigantesco programa de conservación y de las riquezas, biológicas de Mesoamerica y otras regiones estratégicas del mundo.

El Banco Mundial pareciera estar implicado en la embarazosa necesidad de regular problemas de expulsión de población campesina asentada en las regiones estratégicas.

-La Cumbre de Río de Janeiro de 1992 CBM se perfecciona como una plataforma para la realización de actividades "legítimas" de bioprospección (mediante la figura del reparto de beneficios) y para la privatización de áreas naturales protegidas.

-Proyectos propuestos por el BID tienen como objetivo integrar la región mesoamerica mediante la construcción de un enorme corredor t5ransversal de infraestructura en las Costa del Golfo de México y en la Costa del Pacífico Central.

-El Plan Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000 es un esquema general de subordinación del territorio mexicano y sus infraestructuras a las principales necesidades de integración de los Estados Unidos con la Cuenca del Pacífico.

-Existían trabajos de investigación, antecesores al gobierno del Presidente Vicente Fox. También se tiene:

-El Proyecto Mundo Maya- Proyecto turístico-

-El Mega Proyecto del Istmo de Tehuantepec (elaborado por Felipe Ochoa y Asociados)

También Paul Krugman en el ensayo "EL Sur también existe", indica que para competir y medir las posibilidades de desarrollo regional, según las oportunidades que ofrece el desarrollo del libre mercado.

La iniciativa del Presidente Fox

El 12 de septiembre de 2000 el entonces Presidente Electo Vicente Fox de extracción panista, en ocasión de su gira por Centroamérica, planteó a sus homólogos centroamericanos la posibilidad del Plan. Suscribió un acuerdo con los Gobernadores del Sur-Sureste para la formulación de un programa regional integral.

El 30 de noviembre de 2000 el presidente Electo Fox plantea formalmente la iniciativa a sus colegas de los siete países centroamericanos.

II. La Perspectiva gubernamental del Plan Puebla-Panamá

1. ¿Que es el Plan Puebla Panamá?

- Un instrumento de coordinación intersectorial e intergubernamental, así como de concertación con la sociedad civil y la iniciativa privada, para el diseño y ejecución de acciones tendientes a elevar el nivel de vida de los habitantes y a lograr el desarrollo integral y sustentable de la región Sur-Sureste de México. (Acuerdo Presidencial del 5 de junio de 2001).
- Un instrumento para impulsar la participación de las naciones centroamericanas en la realización de acciones que contribuyan al desarrollo integral en dicha región, con estricto apego al marco jurídico nacional e internacional. (Acuerdo Presidencial del 5 de junio de 2001)
- Un instrumento del Acuerdo de Tuxtla para impulsar de manera conjunta entre México y los países de Centroamérica el desarrollo sustentable y la integración de la región mesoamericana. (Declaración de los Presidentes 15 de junio de 2001)

- Una iniciativa que integra la Estrategia de Modernización y Transformación de Centroamérica en el siglo XXI y la Estrategia para el Desarrollo Sustentable de la Región Sur-Sureste de México. (Declaración de los Presidentes 15 de junio de 2001)

Objetivos del PPP

El objetivo del Plan Puebla-Panamá es potenciar la riqueza humana y ecológica de la Región Mesoamericana, dentro de un marco de desarrollo sustentable que respete la diversidad cultural y étnica. Por ello, se plantea una estrategia integral para la región que ampara un conjunto de iniciativas y proyectos mesoamericanos. La infraestructura de investigación y las metas establecidas en el plan son la integración vial y las interconexiones de energía y telecomunicaciones. La iniciativa también contempla otras propuestas regionales importantes, como el desarrollo sostenible, la formación de capital humano, la prevención y mitigación de desastres naturales, la promoción del turismo ecológico, cultural e histórico y la promoción del comercio. (BID: 152) y (BID:3)

Administración del Plan Puebla Panamá

La administración del Plan Puebla Panamá está a cargo de una Comisión Ejecutiva, integrada por un delegado de cada uno de los países participantes, y un Grupo Técnico Interinstitucional que provee apoyo técnico y financiero en diversas áreas del desarrollo regional. El grupo incluye representantes del BID, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

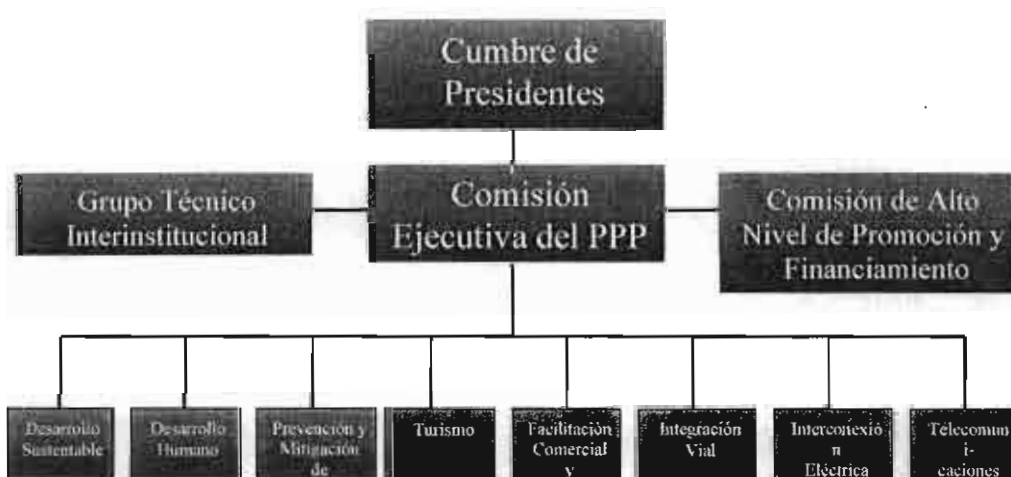
Acuerdos de la cumbre de San Salvador del 15 de junio de 2001 (Informe del Grupo Técnico coordinado por el BID)

- 1.º Inclusión del PPP como Capítulo del Mecanismo de Tuxtla, confiriéndole el estatus de Política de Estado.
2. Aprobación de las ocho Iniciativas Mesoamericanas por los Jefes de Gobierno.

3. Instalación de la Comisión Ejecutiva, con representantes presidenciales para planear, promover y evaluar el PPP.
4. Integración del Grupo Técnico Interinstitucional (GTI) formado por BID, BCIE, CEPAL, CAF, SICA y PNUD, como órgano especializado de apoyo técnico a la Comisión Ejecutiva.
5. Creación de la Comisión de Promoción y Búsqueda de Financiamiento público, privado y de la banca de desarrollo coordinada por el BID.

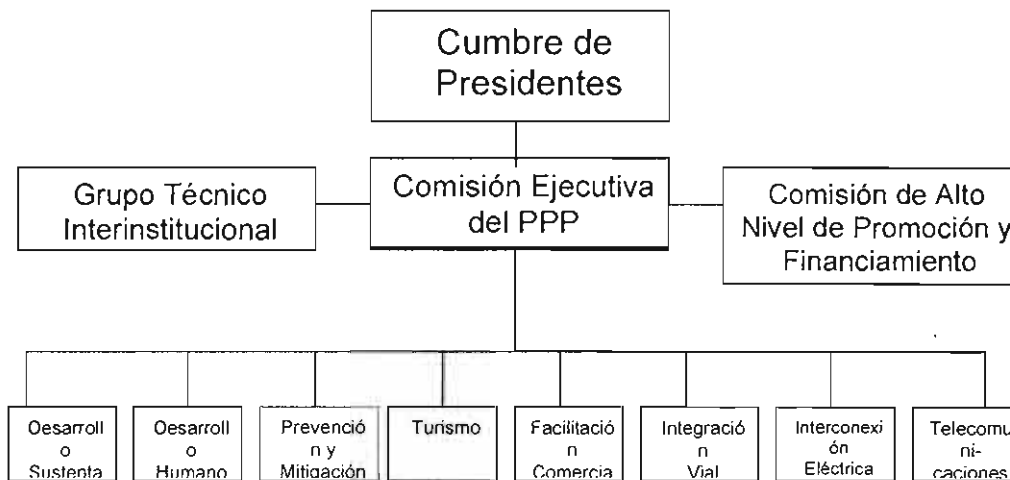
A continuación ver grafico del esquema organizativo del PPP.

ESQUEMA ORGANIZATIVO



Fuente: www.ppp.sre.gob.mx

Organigrama del Plan Puebla Panamá



Fuente: Plan Puebla-Panamá (2001)

2. ¿Qué programas contiene?

Las iniciativas propuestas para el desarrollo y sus respectivos objetivos son los siguientes:

Primer Eje Estratégico: Iniciativas Mesoamericanas para el Desarrollo Humano

Iniciativa Mesoamericana de Desarrollo Sustentable

Objetivo: Promover la conservación y el manejo sustentable de los recursos naturales y los mecanismos participativos, especialmente de las comunidades locales, en la gestión ambiental.

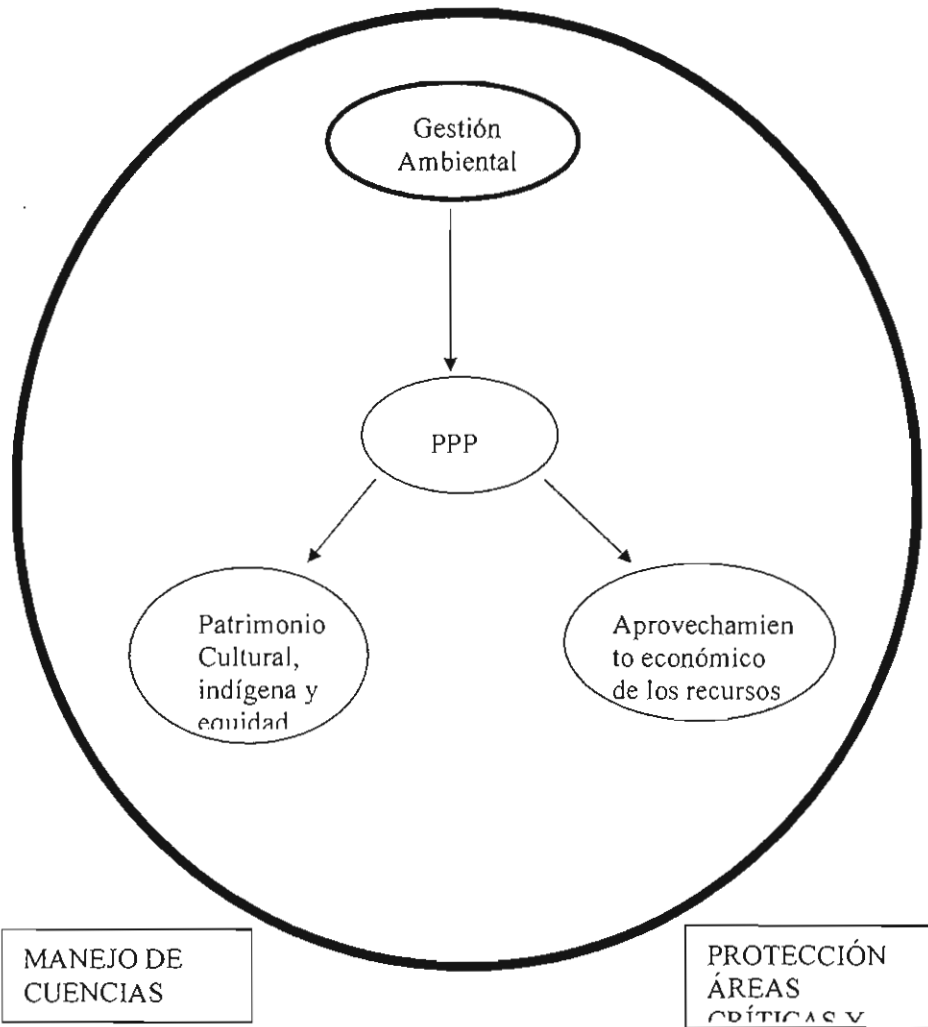
Logros

Firma del Memorando de Entendimiento (junio, 2003)

Definición de un Plan de Acción regional que promueve la conservación y el manejo sostenible de los recursos naturales.

INICIATIVA MESOAMERICANA DE DESARROLLO SUSTENTABLE COMO
MARCO ENVOLVENTE DEL PLAN PUEBLA-PANAMÁ

PROTECCION DE LA BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA



Retos

Implementación del Plan de Acción de Desarrollo Sostenible con énfasis en la gestión ambiental y el desarrollo sustentable en áreas multinacionales.

Implementación de los planes de acción de Desarrollo Agropecuario y Rural.

Iniciativa Mesoamericana de Desarrollo Humano

Objetivo: Reducir la pobreza, facilitar el acceso a los servicios sociales básicos de la población vulnerable y contribuir al pleno desarrollo de los pueblos mesoamericanos.

Logros

Firma del Memorandum de Entendimiento que define un Plan Mesoamericano de Salud, 25 de septiembre, Washington.

Creación de la Comisión para la Acreditación de Proyectos Educativos.

Próximas acciones

Revisión del Memorandum de la Iniciativa por parte de las oficinas de consultoría Jurídica de los países que integran el PPP, para su posterior firma.

Firma de Memorandum de Desarrollo Humano para el 2004.

Retos

Implementación del plan de acción mesoamericano de salud con atención especial en:

- 1) Programa de Vigilancia Epidemiológica
- 2) Programa de Salud en poblaciones móviles y migrantes
- 3) Identificación de proyectos regionales en educación.

Iniciativa Mesoamericana de Prevención y Mitigación de Desastres Naturales

Objetivo: Promover la prevención y mitigación de desastres naturales e incorporar la consideración de la gestión del riesgo en los proyectos de todos los sectores.

Logros

Firma del Memorando de Entendimiento, el 13 de noviembre en la ciudad de Panamá.

En el marco de la II Reunión de Cancilleres y Comisionados Presidenciales del PPP.

Implementación del proyecto para el desarrollo de un mercado de seguros contra riesgos de catástrofes.

Retos

Plan de acción que incluye la adopción de medidas de riesgo como principal elemento para la estrategia de desarrollo regional y proyectos sectoriales.

Participación de los Pueblos Indígenas

Logros

Creación del Grupo Asesor para la Participación Indígena y Étnica (GAPIE) integrado por los asesores gubernamentales con el apoyo de organizaciones de representación indígena.

Función: proponer a la Comisión Ejecutiva del PPP acciones, políticas y estrategias que contribuyan al desarrollo de las comunidades indígenas y etnias de la región mesoamericana.

Actualmente se lleva a cabo una consulta regional con pueblos indígenas sobre visión indígena del desarrollo, mecanismos de participación e identificación de proyectos que bajo su visión complementen al PPP.

Retos

Asegurar la participación de las comunidades indígenas en el GAPIE.

Estrategia Regional de Información Consulta y Participación (ICP)

Logros

Creación de una Comisión Técnica Regional ICP.

Elaboración de lineamientos para una Estrategia Regional del Programa de Información; Consulta y Participación con Sociedad Civil.

Aprobación de la propuesta de estrategia de ICP. Mandato de los Cancilleres y comisionados presidenciales de iniciar una campaña de difusión e información del PPP.

Retos

Implementación de una estrategia regional de consulta con sociedad civil.

Segundo Eje Estratégico: Iniciativas Mesoamericanas para la Integración Productiva, Intercambio Comercial y Competitividad

Iniciativa Mesoamericana de Promoción del Turismo

Objetivo: Promover el desarrollo del turismo ecológico, cultural e histórico mediante acciones regionales que destaquen la complementariedad, las economías de escala y los encadenamientos productivos del turismo.

Logros

Incorporación de proyectos para el fortalecimiento del sector.

Implementación de proyectos de circuitos turísticos regionales complementarios a los ya considerados en la región Mundo Maya.

Conclusión del proceso de insumos para la firma de un Memorando de Entendimiento que identifique compromisos y líneas de acción para avanzar en proyectos regionales.

Retos

Firma de un Memorandum de Entendimiento, previsto en el marco de la VI Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.

Iniciativa Mesoamericana de Facilitación del Intercambio Comercial

Objetivo: Fomentar el intercambio comercial en la región mediante una reducción de los costos de transacción en el comercio entre los países y promover la participación de pequeñas y medianas empresas en las exportaciones regionales.

Logros

Proyecto SIECA para la modernización de aduanas y pasos fronterizos

Proyecto OIRSA para la Armonización de Normas Fito y Zoonosanitarias

Proyecto para las Pequeñas y Medianas empresas exportadoras – INCAE (con fondos por US\$13.5 millones durante cuatro años).

Retos

Definir un programa de integración mesoamericana a ser apoyado por el PPP.

Creación del Consejo Mesoamericano para la Competitividad.

Definición de un programa de acción Público – Privada para la competitividad.

Definir una agenda para el eje estratégico de promoción del Intercambio Comercial y Competitividad.

Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial

Objetivo: Promover la integración física de la región para facilitar el tránsito de personas y mercancías y, de esta manera, reducir los costos de transporte.

Logros

Financiación de US\$ 2,500 millones asegurada para inversiones en caminos en todos los países incluyendo Honduras y Nicaragua gracias a los recursos del acuerdo de San José.

Creación de una institucionalidad regional:

- Subcomisión de concesiones para promover la asociación Público - Privada
- Subcomisión de puertos y aeropuertos

Retos

Completar la financiación de la Red de Carreteras - RICAM

- Alianzas con el sector privado para la construcción y operación de la infraestructura de transporte.
- Que contemplaría:
 - Modernización de puertos y aeropuertos.
 - Modernización de los pasos fronterizos.
 - Reducción de los tiempos de tránsito y costos.
 - Armonización de las regulaciones de transporte.

Iniciativa Mesoamericana de Interconexión Energética

Objetivo: unificar e interconectar los mercados eléctricos con miras a promover un aumento de las inversiones en el sector y una reducción del precio de la electricidad

Logros

La interconexión eléctrica de Centroamérica –SIEPAC (con la participación del sector privado).

Firma del Memorandum de Entendimiento entre la Secretaría de Energía de México y el Ministerio de Energía y Minas de Guatemala para el Desarrollo del Proyecto de Interconexión Eléctrica.

Inclusión de una estrategia regional de electrificación rural.

Creación de una Institucionalidad Regional para la implementación y operación de SIEPAC (CRIE, EOR, EPR).

Desafíos para el futuro

- Línea de interconexión entre Guatemala y Belice
- Construcción de las líneas de transmisión SIEPAC
Mercado Eléctrico Regional
- Aumentar los niveles de cobertura rural
- Aumentar la utilización de fuentes renovables y biocombustibles.

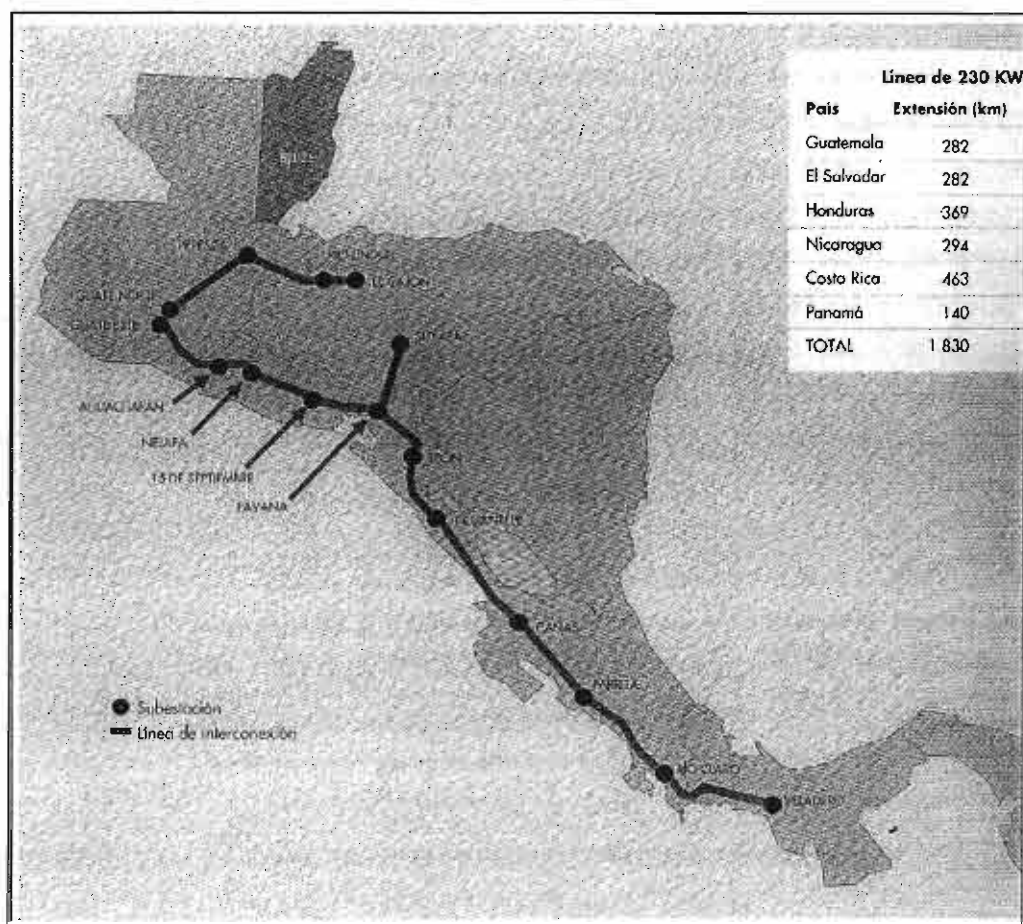
En este campo, la estrategia se propone unificar e interconectar los mercados de electricidad con miras a promover una mayor inversión en el sector, reducir las tarifas y proveer un mejor servicio. El tamaño del mercado de electricidad del istmo es

relativamente reducido. En 2000, la región tenía una capacidad máxima de 4.600 MW y necesidades totales de energía eléctrica de 25.000 gigavatios por hora (GWh). Se estima que para 2005, la capacidad instalada alcanzará a 6.400 MW, y la demanda anual se incrementará a aproximadamente 34.800 GWh. Para satisfacer estos mayores niveles de demanda será preciso construir plantas más grandes que las que se hallan actualmente en operación, y atraer plantas privadas que pueden generar electricidad en condiciones y precios más favorables que los actuales. Con este fin, los países decidieron crear un mercado regional de electricidad y construir una nueva red regional de interconexión eléctrica

El Sistema de Interconexión Eléctrica para los Países de América Central (SIEPAC) contempla el desarrollo de un mercado mayorista de electricidad en Centroamérica, que incluye sistemas regionales de transmisión. El mercado regional comprende una red de interconexión respaldada. Por una línea única de 230 KW que se extiende desde Guatemala hasta Panamá, cubriendo 1.830 Kilometros. En este mercado regional, agentes calificados tendrían libertad para comprar y vender electricidad, con acceso no discriminatorio a la red de transmisión, a cambio del pago de una tarifa fija. El mercado se desarrollaría gradualmente, proporcionando una modalidad permanente de ventas a través de transacciones de corto plazo, basados en la provisión de electricidad con criterios económicos regionales y mediante contratos a largo plazo entre agentes.

El desarrollo de un mercado regional de electricidad enfrentará dos importantes desafíos: el diseño y la implementación del marco regulatorio regional, y el establecimiento de instituciones regionales. La independencia política y la capacidad técnica de los organismos reguladores son esenciales para asegurar una efectiva competencia, particularmente en la generación y distribución, y para promover la inversión reduciendo riesgo. Además, el proyecto promoverá la convergencia de los planes nacionales de liberalización, así como una mayor cobertura de los servicios.

Plan Puebla-Panamá de Interconexión eléctrica



Fuente: Plan Puebla Panamá (2001)

Iniciativa Mesoamericana de Integración de los Servicios de Telecomunicaciones

Objetivo: Desarrollar la infraestructura de interconexión informática de la región.

Logros

Suscripción de la Agenda para el Desarrollo de una Autopista Mesoamericana de la Información (AMI). 5 de marzo de 2003

Estudio de pre-factibilidad para la construcción del cable de fibra óptica (AMI).

Acuerdo Regional para utilización de la infraestructura SIEPAC para la AMI.

Impulso a telecentros para el área rural.

Retos

Construcción de la AMI por el sector privado.

Fortalecer los marcos regulatorios con el fin de atraer inversión pública o privada a la región.

Ampliar la cobertura de telecomunicaciones.

Incorporación de proyectos regionales con aplicación de las TIC's en beneficio del desarrollo rural.

Habilitar al menos 5 telecentros en cada país.

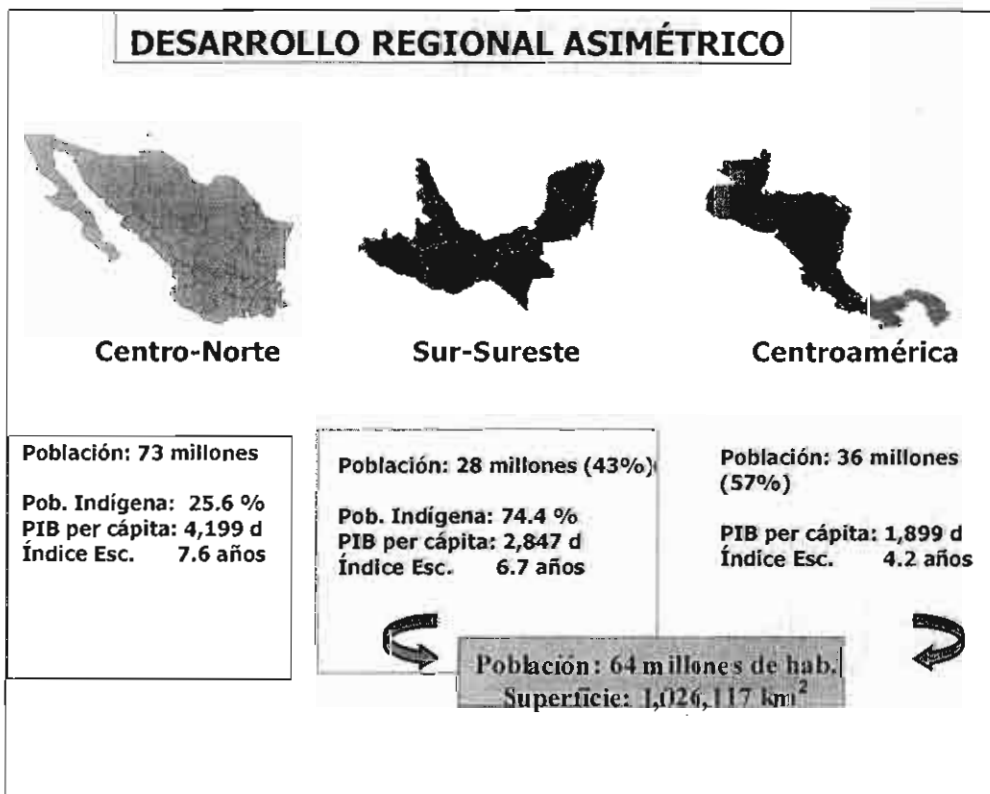
En este campo, la estrategia es desarrollar la infraestructura de interconexión informatizada para la región y proporcionar, en particular a las poblaciones rurales y grupos vulnerables, un mayor acceso a la tecnología de la información. Tal objetivo requiere construir una infraestructura de telecomunicaciones y crear un marco regulatorio regional que promueva la inversión pública y privada en conectividad. Desde un punto de vista técnico, el proyecto contempla el establecimiento de una red de fibra óptica con una longitud total de alrededor de 5.500 Kilómetros, para vincular a los países centroamericanos con los estados del sur y el sudeste de México y el resto del mundo. Así se han generado oportunidades de desarrollar redes de telecomunicaciones, juntamente con las iniciativas relacionadas con la red regional de transmisión de electricidad. Una segunda red de fibra óptica para fortalecer el sistema centroamericano se halla actualmente en proceso de estudio, aprovechando las líneas de conexión eléctrica del SIEPAC. Ambas redes tendrán velocidades de transmisión de información de hasta 2,5 gigabytes por segundo.

c. Los aspectos territoriales incluye

Ubicación Geográfica

La región mesoamericana comprendida entre Puebla y Panamá, con un población de 64 millones de habitantes y un PIB de US\$ 143.00 millones, comparte valiosas características, como una afinidad cultural e histórica, ecosistemas integradas, una ubicación estratégica, desafíos sociales y económicos comunes y un potencial de desarrollo similar.

Los estados del sur y sureste de México abarcan 503.200 kilómetros cuadrados, tienen un PIB per cápita promedio de US\$2.300 y exportan un total de US\$ 13.500 millones. La porción centroamericana, que incluye a Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Belice y Panamá, ocupa una superficie de 522.900 kilómetros cuadrados, tiene un PIB per cápita promedio de US\$ 1.900 y exporta un total de US\$ 12.800 millones.



Fuente: <http://ppp.sre.qob.mx>

No obstante, aun con todos los aspectos comunes que se observan entre estos países, los niveles del comercio intraregional entre el sur de México y Centroamérica son relativamente bajos. La cooperación en materia social y ambiental, si bien está incrementándose, permanece debajo de su potencial. La integración producirá la demanda necesaria para generar economías de escala en materia de infraestructura básica, mejorando de esta manera la competitividad regional (BID: 151)

d. La geopolítica del Plan Puebla-Panamá

El aprovechamiento de las oportunidades de desarrollo latentes se potencia mediante la visión conceptual mesoamericana, en torno a la forma en que se abordan los desafíos. Este esfuerzo complementa las acciones de los países llevadas a cabo en lo individual, por subgrupos de países o por unidades políticas menores dentro de los propios estados-nación. (BID, 2004:3)

La aceleración del cambio tecnológico y la creciente liberalización comercial en el hemisferio interconectan, de manera cada vez más estrecha, poblaciones y mercados. La Región Mesoamericana está estratégicamente ubicada para aprovechar estos fenómenos para generar empleo, elevar la productividad, impulsar el crecimiento económico y aprovechar su biodiversidad de forma sustentable.

- Riesgo de un crecimiento a dos velocidades de las regiones, según se integran o no a la economía global.
- Oportunidad de una inserción preactiva en la economía global.
- Posibilidad de desarrollo integral.
- Necesidad de políticas preferenciales y compensatorias.

Ideas Centrales

1. La superación de la pobreza requiere de desarrollo económico.
2. El desarrollo económico requiere de inversión productiva.
3. La atracción de inversiones productivas requiere de un posicionamiento fuerte de la región en el contexto internacional y de un gran refuerzo en materia infraestructura.

Sinergias con Centroamérica

1. Historia, cultura, tradiciones, valores, aspiraciones e intereses comunes.
2. Necesidad compartida de ampliar mercados nacionales mediante la integración económica.
3. Un mismo posicionamiento para la atracción de inversiones.
4. Ventajas de una gestión conjunta de apoyos internacionales..

Visión 2020

Una región en la que:

Se han consolidado las democracias, con paz social duradera y sistemas de justicia confiables. Cuyas comunidades rurales cuenten con servicios públicos y han incorporado las nuevas tecnologías. Ha reducido las asimetrías en los niveles de vida entre su población urbana y rural. Ha logrado aminorar sus problemas de endeudamiento económico, mediante medidas nacionales e internacionales

Visión 2015

Una región en la que:

Sus pobladores tienen acceso a servicios básicos de salud, donde niños y niñas terminen su educación primaria y se respeta la diversidad cultural

Se ha reducido a la mitad la pobreza y el hambre

Se dispone de sistemas para mitigar los daños ocasionados por desastres naturales y manejar sustentablemente los recursos naturales. Se ha aumentado su capacidad productiva y competitiva, multiplicado el intercambio comercial y, se han establecido formas diversas de cooperación en los mercados globales. Cuenta con redes modernas de interconexión energética y de telecomunicaciones y con vías de comunicación ágiles y seguras.

e. Fondos de cohesión social (regiones europeas que se benefician en regiones desarrolladas)

f. Una evaluación preliminar, hay ganadores y perdedoras

José Gasca Zamora, en su artículo PPP ¿Una oportunidad de desarrollo para las regiones marginadas?, El TLCAN 94 marca la brecha entre el norte y el sur, este modelo de apertura comercial favorece solamente a aquellos espacios que acumularon las mejores condiciones de infraestructura productiva, equipamiento y mercado, así como ventajas de localización.

En este contexto, resulta claro que las regiones del sur y sureste del país quedan excluidas de las trayectorias “ganadoras” dentro del proceso de desarrollo regional y estructuración del territorio. El sur-sureste, integrado por los estados de Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán. p. 73

Las asimetrías que muestra la zona del sur-sureste se pretende resolver ahora con nuevas propuestas de desarrollo regional como son el Plan Puebla-Panamá (Secretaría de la Presidencia, 2001). La Marcha hacia el Sur (Secretaría de Economía, 2001). Programa 250 regiones prioritarias.

Estos proyectos buscan dos propósitos en apariencia irreconciliables. Por una parte, resolver el problema del atraso y la marginación secular del sur y sureste del país y la apertura de nuevos espacios de inversión aprovechando la ventaja innegable de la riqueza que proveen los recursos naturales y escénicos. p. 74

Mención especial merece el proyecto del Istmo de Tehuantepec como iniciativa propuesta desde inicios del siglo XX, durante el gobierno porfirista, para construir un puente interoceánico en América, fue abandonado ante el logro conseguido por Estados Unidos al posesionarse, construir y operar el Canal de Panamá durante todo el siglo XX. p. 75

Sin duda, la acción gubernamental más importante para algunas porciones del sur-sureste, en términos socioeconómicos y ambientales, ocurrió con la creación de complejos petroleros y petroquímicos, controlados todavía por el Estado, los principales yacimientos de hidrocarburos se sitúan en porciones de Campeche, Tabasco, Chiapas y el sur de Veracruz.

El aporte del sur-sureste por la vía de hidrocarburos y productos petroquímicos ha sido fundamental para el ingreso nacional, generando enclaves productivos que polarizaron el desarrollo de las entidades, pues los beneficios de la riqueza generada por el petróleo, en el mejor de los casos se concentró en los centros urbanos y municipios donde se ubicó la infraestructura productiva.

La planeación regional representa un instrumento reconstituido para acercarse a la solución de estos problemas o cuando menos, atenuar los desequilibrios territoriales existentes.

Ubicar el desarrollo a partir del peso de las relaciones económicas internacionales. Sin embargo, debemos pugnar porque la apertura represente un beneficio tangible para las regiones mediante estrategias compulsatorias y estímulos endógenos de desarrollo regional.

p. 78

El PPP, se basa en un esquema de la planeación regional como instrumento operativo e institucional para llevar a cabo "procesos de desarrollo" y "promoción de inversiones hacia las comunidades que componen este espacio.

El esquema de desarrollo regional planteado a partir de la premisa de que el desarrollo es primordialmente humano por la cual se promueve acciones de lucha contra la pobreza, promover inversiones productivas y creación de infraestructura y sustentabilidad ambiental a fin de aprovechar las oportunidades en el contexto de la globalización (Secretaría de la Presidencia, 2001^a)

Cabe mencionar que el PP se pretende erigir como un modelo de desarrollo regional inédito, al representar un esquema de planeación de largo plazo (20 a 25 años) y de carácter supranacional toda vez que incluye al conjunto de los países centroamericanos con quienes México recientemente ha suscrito diversos acuerdos de libre comercio (excepto Belice y Panamá)

Busca dos propósitos:

1. Resolver el problema del atraso y la marginación secular del sur y sureste del país y por otro lado, la apertura de nuevos espacios de inversión aprovechando la ventaja de las riquezas innegables.
2. PPP, y en el caso del programa La Marcha hacia el sur promueve fundamentalmente el traslado y la llegada de nuevas empresas e inversiones básicamente empresas maquiladoras.

La disyuntiva se centra en cómo conciliar los megaproyectos del capital con las necesidades e intereses de las comunidades locales; pero lo justo sería no como se van a incrustar las comunidades locales a las lógicas productivas externas, sino de que manera estas

comunidades pueden participar autogestivamente con sus proyectos y formas organizativas, teniendo como meta el usufructo de sus recursos, para el mayor beneficio de la sociedad regional misma.

Otra opción sería que las comunidades que así lo deseen fueran coparticipes y cobeneficiarios de los proyectos privados. Sin que ello comprometa o implique la entrega de sus recursos, la destrucción de sus valores e identidad cultural, ni sus derechos y formas organizativas.

El principal conflicto entre lo que implica, por un lado, que las comunidades locales se sometan a lógicas externas y pasan a formar parte de un orden y una racionalidad de mercado; y por otro lado la defensa que las propias comunidades organizadas pueden hacer de su espacio y su cultura frente a intencionalidades y proyectos fuera de su ámbito territorial.

El autor, permite sostener algunos argumentos sobre las implicancias del carácter **gocioeconómico y geopolítico**; derivadas precisamente de intencionalidades económicas y políticas que trascienden y condicionan el proyecto gubernamental para el sur-sureste.

Se observa que los espacios tienen ventajas comparativas pero compiten con otros espacios, además no poseen ventajas competitivas basadas en el desarrollo e innovación tecnológica, conformación de "clusters regionales", centros importantes de investigación y formación de recursos humanos calificados que representan un componente fundamental para toda aquella región que quiera insertarse exitosamente en un esquema de mercados globales altamente competitivos.

g. Planteamiento críticos del Plan Puebla-Panamá

1) Sobre la teoría implícita del Plan Puebla-Panamá

Si bien en las iniciativas que integran el PPP se observa un componente social que busca reducir la pobreza, su orientación es compensatoria frente a los efectos negativos de la globalización y de la política de integración de México con Estados Unidos. En este sentido, la estrategia económica es congruente con los lineamientos inspirados en la visión neoclásica, donde el Estado se limita a asegurar los derechos de propiedad y no interfiere entre los particulares. En este sentido, "la inversión extranjera directa privada y

los grupos económicos nacionales más grande se convierten en protagonistas de la acumulación de capital". Ferrer (1998:55) en Villafuerte (2001:10)

En México, varias organizaciones sociales y un sector importante de intelectuales ha cuestionado fuertemente la implementación del PPP por considerarlo un proyecto maquilador; sin embargo, la pregunta es: ¿Debemos oponernos a la instalación de maquiladoras cuando todos los días salen de las distintas regiones de la frontera sur, un número creciente de población rural con destino a las ciudades fronterizas de Tijuana y Hermosillo? ¿no será mejor, como ha planteado el economista mexicano León Bendesky, pensar en un Plan Tijuana-Tapachula, es decir un proyecto de nación y no un proyecto regional de compensación, con todos los problemas que trae consigo? En esta idea, el controvertido empresario Guatemalteco, Dionisio Gutiérrez, plantea: "la crisis es estructural, y la solución es compleja, toma tiempo y no hay atajos.

Desarrollar un país toma 20 años, si se hacen bien las cosas. Esto nos obliga a ser creativos para encontrar el camino de crecimiento sostenido. El desarrollo lo dan la libertad, economía, educación, y las economías de escala. (Prensa Libre, Guatemala, 17 de junio de 2001)

2) Desarrollo Regional

El origen y fin del plan está en el enorme atraso de la región sur-sureste de México y en la imperiosa necesidad de lograr un cambio estructural, dijo el funcionario. p. 1

El PPP, cuyo costo estimado es de 10 mil millones de dólares, generará 300 mil empleos en México durante el presente sexenio y 1.8 millones en toda la región (incluida Centroamérica) entre 2001 y 2005. No se trata de un plan a corto plazo, pues se estima que para que se concrete totalmente se tomara 25 años.

En suma, lo que se pretende es lograr el desarrollo de la región mediante la atracción de grandes inversiones privadas y públicas.

"Se trata de una conceptualización del desarrollo regional y de la integración, del aprovechamiento cabal de las oportunidades, del impulso a la región. Así, un esfuerzo conjunto de países con similares desafíos y riquezas compartidas permitirá la proyección del desarrollo sustentable y sostenible", dijo Salazar Ames

Entre las actividades que presentan más oportunidades de desarrollo, Salazar Adame indica que los

Productos tropicales, producción de café, copra, cacao, que hay que industrializar y apoyar para que llegue e al mercado de forma competitiva. Además es la zona rica en recursos forestales, carne y lácteos.

3) Perspectiva de la infraestructura

Según Nora Sandoval , aunque se trabaja en las otras siete iniciativas del PPP, por el momento la prioridad es la comunicación vial. "Esta comprobado que si no se tiene infraestructura física, el desarrollo no existe. Las carreteras permiten instalar clusters o cadenas productivas, que lleguen los insumos, que se lleven los productos a los mercados.

Salazar Adame dice "No prevemos que el gobierno tenga empresas en propiedad o se asocie, sino que apoye al sector privado para que pueda acceder a la banca de desarrollo, a la comercial y a la internacional para financiar sus proyectos; que corra con sus propios riesgos, pero con la infraestructura y las condiciones propicias para la inversión".

Lo que busca el plan es generar la infraestructura y el desarrollo humano. Los gobiernos estatales y el federal deben dar certidumbre a los inversionistas, que sepan que sus bienes y personas van a estar asegurados, que hay un estado de derecho que se va a proteger sus intereses conforme a las propias leyes. Consecuentemente, esto va a hacer posible que la región se vuelva atractiva para el capital privado.

El objetivo de la iniciativa mesoamericana de transporte, es reforzar la cooperación y la coordinación de los Estados participantes, hacia la armonización de ciertos elementos clave que contribuyan a desarrollar un sistema de transporte regional, eficiente y competitivo, de conformidad con las reglas y estándares aceptados internacionalmente.

Esta cooperación y coordinación se centrará principalmente en el desarrollo de políticas que incorporan principios comunes, medidas y acciones de carácter institucional, regulatorio y económico, así como de medios para implantarlas y vigilarlas.

Para el logro de los objetivos, los Estados deben aprobar el funcionamiento de una estructura institucional apropiada.

Las infraestructuras regionales deben tener características que respondan al criterio de que las instalaciones físicas formen parte de corredores económicos de integración regional que: a) crucen una o más fronteras entre los países; b) que unan las regiones de producción agropecuaria con los principales centros urbanos y puertos abiertos al tráfico internacional y al cabotaje regional; c) comuniquen a los lugares de interés turístico regional; d) ser consistentes con el desarrollo sostenible de los recursos naturales de la Región; y e) ser consistentes con las restricciones fiscales y presupuestarias que viven los países de la región.

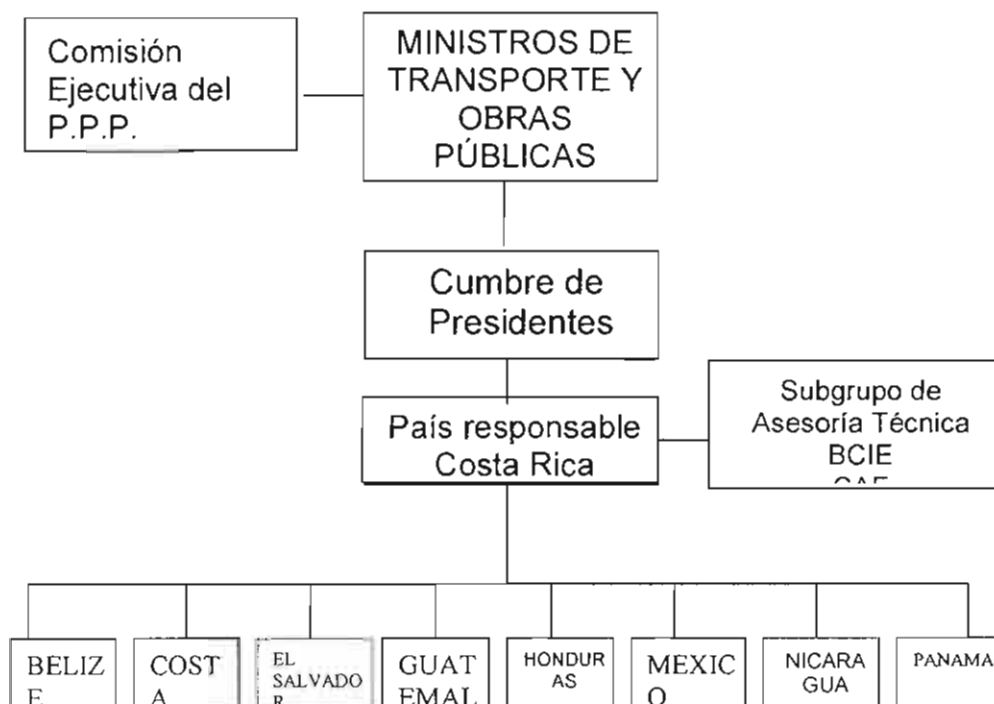
Los servicios deberán seguir las normas internacionales acordadas en la Organización Internacional del Comercio.

El Sistema de Transporte Mesoamericano está constituido por conjuntos que forman partes de cadenas físicas de instalaciones de transporte y de transbordo interdependientes, así como de servicios de transporte efectuados por vehículos que utilizan dichas instalaciones y que prestan la gran mayoría de movimientos de pasajeros y de carga en la Región Mesoamericana.

1. Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), formada por un conjunto de carreteras.
2. Red de Puertos Mesoamericanos, un conjunto de puertos de altura y de cabotaje.
3. Red de Aeropuertos Mesoamericanos

A fin de ejecutar las acciones requeridas para cada modo de transporte, los Ministros Responsables del Sector Transporte crean cuatro Grupos Técnicos Regionales integrados por funcionarios gubernamentales que designarán los respectivos Ministros, pudiendo crear otros Grupos con posterioridad:

ESQUEMA ORGANIZACIONAL



Fuente: SCT, Subsecretaría de Infraestructura

La Concepción de la Red Interamericana de carreteras mesoamericanas consiste en la construcción, ampliación, rehabilitación y mejoramiento de las principales carreteras de integración mesoamericana en:

- El corredor Puebla-Panamá del Pacífico.
- Caminos complementarios al corredor Puebla-Panamá
- Corredor de integración vial del atlántico.

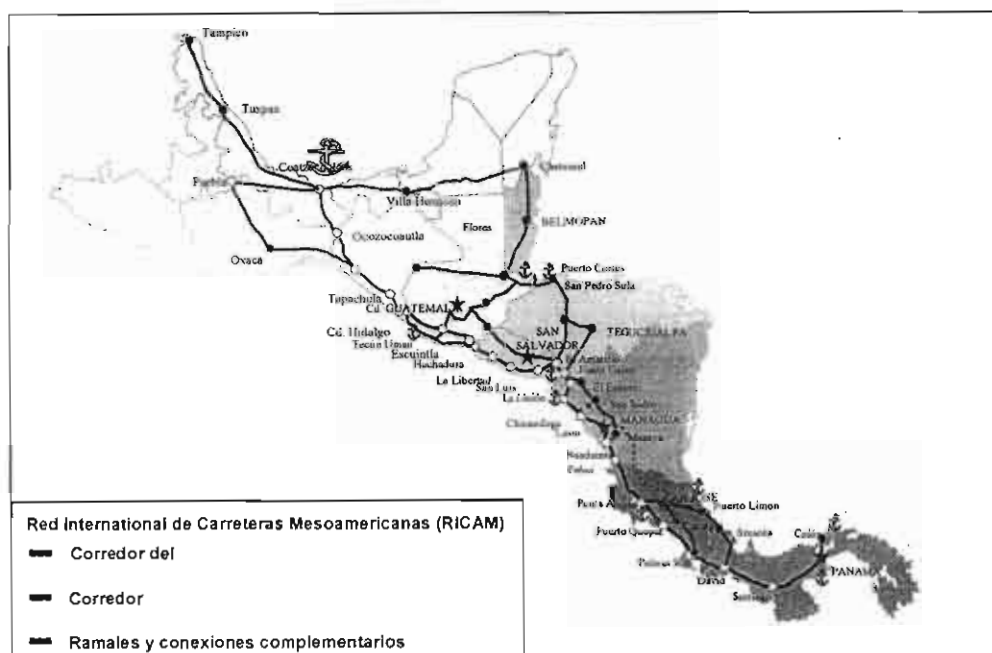
Para complementar la integración se requiere la modernización de las aduanas y pasos fronterizos. Así como la armonización de las regulaciones de transporte y de las normas técnicas. Se tomará en cuenta los siguientes criterios para la selección de proyectos:

- Los principios de desarrollo sustentable.
- La preservación e incremento a los recursos naturales.
- El respeto a la diversidad cultural y étnica de la región.

- Las restricciones presupuestales, fiscales y de endeudamiento.
- La estrategia de crear las condiciones para atraer la inversión privada en el sector vial.

A continuación ver el mapa de los corredores de integración vial PPP

Plan Puebla Panamá de Integración Vial



Fuente: Plan Puebla-Panamá (2001)

Para establecer la ubicación de corredores prioritarios y caminos secundarios que satisficieran el objetivo de integración, se tomaran en cuenta los requisitos mínimos de infraestructura, así como supuestos fiscales realistas. El plan quincenal de trabajo abarca 8.000 Kilómetros, incluidos unos 5.000 Kilómetros de mejoras, con un costo estimado total de US\$3.500 millones, de los cuales el 50% se encuentra en México. El plan de transporte comprende los corredores de integración de las carreteras del Pacífico y el Atlántico, así como los caminos secundarios del corredor por objeto facilitar el acceso a los puertos para

promover la integración entre el sur de México y Centroamérica, y mejorar el corredor de transporte que vincula a la región con los mercados del norte de México y Estados Unidos

	Nuevas Vías (km)	Vías Mejoradas (Km)	Costo total (en millones de US\$)
Corredor del Pacífico	3.406	1.837	1.073
Corredor del Atlántico	1.929	1.332	767
Vías secundarias	2.191	1.728	1.702

Fuente: Plan Puebla Panamá (2001)

Los avances de la iniciativa mesoamericana de transporte a febrero de este año indica que los grupos técnicos regionales se constituirán en reunión con la presencia de, al menos, seis de los representantes. La sede ordinaria para las reuniones será Costa Rica, pero el Grupo podrá decidir reunirse en otro lugar.

Los grupos técnicos regionales adoptarán decisiones por consenso, los cuales podrán hacerse durante las reuniones o por medio de consultas. Cuando fuese necesario, los Grupos adoptarán procesos graduales y flexibles con el propósito de alcanzar la aproximación de voluntades.

Los Grupos Técnicos Regionales prepararán informes semestrales sobre el estado de la iniciativa y el avance de los proyectos.

Se constituirá un subgrupo técnico, encargado de proporcionar apoyo a la comisión técnica de transporte y a los grupos técnicos regionales, el cual estará conformado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

La SIECA, en su calidad de Secretaría del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), le brindará asistencia y los servicios de secretaría a las actividades que le corresponden al Comisionado Presidencial responsable de impulsar la iniciativa de Transporte.

4) Sobre el financiamiento de los proyectos del BID.

Para impulsar en Centroamérica las ocho iniciativas que conforman el plan, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que preside la Comisión de Financiamiento del PPP, ha dispuesto una bolsa de 4 mil millones de dólares.

El BID definirá la cantidad a aportar a cada país con base en las negociaciones que actualmente sostiene con los coordinadores presidenciales de los países involucrados. Por el momento, la viabilidad de cada proyecto se ventila de acuerdo con el financiamiento disponible.

ESTIMACION DE INVERSIONES

INICATIVAS MESOAMERICANAS	MILLONEES DE DOLARES	% DEL TOTAL
Desarrollo Sustentable	16.5	0.32
Desarrollo Humano	31.5	0.62
Prevención y Mitigación de Desastres	27.0	0.53
Turismo	51.7	1.02
Facilitación del Intercambio Comercial	23.5	0.46
Integración Vial	4,487.0	88.25
Integración Energética	445.7	8.77
Telecomunicaciones	1.2	0.03
Gran Total	5,084.1	100.0

Fuente : SCT, Sub Secretaria de Infraestructura

Como se observa el ítem de Integración Vial es el más alto por ello se especificará las inversiones por cada país:

RED INTERNACIONAL DE CARRETERAS MESOAMERICANAS
(RICAM)

**INVERSIONES ESTIMADA POR PAIS
RESUMEN GLOBAL**

PAIS	CORREDOR	KMS	COSTO US\$
MEXICO	PACIFICO (PUEBLA-PANAMA)	1,007.00	173.00
	ATLANTICO	769.00	103.00
	RAMALES Y CONEXIONES REG.	1,150.00	1,023.00
	COMP.	2,926.00	1,239.00
BELICE	ATLANTICO	404.00	48.00
GUATEMALA	PACIFICO (PUEBLA-PANAMA)	325.00	160.00
	ATLANTICO	182.00	23.00
	RAMALES Y CONEXIONES REG.	1,317.00	703.00
	COMP.	1,824.00	886.00
EL SALVADOR	PACIFICO (PUEBLA-PANAMA)	354.00	175.00
	ATLANTICO	12.00	22.00
	RAMALES Y CONEXIONES REG.	277.00	181.00
	COMP.	643.00	378.00
HONDURAS	PACIFICO (PUEBLA-PANAMA)	107.00	49.00
	ATLANTICO	379.00	307.00
	RAMALES Y CONESIONES REG.	227.00	105.00
	COMP.	713.00	461.00
NICARAGUA	PACIFICO (PUEBLA-PANAMA)	342.00	49.00
	RAMALES Y CONESIONES REG.	598.00	131.00
	COMP.	940.00	180.00
COSTA RICA	PACIFICO (PUEBLA-PANAMA)	527.00	165.00
	RAMALES Y CONESIONES REG.	724.00	580.00
	COMP.	1251.00	745.00
PANAMA	PACIFICO (PUEBLA-PANAMA)	497.00	323.00
	RAMALES Y CONESIONES REG.	253.00	168.00
	COMP.	750.00	491.00
TOTAL		9,451.00	4,488.00

Fuente: SCT. Subsecretaria de Infraestructura

MATRIZ DE INICIATIVAS Y PROYECTOS MESOAMERICANOS

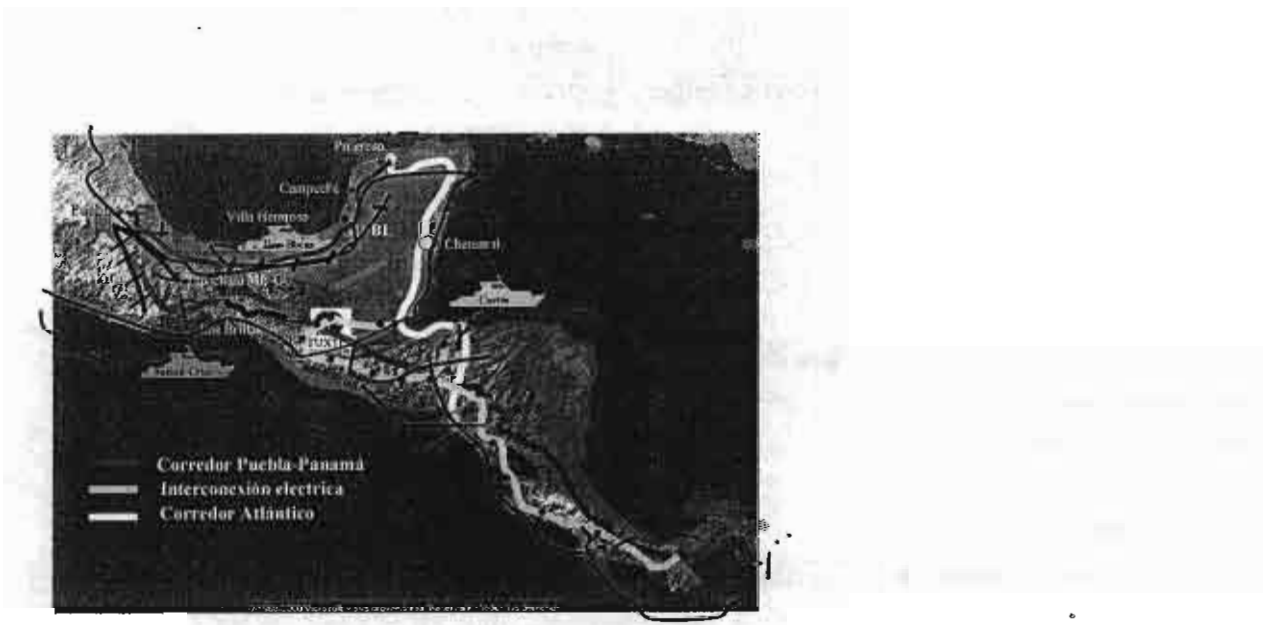
INICIATIVA	PROPUESTA DE PROYECTOS	OBJETIVOS
Iniciativa Mesoamericana de Desarrollo Sustentable		Promover la conservación y el manejo sustentable de los recursos naturales y los mecanismos participativos, especialmente de las comunidades locales, en la gestión ambiental.
	Gestión Ambiental	Fortalecer los marcos normativos de gestión ambiental.
	Patrimonio Cultural y Equidad	Garantizar la participación local e indígena en las consultas y toma de decisiones
	Preservación y Aprovechamiento de los Recursos Naturales	Aprovechar oportunidades para generación de ingresos basados en la riqueza natural regional y ventajas comparativas y competitivas.
Iniciativa Mesoamericana de Desarrollo Humano		Reducir la pobreza y facilitar el acceso a los servicios sociales básicos de la población vulnerable y contribuir al pleno desarrollo de los pueblos mesoamericanos
	Capacitación para el Trabajo	Formación de mano de obra calificada mediante un programa de formación y actualización de docentes
	Sistema de Información Estadístico Sobre las Migraciones	Facilitar la adopción de políticas e intervenciones en materia migratoria y la acción de consenso y respeto a los derechos humanos.
	Participación de las Comunidades Indígenas y	Elevar el nivel de vida de los pueblos indígenas afrocaribeños de

	Afrocaribeñas en el Desarrollo Local	Mesoamerica mediante la promoción de procesos de gestión y capacitación.
	Uso, Manejo y Conservación de los Recursos Naturales por Parte de Organizaciones Campesinas, Indígenas y Afrocaribeñas	Fortalecer la participación de las sociedades civiles y de las mujeres en mejorar el uso, manejo y conservación de los recursos naturales.
Iniciativa Mesoamericana de Prevención y Mitigación de Desastres Naturales		Promover la prevención y mitigación de desastres naturales e incorporar la consideración de gestión del riesgo en los proyectos en todos los sectores.
	Concienciación Pública para la prevención de Desastres Naturales	Promover los conceptos de prevención, mitigación y reducción de vulnerabilidad en la región.
	Información Hidrometeoro lógica para la Competitividad	Mejorar la información hidrometeoro lógica y climática y su uso por los tomadores de decisiones públicas y privadas.
	Desarrollo del Mercado de Seguros para Riesgos de Catástrofes	
Iniciativa Mesoamericana de Turismo		Desarrollo del turismo ecológico, cultural e histórico mediante acciones regionales que destaquen la complementariedad, las economías de escala y los encadenamientos productivos del turismo
Iniciativa Mesoamericana de Facilitación del Intercambio Comercial		Fomentar el intercambio comercial en la Región mediante una reducción de los costos de transacción en el comercio entre los

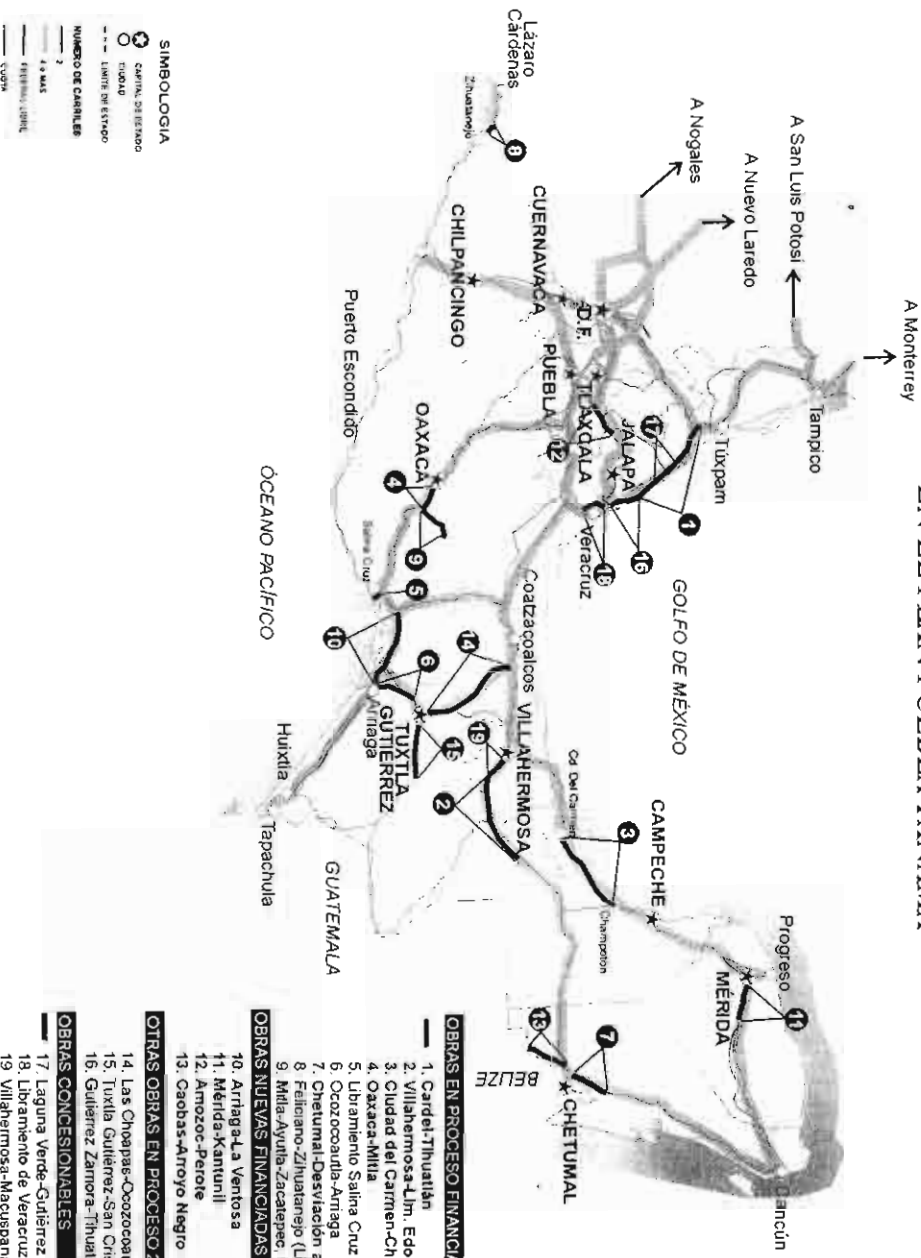
		países y promover la participación de pequeñas y medianas empresas en las exportaciones regionales.
	Facilitación de Negocios y Homologación de Tratados Comerciales	Reducción de las barreras no-arancelarias. Eliminar distorsiones en el comercio intraregional como resultado de los múltiples tratados comerciales y facilitar la inversión.
	Modernización de Aduanas	Simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros.
	Promoción de PYMEX	Fomentar actividades de integración productiva y formación de redes con base en PYMES exportadoras.
Integración Mesoamericana de Integración Vial	Integración Vial	Promover la integración física de la Región para facilitar el tránsito de personas y mercancías y, de esta manera, reducir los costos de transporte.
Iniciativa Mesoamericana de Interconexión Energética	Interconexión Energética	Unificar e interconectar los mercados de eléctricos con miras a promover una ampliación de las inversiones en el sector y una reducción del precio de la electricidad.
Iniciativa mesoamericana de Integración de los Servicios de Telecomunicaciones	Red de fibra Óptica	Desarrollar la infraestructura de interconexión informática de los países de la región.

Fuente: "Hacia un Aumento de la Inversión en Infraestructura en América Latina y El Caribe", Plan Puebla Panamá Iniciativas y proyectos mesoamericanos, BID, 22 de Enero de 2004 elaborado por el Grupo Técnico Interinstitucional para el Plan Puebla-Panamá, BCIE-BID-CEPAL, con el apoyo del INCAE, San Salvador, El Salvador, Junio 15 de 2001

Sobre los corredores de transporte



PROGRAMA 2002 DE CONSTRUCCION Y MODERNIZACION EN EL PLAN PUEBLA-PANAMA



OBRAS EN PROCESO FINANCIADAS COMPLETAMENTE CON PEF

- 1. Cardel-Tehuacán
- 2. Villahermosa-Lm. Edos. Tab/Camp.
- 3. Ciudad del Carmen-Champolón
- 4. Oaxaca-Milla
- 5. Libramiento Salina Cruz (La Ventosa-Salina Cruz)
- 6. Ocozacoatlán-Arriaga
- 7. Chelemal-Desviación a Malajhuat (Bacalar-Desv. Malajhuat)
- 8. Feliciano-Zihuatanejo (Libramiento Panfilo)
- 9. Milla Ayutla-Zacatepec, Mixes

OBRAS NUEVAS FINANCIADAS CON PEF

- 10. Arriaga-La Ventosa
- 11. Mérida-Xantunill
- 12. Amozoc-Perote
- 13. Caobas-Arroyo Negro

OTRAS OBRAS EN PROCESO 2002 CON RECURSOS DEL FIDES

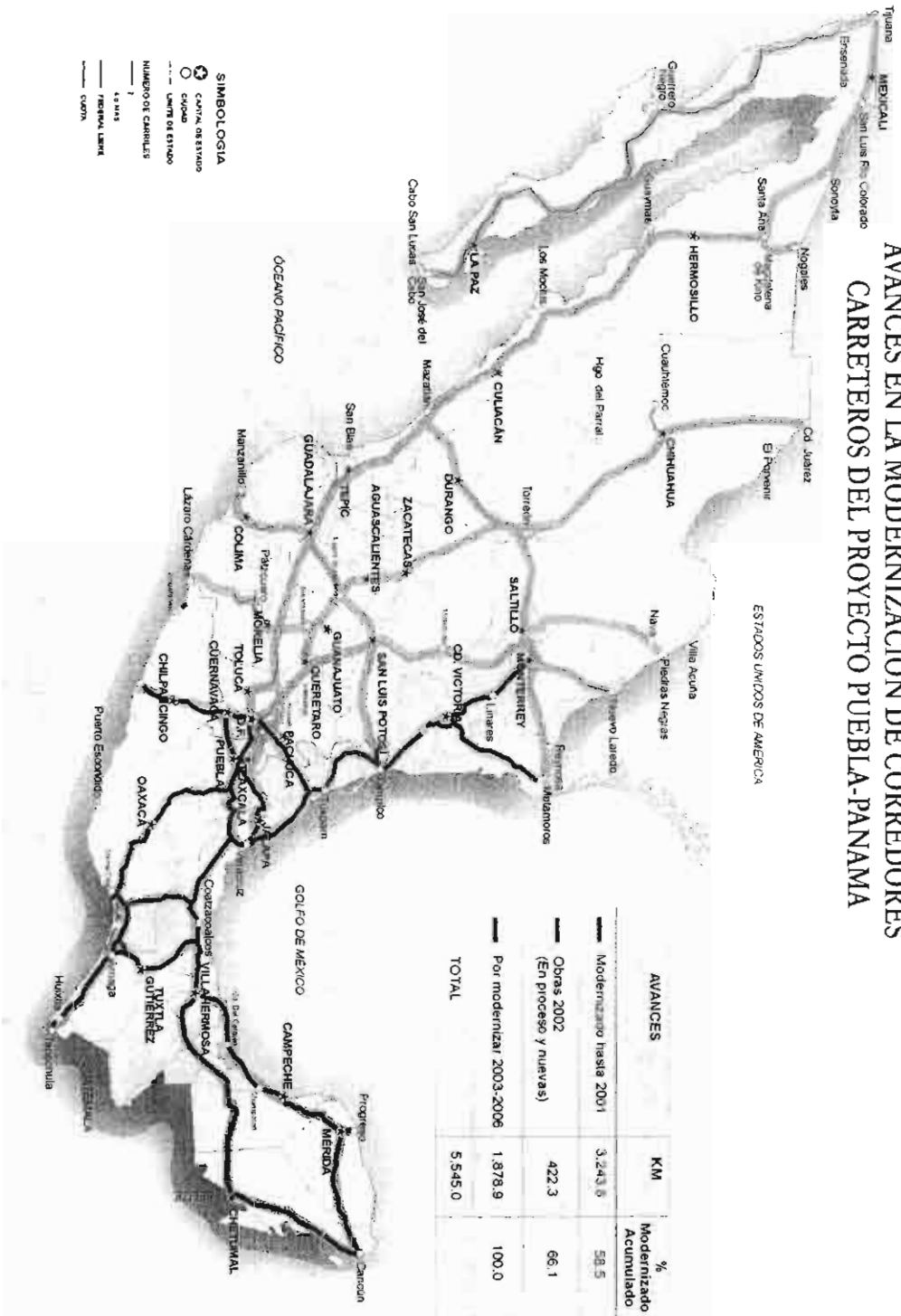
- 14. Las Chioapas-Oozocoatlán
- 15. Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas
- 16. Gutiérrez Zamora-Tehuacán

OBRAS CONCESIONABLES

- 17. Laguna Verde-Gutiérrez Zamora
- 18. Libramiento de Veracruz
- 19. Villahermosa-Macuspápana

Nota: En negritas aparecen las obras que tienen recursos etiquetados en el PEF

AVANCES EN LA MODERNIZACION DE CORREDORES CARRETEROS DEL PROYECTO PUEBLA-PANAMA



6) Sobre proyectos de apoyo a los indígenas.**7) Relación del plan Puebla a la luz del comercio internacional.**

En el nuevo escenario mundial y la lucha por la hegemonía política-económica de los Estados Unidos. El sur de México ha sufrido estos efectos con la reconfiguración territorial, a partir de la entrada en vigor del TLC México-Centroamérica y de la Iniciativa del Plan Puebla-Panamá.

Contrario a lo que ocurre en el norte, el sur presenta mayores dificultades para su crecimiento y desarrollo económico, aquí los efectos del TLCAN han tenido impactos devastadores en los niveles de empleo y subempleo no sólo porque la inversión extranjera directa no considera a los estados de la frontera sur en la implementación de proyectos maquiladores y de más largo plazo, sino también como consecuencia de la política económica que abandonó al sector agrario y dejó que los efectos negativos de los mercados internacionales se proyectaran sobre productos sensibles como la carne de bovino, el café, el cacao y el banano. p.1

Las asimetrías en los diferentes estados de México es notoria como es el caso entre Nuevo León y Chiapas, estados que tienen casi el mismo número de habitantes, pero el

primero genera un PIB superior en cuatro veces con relación al segundo. Es más, sólo el estado de Nuevo León aporta un PIB superior a la suma los cuatro estados de la frontera sur.

Las diferencias en los estratos de población ocupada con mayores ingresos entre el norte y el sur también son notables. p. 2

Las notorias diferencias salariales reflejan el grado de desarrollo de las fuerzas productivas. La educación y la productividad del trabajo están estrechamente relacionadas. Por ejemplo, mientras en el norte la población de seis a catorce años que sabía leer y escribir alcanzó casi 96% en el sur no supero el 85%.

Otra diferencia entre el norte y el sur es la inserción laboral de la población ocupada. En los estados de la frontera norte el sector primario absorbe 7.4% de la fuerza laboral y en los de la frontera sur 34.8%; la población ocupada en el sector secundario es de 36.1% en el norte 15.8% en el sur; y en lo que respecta al sector terciario, la cifra en el norte es de 52.7% y en el sur de 47.2%. A partir de estas cifras se observa claramente una región norte más industrializada, con una economía mas dinámica y orientada al mercado nacional e internacional, frente al sur más rural, con menor eficiencia económica y una relación con los mercados nacionales, regional y local. p. 3

Por su parte, los estados fronterizos del sur mantienen una agricultura predominantemente tradicional, con bajos rendimientos y baja utilización de la mano de obra. Los productos de mayor peso son cacao con 99.1% de la producción nacional; banano con 58.8%, papaya maradol con 52.9%, yuca alimenticia con 39.2%, café con 25%; arroz con 23%; y maíz con 11.7% de la producción nacional. p.3

En contraste, la frontera sur no aparece en el mapa de los inversionistas extranjeros; hay muchas razones que explican esta ausencia: falta de infraestructura de comunicaciones y transportes, inestabilidad política y social, ausencia de una política económica que promueva la inversión productiva, etcétera. Estas son algunas razones del surgimiento del Plan Puebla-Panamá (PPP), es decir, crear las condiciones necesarias para propiciar la inversión productiva, ya sea extranjera o nacional, y de paso generar condiciones de estabilidad social y política.

El sur es una zona geoestratégica, un espacio vital, para los intereses de Estados Unidos que busca de manera urgente la integración del mercado hemisférico para mantener su hegemonía en el mundo globalizado. p. 4

El factor Chiapas y los impactos que tendrán los tratados comerciales con Centroamérica explican, en buena medida, la iniciativa Plan Puebla Panamá. Con el

que, además se lograría aprovechar las potencialidades en materia de energéticos y de recursos genéticos para atraer a la inversión privada nacional y extranjera. p. 10

En consecuencia, el PPP se propone resolver los problemas sociales del desarrollo.

El coordinador del PPP no podría ser más elocuente: "El sector público tiene la obligación de impulsar el desarrollo, tiene la necesidad de crear la infraestructura, pero el que genera los puestos de trabajo es el sector empresarial. El autor manifiesta que el sector empresarial sea asociado, comprometido con la región; que vea oportunidades de negocios para que se beneficie también a la gente del lugar. El autor no cree que el Plan Puebla-Panamá sea una posibilidad de balcanizar al país, sino por el contrario, la balcanización va a surgir si olvidamos a la región; si la población, sabiendo que tiene una región rica, no tiene esperanza de que el país estimule el desarrollo que es urgente. p.11-12

Los países centroamericanos viven un momento caracterizado por la redefinición de sus proyectos económicos para adecuarse a los tiempos de las nuevas interrogaciones definidas por el proceso de globalización.


h. Lo novedoso del esquema de desarrollo regional en el PPP.

En México, varias organizaciones sociales y un sector importante de intelectuales ha cuestionado fuertemente la implementación del PPP por considerarlo un proyecto maquilador; sin embargo, la pregunta es: ¿Debemos oponernos a la instalación de maquiladoras cuando todos los días salen de las distintas regiones de la frontera sur, un número creciente de población rural con destino a las ciudades fronterizas de Tijuana y Hermosillo? ¿no será mejor, como ha planteado el economista mexicano León Bendesky, pensar en un Plan Tijuana-Tapachula, es decir un proyecto de nación y no un proyecto regional de compensación, con todos los problemas que trae consigo? En esta idea, el controvertido empresario Guatemalteco, Dionisio Gutiérrez, plantea: "la crisis es estructural, y la solución es compleja, toma tiempo y no hay atajos.

Desarrollar un país toma 20 años, si se hacen bien las cosas. Esto nos obliga a ser creativos para encontrar el camino de crecimiento sostenido. El desarrollo lo dan la libertad, economía, educación, y las economías de escala.



Si bien en las iniciativas que integran el PPP se observa un componente social que busca reducir la pobreza, su orientación es compensatoria frente a los efectos negativos de la globalización y de la política de integración de México con Estados Unidos. En este sentido, la estrategia económica es congruente con los lineamientos inspirados en la visión neoclásica, donde el Estado se limita a asegurar los derechos de propiedad y no interfiere entre los particulares.

ANEXO N° 5



La nueva geografía regional en el México actual: puertos que ganan y puertos que pierden(1982-2004) ?

Dr© Juan Ojeda Cárdenas
emell: juannojeda@yahoo.com.mx
Panencia,Morella,25 al 28 de octubre de 2005

■ **OBJETIVOS:**

- 1. Demostrar que en la nueva geografía regional de México hay puertos que ganan y pierden, como reflejo de la competencia, privatización portuaria y cambios en los territorios.
- 1. 2. Desarrollar una metodología que pruebe que con la apertura comercial y globalización existe simultáneamente progreso y exclusión en los puertos y ciudades costeras de México.

Exclusión y progreso en las ciudades y puertos

- Existe **progreso** (crecimiento, riqueza, inclusión, desarrollo y bienestar social) y **Exclusión** (desconexión, polarización y pobreza y estancamiento) simultáneamente en el sentido de Ulrich Beck?. Es decir, en cada ciudad-puerto hay pobres y ricos, los primeros se perjudican con la globalización y apertura comercial; mientras los segundos se benefician de la privatización portuaria y de la apertura comercial.

Dice Ulrich Beck(1988:88)

- " Asimismo, la globalización y la localización no solo son dos momentos o caras de la misma moneda; son al mismo tiempo fuerzas impulsoras y formas de expresión de una nueva polarización y estratificación de la población mundial en ricos globalizados y pobres localizados".

Los beneficiados

- Dentro de los beneficiados estarían las empresas exportadoras, los funcionarios de los puertos (aduanas y otros), los trabajadores de cuello blanco de las empresas portuarias y algunos trabajadores sindicalizados que se benefician con el crecimiento y expansión del movimiento portuario producido.

Grupos que pierden

- En una ciudad portuaria se perjudican los que perdieron su empleo luego de la privatización, los trabajadores de actividades no rentables que ganan el salario mínimo, los desempleados y los hombres y mujeres que no reciben beneficios directos e indirectos del proceso de apertura comercial.

La exclusión económica o social

- Por ello se habla de **exclusion** para demostrar que un gran porcentaje de la población que reside en la ciudad y puerto y que está en pobreza o extrema pobreza, no recibe los efectos multiplicadores de una empresa portuaria que crece, tiene ingresos, y da servicios a empresas que se comportan como enclave. A los componentes estructurales de la pobreza se le agrega componentes coyunturales explicados por la política de privatización portuaria y apertura comercial seguida.

Caso del puerto de Matarani en Arequipa. Perú

- Según Lorena Alcazar (GRADE, 2003:4): "Los principales resultados encontrados revelan que la concesión tuvo un efecto positivo neto sobre el bienestar estimado en 14 millones de dólares". Quiénes ganaron y quiénes perdieron debido a la concesión? El principal beneficiado sería el Gobierno, el cual a pesar de perder los flujos resultantes de la operación de la infraestructura, se ve más que compensado por otros efectos (el pago inicial, la retribución, tasa regulatoria y el incremento en recaudación). En segundo lugar, los consumidores los cuales reciben una tercera parte de este cambio en el bienestar, debido al incremento en el excedente del consumidor generado en la operación privada. Finalmente, el concesionario, que debe realizar un pago inicial y una contraprestación periódica por la operación del puerto, pero recibe las utilidades procedentes de este". "Los perjudicados serían los trabajadores (principalmente por la reducción de salarios y las condiciones de trabajo) y el grupo de usuarios intermedios".

Pregunta Central

- Hay una nueva geografía regional en el México actual que impacta en los puertos?
- Es la cuestión que esta ponencia busca responder a la luz de investigar los impactos que trae la apertura comercial y la globalización (mundialización, para otros) en las regiones, en las ciudades, en las empresas, en los territorios y principalmente en los litorales en donde se instalan los puertos de México.
- Previamente es necesario presentar a la
- NGE(Nueva Geografía Económica)

Nueva Geografía económica(NGE)

(Fernando Sanchez Albavera,CEPAL,mayo 2003)

- Busca una teoría de la concentración espacial
- Rebate la formulación neoclásica de la convergencia de los territorios sustentada en la movilidad de los factores
- Asume que el libre juego de las fuerzas del mercado conduce a la divergencia territorial
- Encadenamientos hacia atrás y hacia adelante de las empresas conducen a una aglomeración de actividades que se autoreforzan progresivamente.
- Concentración geográfica del desarrollo

NGE

- Papel del entorno natural en las economías de aglomeración
- Causalidad territorial de la acumulación de capital
- Territorios y redes globales de producción
- Distribución espacial de la investigación y territorialidad del conocimiento.
- Dice **Paul Krugman**(1992:11):"la característica más prominente de la distribución geográfica de la actividad económica seguramente sea su concentración".

Conceptos para Recordar

(Fernando Sanchez Albavera,CEPAL,mayo 2003)

- Interdependencia global, regional y local condiciona el desarrollo endógeno
- La transformación del territorio debe ser núcleo conceptual del desarrollo
- El territorio no es un simple campo de maniobra o un patrimonio que está dado
- El territorio debe ser entendido como una estructura activa y no como receptáculo de bienes y servicios
- El territorio es dinámico, se acondiciona, se va construyendo.
- La acumulación, innovación, desarrollo humano y formación de capital social se distribuyen territorialmente.

Puertos y region de influencia

- Entrando al tema de los puertos estos son vistos no solo como una unidad microeconomica o centro de negocios, sino ubicados en una ciudad portuaria y perteneciendo a una region economica, que tiene potencialidades, recursos, empresas y agentes economicos y sociales que estan en pugna y buscan el excedente economico.

Puertos y la perspectiva sistematica

La Investigacion aspira estudiar a los puertos en el espacio y territorio, bajo una perspectiva sistematica (siguiendo a Wallerstein, Braudel, Yoclesky y Martner), lo que nos lleva a conocer la competencia que se da entre todos los puertos de Mexico, la competencia tambien que se produce entre los puertos de las mismas costas (en el Pacifico y en el Golfo) y la competencia por ultimo que se presenta entre paises que registra a puertos que "pelean" por "mas carga" en el marco de una serie de acuerdos internacionales (TLCAN, TLCMUE, PP).

Factores y competencia portuaria

- Dentro de los elementos que tienen que ver con la competencia entre puertos (competencia interportuaria) destacan tres factores: los criterios de situacion geografica (proximidad a rutas maritimas), los de condiciones fisicas e infraestructurales (calado, superficie terrestre, ausencia de limitaciones infraestructurales y conexiones con el area de influencia); y las condiciones de explotacion, vinculadas a aspectos como frecuencias de lineas regulares, calidad y disponibilidad de servicios, ausencia de barreras administrativas, estabilidad sociolaboral y costos de escala competitiva (sobrecostos) (fuente: PNDP, setiembre 2004:49)

Puerto Global o de tercera generacion

De acuerdo al Instituto Mexicano del Transporte, un puerto global, llamado tambien de tercera generacion, tiene que ver mas alla de su propio funcionamiento interno, para convertirse en un nodo Integrador de los diferentes modos de transporte que sirven a las redes productivas globales. Es por ello que el problema de la integracion modal y las conexiones maritimo-terrestres tiene tanta relevancia en su desarrollo actual.

Asimetrías entre puertos

- En la nueva geografía portuaria se demostrara que en el Mexico actual se registran asimetrías (de carga, de beneficiarios, de Ingresos y de capacidades e instalaciones) en los puertos y territorios de Mexico, destacando la primacia y liderazgo que adquieren principalmente en carga contenerizada (como indicador de impacto comercial), los puertos de **Manzanillo** en el Pacífico y de **Veracruz** en el Golfo, denominados en esta ponencia puertos principales (puertos líderes o puertos ganadores).

Puertos secundarios o perdedores

- En contraste, hay puertos petroleros de cabotaje, considerados de menor importancia que mantienen su rol secundario explicado por ser especializados, como los de Coatzacoalcos (considerando también la Terminal de Pajaritos) en Veracruz y Salina Cruz en Oaxaca, que se constituyen en puertos menores (o secundarios) y que se inscriben en las redes comerciales constituyéndose en puertos alimentadores, que mantienen un perfil de apoyar a los enclaves petroleros de PEMEX, que se encuentran instalados y que facilitan el comercio de cabotaje del combustible que se transporta por las costas del país.

Asimetrías en cuatro puertos de Mexico

1. Puerto de Manzanillo
2. Puerto de Veracruz
3. Puerto de Salina Cruz
4. Puerto de Coatzacoalcos

1. Nota: (ver cuadro adjunto que considera: buques atendidos, carga total movilizada, carga contenerizada, población de la ciudad-puerto e ingreso per cápita estatal).

Hipotesis de trabajo

- La hipótesis de trabajo pretende demostrar que el progreso y la exclusión en los puertos y ciudades costeras de Mexico, como son los casos de los puertos ya citados, refleja patrones desiguales, asimetrías, doble velocidades y puntos críticos que se agudizan con la globalización y apertura comercial actual.

- Estos fenomenos vigentes desde 1980 y que se aceleran con la apertura comercial demuestran diferencias y semejanzas propias del proceso de cambios en el territorio, en donde el rol del estado como director de las politicas de transporte maritimo y de puertos ha pasado de una etapa publica a otra privada.

- De esa manera se ha favorecido al capital economico de las empresas que se asientan en los lugares centrales de Mexico y que buscan puertos modernos, competitivos, eficientes y que faciliten sus exportaciones e importaciones mediante el proceso ya senalado de "justo a tiempo"

Aspectos metodologicos para el desarrollo y estudio de cada puerto

- Tipologia y macroeconomia del puerto (caracterizacion)
- Movimiento portuario (carga general, contenerizada y petrolera).
- Redes nacionales e internacionales
- Mercados y tipos de productos (empresas localizadas)
- Desarrollo regional (desarrollo local y nivel de vida)
- Privatizacion portuaria (quienes ganan y quienes pierden)
- Exclusion, polarizacion y progreso (crecimiento, competitividad y jerarquía).

Aspectos metodologicos-2

- Los actores del proceso (trabajadores, empresas, gobierno, clientes, empleados)
- Puertos que ganan con el TLCAN, con la privatizacion y con mas empresas alrededor de la region portuaria
- Integracion al sistema portuario mexicano, competencia con los puertos de las costas y pertenecer en su caso al sur "excluido" o al norte "incluido".

Aspectos metodologicos-3

- Estado economico y financiero De las APIS(utilidades, ventas, ingresos, indicadores de rentabilidad, costos y beneficios);e
- Infraestructura portuaria y problemas de la misma) (congestion, capacidad ociosa, etc).

Regiones ganadoras segun Benko y Lipietz

- Las **regiones que ganan(economicamente)** tienen las siguientes características:
- Son regiones urbanas, con fabricas y oficinas que se concentran en las grandes ciudades o megalopolis.
- Ante todo son regiones productivas de bienes exportables, es decir, de bienes manufacturados o de servicios facturados.
- Es tambien una region que sale adelante(desde el punto de vista de los empleos, de la riqueza, del arte de vivir) por su propia actividad, o una region que vive a expensas de las que han perdido, incluso de una parte de sus propios habitantes.
- Es el centro de una periferia-ejemplo de regiones que ganan: Tokio, Nueva York-Nueva Jersey, Los Angeles-San Diego, Paris, Zurich, Francfort.

Regiones ganadoras-2

- Pueden ser regiones que ganan, en paises que pierden. En paises que retroceden en la escena internacional, con deficit comercial, en paises que se endeudan.
- La cuestion de las regiones que ganan se parece mucho a la pregunta de: "los modelos que ganan".
- En sintesis, las **regiones que ganan** son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanas de tamano medlo que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las **metropolis**.

Condiciones de un puerto exitoso o ganador

- Tener carga
- Ser competitivo
- Tener buenas tarifas
- Tener eficiencia portuaria
- Tener solidez economica y financiera
- Insertado en las redes internacionales
- Tener cerca a empresas grandes que venden al mundo internacional
- Beneficiar a su entorno local
- Impactar en los trabajadores y agentes vinculados al puerto (sindicatos, concesionarios, gobierno, trabajadores, empleados y clientes)
- Tener buena Infraestructura portuaria
- Otros: pertenecer a una region ganadora, tener un entorno regulatorio e institucional suficiente que aliente la competencia y supere las mafias organizadas. Que incorpore tecnicas modernas de manejo de carga y gestion portuaria.

Condiciones de un puerto perdedor o excluido

- Tener poca carga (general, contenerizada o petrolera)
- No es competitivo
- Tener tarifas altas
- No tiene eficiencia portuaria
- Tener problemas económicos y financieros
- No está insertado a las redes comerciales internacionales
- El puerto no tiene en su entorno de influencia a empresas del mundo global (solo tiene empresas pequeñas y medianas, que ocasionalmente usan el puerto).

Condiciones de un puerto perdedor-2

- No beneficia a su entorno local (falta de derrama económica, siendo solamente enclave).
- No impacta en los actores ligados al puerto (sindicatos, empleados, concesionarios, otros).
- Tiene déficit de infraestructura y de transporte ligado al puerto (transporte multimodal).
- Otros: pertenece a una región perdedora, tiene un entorno regulatorio e institucional insuficiente que impide la competencia y allenta las mafias organizadas y retrasa la introducción de técnicas modernas de manejo de carga y gestión portuaria.

Los conceptos de ganador y perdedor aplicado al territorio

- **Zaki Laidi (1997:16):** "La competencia entre territorios se desarrolla en varios niveles: entre grandes regiones del mundo, entre naciones, entre espacios infranacionales y entre empresas".
- **David Romo y Guillermo Abdel (marzo 2005:205):** "Las regiones compiten entre sí". "Las regiones compiten por empresas que buscan una ubicación, así como por individuos talentosos en busca de empleo".
- **UNCTAD (1992:41,85):** "Hoy día los puertos se hallan ante tres tipos de competencia: la competencia entre puertos, la competencia dentro de un puerto y la competencia del transporte intermodal".
- **Manuel Mindreau (diciembre 2001:7)** (citando a Jacob Viner): "en todo caso, la cuestión fundamental consiste en dirimir si la concentración de flujos económicos y la coordinación de políticas.....

- ... exteriores de distintos estados puede derivar de las llamadas "fuerzas naturales" (proximidad geográfica, complementariedad y convergencia económica, comercio Intraindustrias, etc). O bien de políticas gubernamentales formuladas sobre la base de intereses comunes y la creación de nuevas identidades".
- **Pierre Veltz (1999:54):** "el territorio está fuertemente jerarquizado, la jerarquía se refleja sobre todo en macrodiferencias, entre entidades nacionales, regionales, y urbanas, y es gradual y continua". "Centros y periferias se diferencian claramente: se oponen sosteniéndose mutuamente: según los casos, el centro vive de las ganancias obtenidas en la periferia, y la periferia de la redistribución de las riquezas del centro; y por último, el mundo está organizado en función de las distancias: las relaciones económicas o sociales son tanto más intensas cuanto menor es la distancia".

- **Banco Interamericano de Desarrollo(abril,2002):** "las variables de eficiencia portuaria se encuentran explicadas en las diferencias de infraestructura fisica de los puertos, los puertos menos eficientes son el resultado de un entorno regulatorio e institucional insuficiente que impide la competencia, alienta las mafias organizadas y retrasa la introduccion de tecnicas modernas de manejo de carga y gestion portuaria".

Criticas al uso del concepto de ganador o perdedor aplicado al tema regional

- **Ivan Silva(2003:20):** "en realidad, esta clasificacion(de territorios dinamicos y con alto PIB percapita de potencialmente ganadores) persigue, en primera instancia, tratar de buscar interpretaciones a lo que esta pasando en terminos regionales en los distintos paises, y en este sentido este esquema de analisis probablemente abra una serie de preguntas para las cuales sera necesario procesar otra informacion si se pretende dar una respuesta acertada". "Se habla de regiones "potencialmente ganadoras" ya que por la dinamica misma de los acontecimientos economicos ser ganador hoy en dia no significa, necesariamente serlo manana.....

Continua las criticas

-esa es una situacion que para mantenerla requiere de politicas y actitudes muy proactivas frente al proceso de internacionalizacion de la economia mundial
- **Anne-Laure Szary(1997:22):** "hay que tener cuidado sin embargo de considerar demasiado rapido las regiones mejor integradas a los circuitos de exportacion como "ganadoras" desde todos los puntos de vista". "Las especializaciones economicas deben ser puestas bajo la mirada de los indicadores sociales para matizar a veces muy fuertemente la apreciacion de ciertas situaciones". "Parece en efecto, que incluso las regiones "ganadoras" en los mercados internacionales no se benefician siempre de un nivel de desarrollo al cual ellas podrian pretender".

Sergio Boiser

- **Sergio Boiser** va mas alla al identificar los casos de desarrollo regional "exitoso", considerando que el criterio de exito seria la cristalización de un proceso de (al menos) crecimiento economico en terminos de una area geografica y habiendo estructurado un centro de acumulacion, como por ejemplo, lo que se observaria en Argentina en relacion a Cordoba y Buenos Aires. Estima que en el caso de America Latina la mayoría de los observadores estarian de acuerdo en anotar casos como los de Guadalajara en Mexico, San Pedro Sula en Honduras, Carabobo en Venezuela..

-Medellin en Colombia,Santa Cruz de la Sierra de Bolivia,Concepcion en Chile,Cordoba y Neuquen en Argentina,Curitiba(Parana)y Santa Catarina en Brasil;ultimamente en una perspectiva mas amplia y mas atractiva,pero aun en su fase Inicial Ceara tambien en el Brasil".
- **Sergio Boisier**(Julio-diciembre de 1998:761):"Se ha puesto de moda hacer referencias a regiones"ganadoras"y "perdedoras", hay que tener cuidado con las sobreesimplificaciones y con el reduccionismo, porque a menos, que se desee volver al equilibrio"caselliano"siempre y en cualquier periodo",hay regiones"ganadoras"y regiones"perdedoras" lo importante es descubrir por que razon algunos ganan y otras pierden".

Conclusiones preliminares de esta primera parte

- Si las concepciones anteriores son economicistas como deberian articularse estas visiones de ganador o perdedor, si se piensa en el desarrollo de un pais,de una region,de una ciudad, de un puerto o de una empresa?.
- Es decir,si se incorpora al enfasis economico el contenido social, expresado por lo que deben ser los beneficiarios del desarrollo(los mas pobres) y que generalmente son excluidos del circuito economico y social)?.Como quedaria constituido este nuevo paradigma?.
- Una region ganadora no debe serla solo bajo criterios economicos,sino tambien considerando los aspectos sociales

Conclusiones.....

- Puede hablarse de ganador y perdedor en el caso de puertos y empresas que estan incorporadas en el mundo global,mediante redes, espacios de flujos y que expresarian la figura del archipelago de Pierre Veltz?.
- Ganadores y perdedores del comercio mundial: veinte principales terminales de contenedores del mundo?
- Ganadores y perdedores en poblacion
- Bajo esta perspectiva que indica los **casos de los puertos de Mexico?**

Cual es la nueva geografia portuaria de Mexico)?

- **a)Tendencia general de la carga total que se mueve por los puertos de Mexico:**
- | Anos | tasa de crec. | Carga total(mill.de ton.) |
|------|---------------|---------------------------|
| 1991 | 3.1 | 174.3 |
| 1992 | 4.3 | 181.8 |
| 1993 | 0.9 | 183.4 |
| 1994 | 1.1 | 185.4 |
| 1995 | 0.6 | 186.6 |
| 1996 | 11.8 | 208.6 |
| 1997 | 5.4 | 219.8 |
| 1998 | 8.0 | 237.4 |

Anos	tasa de crec.	Carga total
1999	-2.5 %	231.4
2000	5.5	244.2
2001	0.0	244.4
2002	3.5	253.0
2003	4.6	264.7
2004	0.5	266.0
Tasa de crec.(1990/2004):		3.3 %
La carga crece 1.5 veces mas.		

b) Tasa diferenciada de crecimiento de altura y cabotaje

Anos	altura	cabotaje	total
1991	5.1	-0.6	3.1 %
1992	4.8	3.4	4.3
1993	2.5	-2.2	0.8
1994	0.6	2.1	1.1
1995	0.3	1.3	0.6
1996	17.6	0.0	11.7
1997	9.6	-4.2	5.3
1998	6.2	12.7	8.0
1999	-2.8	-1.7	-2.5
2000	7.6	0.3	5.5

Anos	altura	cabotaje	total
2001	1.5	-3.7	0.0
2002	4.0	2.1	3.5
2003	3.8	7.1	4.6
2004	0.5	0.4	0.5

■ **Todo el**
 ■ **Periodo: 4.2 1.2 3.3**

c) cambio estructural en las cargas que manejan los puertos de Mexico?

Tipo de carga	1991	1998	2004
Petroleo y derivados	71.3%	62.1%	60.8%
Carga general suelta*	5.6%	8.4 %	6.6%
			5.5%**
Granel agricola	3.1%	4.4%	3.5%
Granel mineral	18.0%	22.8%	21.0%
Otros fluidos	1.7%	2.3%	2.6%
Perecederos	0.3%	-	-
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%

Notas: **Exclusivamente carga contenerizada(14.5 millones de toneladas)
 *incluye carga suelta y contenerizada.

- Hay un cambio estructural explicado por el manejo importante de carga contenerizada (carga con mayor valor agregado) que representa 14.5 millones de toneladas y que significa también un manejo espectacular de
- 1 903,845 teus durante el año 2004.
- Sigue la presencia importante del manejo de petróleo y del granel mineral.

d) El análisis de la carga contenerizada

Años	numero de teus
1982	104, 429
1986	120, 543
1990	273, 149
1994	549, 921
1998	1 010, 124
2000	1 315, 749
2004	1 903, 845
▪ Tasa de crecimiento(1982-2004): 14.1 %	
▪ Conclusion: En los últimos 23 años la carga contenerizada ha crecido más de 18 veces más.	

Que carga contenerizada destaca:

e) Concentración de carga contenerizada en cinco puertos ganadores*

Años	Total(teus)	Concentración(%) *
1992	337,578	84.2 %
1995	569, 314	92.1 %
1998	1 010,124	93.2 %
2000	1 315,749	91.2 %
2002	1 564,673	91.5 %
2004	1 903,845	93.0 %

- ***los puertos ganadores son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.**

f) Liderazgo de los puertos de Manzanillo y Veracruz (solo carga contenerizada)

Anos	Porcentaje(%)
2000	73.4 %
2001	73.7 %
2002	75.8 %
2003	75.9%
2004	74.6 %

Crecimiento de carga contenerizada de Manzanillo y Veracruz en periodos claves

Periodos	Manzanillo	Veracruz	Total
1982-87	43.2 %	-2.8 %	9.3 %
1988-94	19.4	27.2	12.5
1995-99	38.6	21.4	18.3
2000-2004	18.1	2.3	9.7 %

- Nota: En Manzanillo se localizan las terminales de contenedores que mas rapido crecimiento han tenido. Ello se debe al acelerado proceso que tiene el comercio exterior que se esta dando en la Cuenca del Pacifico, con China a la cabeza, en donde Manzanillo es un puerto estrategico con sus enlaces con Asia, para el comercio exterior de Centro y Sudamerica.

g) Hacia una Nueva jerarquia Portuaria (indicador de carga contenerizada)

- Puertos ganadores (2000-2004):
 - .Manzanillo**
 - .Veracruz 89.8 %**
 - .Altamira
- Puertos perdedores (2000-2004):
 - .Progreso, Yucatan
 - .Ensenada 10.2 %
 - .Tampico
 - .Mazatlan; Puerto Morelos; Salina Cruz; L. Cardenas, Coatzacoalcos y Tuxpan
- (ver acetatos 1982-1988 y 1988-2004)

h) Hay tambien buenos indicadores economicos y financieros

	1995	1998	2000
Ingresos	458.3	1718.8	2027.9 (m.de p.)
Egresos	398.6	1340.7	1895.4
Utilidad	59.7	378.1	132.4
Impuestos	20.6	137.5	86.8
% de utilid/ Ingresos	13.0	21.9	6.5 %
Impuestos/ Ingresos	4.5	7.9	4.3 %

- Las 15 APIS tienen autosuficiencia economica y financiera y solamente cinco APIS concentran el ingreso**

i) Concentraci3n del ingreso

	1997	2000
Concentraci3n del ingreso	65.1 %	66.9 %

- Nota: Las cinco APIS que concentran el ingreso son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lazaro Cardenas y Manzanillo.

En sntesis hay concentraci3n de carga y de ingreso en los puertos ganadores de Mexico*

	1995	1998	2000
Concentraci3n de carga	92.1	93.2	91.2%
Concentraci3n de ingreso	75.7	66.2	66.9 %

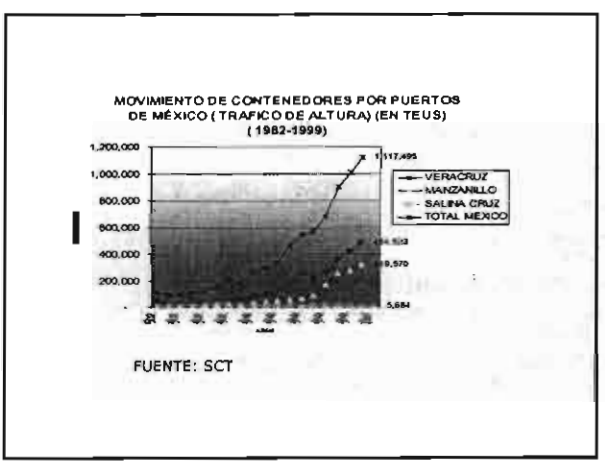
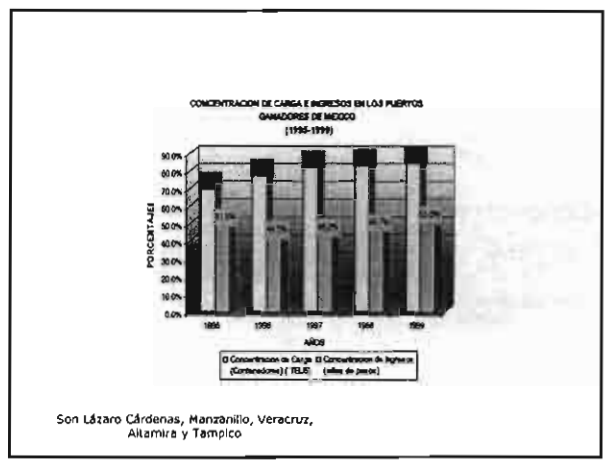
- *Son: Lazaro Cardenas, Manzanillo, Veracruz, Altamira y Tampico.

Conclusiones

- a) Como se conforma la nueva geografía regional?
- b) En la nueva geografía portuaria hay puertos que ganan y pierden porque?
- c) Que explica la nueva dinámica de carga (tipo de carga contenerizada)
- d) Como afectó el TLCAN o NAFTA
- e) Hay progreso y exclusión en los puertos de México?.....
- f) La necesidad de contar con un balance cualitativo y cuantitativo.....
- Bibliografía: Juan Ojeda. "La nueva geografía regional en el México Actual (1990-2004): hay puertos que ganan y puertos que pierden". Ponencia AMECIDER, 22 de agosto de 2005, 29 pp.

ANEXOS:

- Mapa de los puertos de México
- Grafico de concentraci3n de carga y de ingresos
- Movimiento de contenedores
- Cual es el comportamiento de los puertos mexicanos
- Contenerizaci3n de México
- Contenerizaci3n de México (Pacífico y el Golfo).
- De que estrategias hablamos para el Istmo de Tehuantepec?.



f) ¿Cuál es el comportamiento de los puertos mexicanos?



g) ¿De que estrategia hablamos para el Istmo de Tehuantepec?

The block contains three small images: the top one shows a port with a ship; the middle one shows a large crane or gantry; the bottom one shows a ship at a dock.

ANEXO N.º 6

Las empresas mexicanas y peruanas en el mundo global



CONTENIDO

- I. Antecedentes
- II. Hipótesis
- III. Marco conceptual de la globalización.
- IV. Las empresas en el entorno del capitalismo global.
- V. Casos Latinoamericanos y Peruanos (EMBRAER, CRUZ AZUL, FORD DE HERMOSILLO, KOLA REAL, GRUPO WONG, ANTAMINA, CAMISEA, PETROPERU Y PUERTO MATARANI)
- VI. Balance y Comentarios finales y preguntas.

2

"Una economía es competitiva en la producción de un determinado bien cuando puede por lo menos, igualar los patrones de eficiencia vigentes en el resto del mundo en cuanto a utilización de recursos y a calidad del bien". (Tavares de Araujo en Daniel Chudnovsky y Fernando Porta:7)

"Una firma (o una economía nacional) será competitiva si resulta victoriosa (o en una buena posición) en la confrontación con sus competidores en el mercado (nacional o mundial)". (Michalet, 1981 en D. Chudnovsky y Fernando Porta).

3

I. Antecedentes de la Globalización



4

Antecedentes

- El origen de la globalización mundial se puede encontrar en el proceso de internacionalización de la economía, que se viene dando desde la segunda guerra mundial, entendiéndose por internacionalización de la economía mundial, un crecimiento del comercio y la inversión internacional más rápido que el de la producción mundial. Los países no se limitan a invertir dentro de su espacio territorial, sino que buscan alternativas de comercio e inversión en otros países, creando toda una mezcla de intercambios económicos entre las distintas naciones. La internacionalización económica tiene que ver, además, con la expansión del capitalismo como modelo económico más generalizado y modo de producción en el ámbito mundial.

Fuente: Fabiola Mora y Walter Schupnik, 2002

5

II. Hipótesis General:

- "Que asistimos al inicio de una nueva etapa en la evolución del sistema económico a la que puede calificarse como de capitalismo global, en que la modificación del contexto tecnológico, productivo, sociolaboral e institucional provoca importantes cambios en la lógica espacial de las empresas y eso se traduce en la relocalización de numerosas actividades, la densificación de las redes de flujos y la aparición de nuevas formas de desigualdad, que exigen readaptar las tradicionales estrategias de intervención pública sobre la economía y el territorio".

Fuente: Ricardo Méndez, Geografía Económica, 1997, p. 3011

6

Hipótesis Específicas

- Las empresas más grandes de América Latina son en realidad pequeñas según los patrones mundiales, incluso en el conjunto de los países en desarrollo.
- Existen empresas peruanas grandes, líderes o exitosas en el mundo global?

7

III. Marco conceptual de la Globalización



8

Globalización

1. "Aceleración planetaria de la circulación de flujos de intercambios, tecnologías, culturas, informaciones y mensajes" (Benko, G., 1996,41) en un plano más general y abstracto puede asociarse a un verdadero "proceso de unificación del mundo", fruto de la comprensión espacio-temporal que hoy vivimos. (R. Mendéz,1997:107)
2. Como afirma Taylor: "Los problemas mundiales y las cuestiones globales estan en el orden del día de la ciencia social moderna".

9

3. La globalización es una palabra que incluye diversos conceptos desde la generación al acceso de la información hasta la integración de los mercados de bienes, servicios, capitales y trabajo". (Oscar Ugarteche:1997)
4. El termino **globalización** se ha utilizado para designar el profundo proceso de transformación comercial, institucional y tecnología que está ocurriendo en la economía Internacional. Este fenómeno y sus elementos constitutivos están claramente delimitados y es a la vez un proceso, una fuerza propulsora y un resultado. La "Globalización Económica" es la interdependencia de los factores de producción de distintos países, resultante de los esfuerzos colectivos por obtener materias primas, producir componentes, proporcionar servicios de montaje y distribución de productos que se venderán en todo el mundo. (L. Burkhlater, 1999:46)

10

¿ Como definir la globalización?

1. Concepto **estratégico**, consiste en la adopción progresiva, **pero** acelerada en la última década, con una **visión más** amplia de la demanda y de la competencia, **apoyada** en el enfoque global de la diversidad **de** la situaciones nacionales o regionales.
2. Concepto geográfico, adquiere formas geográficas muy variadas, y puede apoyarse en una división del trabajo amplia en el seno de una red muy extendida, pero también puede basarse en concentraciones privilegiadas y en mecanismos de "regionalización". (P.Veltz, 1999:108-109) "

11

3. Concepto de las **organizaciones**, se relaciona con la aprehensión más amplia de los recursos internos y externos disponibles, que se formula a menudo en términos de patrimonio de competencias o de tecnologías. Y se traduce por una coordinación de las actividades y de las operaciones más estrecha y más integrada, a una escala mayor, que ves más allá de las yuxtaposiciones industriales características de la multinacionalización. (Veltz,1999:109)

12

4. Joachim Hirsch: "En lo económico el concepto hace referencia a la liberación del tráfico de mercancías, servicios, dinero y capital; a la internalización de la producción y también a la posición cada vez más dominante de las empresas multinacionales". Es importante señalar, sin embargo, que el capital ciertamente se ha extendido más allá de las fronteras, no así la fuerza de trabajo, los seres humanos". Estos siguen adscritos a los territorios de los Estados nacionales, a menos que estén obligados a migrar o huir".

13

5. Arturo Escobar(1995): La mundialización es "el conjunto de procesos" que permiten producir, distribuir y consumir bienes y servicios a partir de estructuras de valorización de factores de producción materiales e inmateriales organizados sobre bases mundiales, para mercados mundiales reglamentados por normas y estándares mundiales, por organizaciones que funcionan sobre bases mundiales con una cultura de organización abierta a un contexto mundial y obedeciendo a una estrategia mundial en los que es difícil identificar en una sola "territorialidad" (jurídica, económica, tecnológica) debido a las numerosas interrelaciones e integraciones de las distintas fases de la producción".

14

6. Zaki Laidi (1997) : Para la lengua francesa globalización es mundialización. Zaki Laidi dice: "definiremos globalización como un movimiento planetario en que las sociedades renegocian sus relación con el espacio y el tiempo por medio de concatenaciones que ponen en acción una proximidad planetaria, bajo su forma territorial (el fin de la geografía) simbólica (la pertinencia a un mismo mundo) y temporal (la simultaneidad)". "El fin de la geografía va acompañado de una revaluación de los territorios..

15

7. Ricardo Petrella (1997:57): "El nuevo proceso de mundialización hace posible diseñar, desarrollar, producir, distribuir y consumir procesos, productos y servicios a escala mundial, utilizando instrumentos como las patentes, las bases de datos, la nueva información, las tecnologías e infraestructura para las comunicaciones y el transporte". "Muchos de los nuevos productos han sido creados para satisfacer mercados mundiales cada vez más diversificados y normalizados regulados por normas y estándares casi universales"

16

IV. Las Empresas en el capitalismo global



17

La Empresa en el contexto global



18

HISTORIA Y RELACIONES INTERNACIONALES

- A comienzos de los 80 irrumpen en el mundo productivo la revolución informática y de las comunicaciones. Esta nueva tecnología se extiende a todos los campos de la vida económica, comenzando en los sectores productivos y abarcando los servicios, las finanzas, etc., además, surgen nuevas situaciones, como:
- La unificación de los mercados financieros internacionales, la regionalización del espacio económico mundial (La Comunidad Andina, La Unión Europea, El ALCA, TLCAN, MECOSUR entre otras) a fin de favorecer y facilitar el intercambio.

Fuente: Fabrice Mora y Walter Schupnik, 2002

19

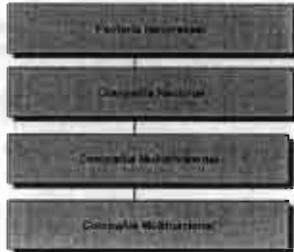
Influencias sobre la tecnología

- A su vez, las empresas deben crear sistemas de información globales, lo suficientemente efectivos para dentro de ese macro mercado, la información pueda fluir adecuadamente a todos los niveles de las grandes corporaciones internacionales y no se convierta en un aparato ineficiente e improductivo. Algunas empresas que no han logrado adaptarse este nuevo sistema, han ido directamente a la quiebra o han perdido una buena parte de su mercado.

Fuente: Fabrice Mora y Walter Schupnik, 2002

20

Proceso de la Internacionalización



21

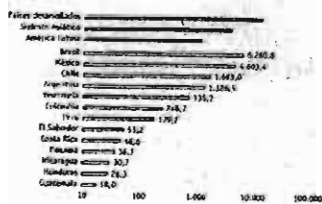
RESULTADOS EMPÍRICOS

- El Banco Interamericano de Desarrollo, a fin de determinar el tamaño de las grandes empresas de América Latina en comparación con las otras regiones del mundo, se utilizó información sobre las grandes empresas de 52 países, 33 de ellos del mundo en desarrollo.
- "Es importante destacar que las grandes empresas de América Latina son significativamente más pequeñas que las de los países desarrollados y las de los países en desarrollo en conjunto"

Fuente: BID, 2001

22

PRIMERA TIPOLOGIA REGIONAL DEL TAMAÑO DE LAS GRANDES EMPRESAS (Promedio de activos de las 25 empresas más grandes del país) - Millones de Dólares



El tamaño de las 25 empresas más grandes del país (millones de dólares)
 Fuente: BID, 2001

23

FACTORES QUE INCIDEN EN EL TAMAÑO DE LAS EMPRESAS

Los determinantes macroeconómicos:

- a) Factores de demanda
- b) Factores de oferta
- c) Factores Institucionales

24

d). **Tamaño del mercado:** El tamaño de la economía donde operan las empresas tiene una gran influencia sobre el tamaño de las empresas.

e). **Acceso a factores productivos:** la explicación del reducido tamaño de las empresas latinoamericanas se encuentra en la disponibilidad y acceso a los factores productivos, en particular al *crédito* y la *infraestructura*. La profundidad financiera (medida como el cociente entre el crédito total al sector privado y el PIB) es un determinante muy robusto del tamaño de las grandes empresas.

Fuente: El Motor del Crecimiento, BID, Informe 2001, p. 43-45

25

f). **Variables institucionales:** El ambiente institucional en el que operan las empresas está determinado por las condiciones de estabilidad política, la eficacia y cumplimiento de la Ley, la efectividad del gobierno, el control de la corrupción y la calidad del marco regulatorio. Se han medido todas estas dimensiones de la calidad institucional en los estudios ya citados de Kaufmann y colaboradores (1999a, 1999b).

g). **Infraestructura**

Fuente: El Motor del Crecimiento, BID, Informe 2001, p. 43-45

26

V. CASOS

- Estados Unidos
- Japón
- Unión Europea
- Nuevos países industrializados
- Latinoamérica
- México
- Perú

27

EMPRESAS DE ESTADOS UNIDOS

FEDEX, Puertos, Silicon, Valley en California, Las Vegas, Disneylandia, McDonald, otros.

28

“El Cinturón Industrial de los Estados Unidos”



Fuente: (P. Krugman, 1992: 18)

29

- ¿Por qué tuvo el Cinturón Industrial un papel tan importante durante un periodo tan prolongado?
- Si el Cinturón Industrial no hubiera existido, las áreas del Noreste y de los Grandes Lagos hubieran tenido un porcentaje incluso menor del empleo agrario.
- La pregunta surge es por qué motivo una parte tan considerable de la industria de Estados Unidos permaneció en esta franja relativamente reducida de su territorio.

30

- La respuesta: cada una de las fábricas permaneció dentro del Cinturón Industrial por las ventajas que proporcionaba al estar cerca de las otras fábricas.

- ¿Por qué esta concentración geográfica se origina inicialmente?

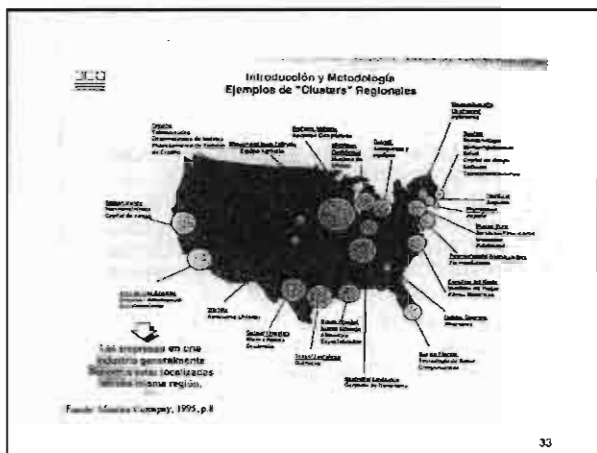
La concentración geográfica es un producto de las externalidades de la demanda.

31

- La concentración geográfica nace, básicamente, de la interacción de los rendimientos crecientes, los costos de transporte y la demanda. (Krugman, 1992:20).

- Los territorios son espacios que pueden desaparecer o reconfigurarse, según los cambios en el entorno. En el contexto de la globalización se ve la capacidad de los grupos y actores sociales de configurarse y expresarse como territorios autoconstituidos internamente e imbricados en las dinámicas globales. (Repetto:1998)

32



- Clusters concentración geográfica de empresas e instituciones, en la cual la interacción genera y sustenta ventajas
 - Desarrollo de clusters podría generar ventajas competitivas avanzadas (principalmente, conocimiento e innovación)
 - Fortaleza y durabilidad de la competitividad de "clusters" radica en generación de conocimiento especializado y su capacidad de innovación. Estas fuentes "superiores" de competitividad surgen de la interacción entre empresas que son capaces de competir y colaborar al mismo tiempo
- 34



FedEx y UPS en China: Compitiendo con estrategias contrastantes

¿Qué tan
norteamericano
debe resultar
hacer negocios
a muchas
culturas a
distancia?



37

FedEx VS UPS

- Estrategia de enfoque frontal como uso en los Estados Unidos y en Europa.
- Fuerte inversión en publicidad.
- Contar con una propia flota de aviones que vuele dentro de China en sociedad con una agresiva compañía local.
- "Somos el mayor transportista de todo tipo de carga en el mundo y, en consecuencia, tenemos una buena fórmula para atacar cualquier mercado señalo T. Michael Glenn (Vicepresidente Ejecutivo de la casa Matriz de FedEx)
- Estrategia tradicional como lo hicieron las empresas extranjeras de carga.
- Publicidad anticuada, dentro de los propios estándares de las Cías. chinas.
- Alquilan aviones de una línea de Hong Kong "Dragonair".
- "En ocasiones somos el alumno y en otras el maestro" comentó Charles Adams (Alto Ejecutivo de UPS)

38

¿Qué estrategia aplicamos?



1. ¿Nos asociamos con competidores alincherados, o los atacamos de frente?
2. Arriesgamos el capital para construir nuestros propios sistemas de manufactura y distribución, o alquilamos las de un tercero?
3. Quienes son nuestros clientes, las cuentas locales, o nuestras multinacionales?
4. ¿Qué tanto arriesgamos al construir una futura participación de mercado?



39

McDONALD'S : SERVICIO DE COMIDA RÁPIDA EN TODO EL MUNDO

- Ray Kroc abrió en 1955 su primer restaurante.
- Variedad limitada de alimentos de alta calidad y precio moderado.
- El Sistema CSL y V (QSC&V "quality, service, cleanliness and value": calidad, servicio, limpieza y valor) de Mc Donald's fue todo su éxito.
- En 1983 contaba con más de 6,000 restaurantes en ese país, y en 1995 con más de 18,000 en 89 países de seis continentes.

40

- McDonald's inauguró en 1967 su primer restaurante fuera de Estados Unidos, en Canadá.
- A partir de ahí su crecimiento fue acelerado. En 1995, los seis países que le proporcionaban alrededor de 80% de sus ingresos de operación internacional eran Canadá, Japón, Alemania, Francia e Inglaterra.
- La población en China asciende alrededor de 1,200 millones de personas, había en 1995 sólo 62 restaurantes McDonald's. La visión de esta compañía es convertirse en la principal prestadora de servicios alimenticios en el mundo.

41

- El menú tradicional de McDonald's ha sido asombrosamente exitoso. Personas de muy diversos hábitos alimenticios se han aficionado apasionadamente a las hamburguesas y papas fritas.
- Antes de que McDonald's diera a conocer las papas a la francesa en Japón, las papas se utilizaban para producir almidón. (se creó la necesidad).
- Introdujeron el concepto de que los niños son bienvenidos en los restaurantes, con ambientes apropiados para ellos.

42

- McDonald's garantiza la consistencia de sus productos mediante el control de cada una de las etapas de la distribución. Centros regionales de distribución compran productos y los distribuyen después entre los restaurantes de la zona. Esos centros realizan sus compras con proveedores locales en caso de que éstos cumplan especificaciones detalladas.
- La estructura de la empresa adopta diversas formas. 66% de los restaurantes son franquicias. Las licencias de desarrollo son semejantes a las franquicias, salvo que no implican inversiones de McDonald's.

43

- Se recurre a sociedades en participación (Join Venture) cuando el conocimiento del entorno local es de importancia decisiva.
- La McDonald's Corporation opera alrededor de 21% de los restaurantes.
- A pesar de su éxito, McDonald's enfrenta a fuertes competidores, como Burger King, Wendy's, Kentucky Fried y ahora también Pizza Hut, por las pizzas.

Fuente: MaSc. Agosto Luis C. y Julia Y. Diaz R. Quality Eng. Ago 2003

44

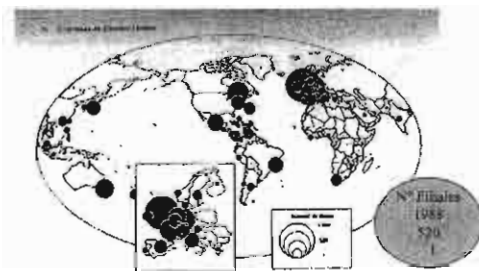
1. ¿Qué oportunidades y amenazas enfrentó McDonald's? ¿Cómo las manejo? ¿Qué alternativas habría podido elegir?
2. Antes de que McDonald's se introdujera en el mercado europeo, pocas personas creían que la comida rápida pudiera tener éxito en Europa. ¿A qué atribuye usted el éxito de McDonald's en esa región? ¿Qué estrategias siguió esta compañía? ¿En qué se diferencian éstas de sus estrategias en Asia?

45

3. ¿Cuál es la filosofía básica de McDonald's? ¿Cómo impone su cumplimiento y la adapta a diferentes entornos?
4. ¿Debería McDonald's ampliar su menú? Si cree usted que no, ¿por qué no? Si cree que sí, ¿Qué tipos de productos debería agregar a él?
5. ¿A qué se debió el éxito de McDonald en Moscú?

46

EMPRESAS DE ESTADOS UNIDOS



Fuente: Maresca Reaudo, Geografía Económica, p. 136

47



Fuente: Revista Transporte del Siglo XX, Volumen 56, Abril 2004, p. 31

48

EMPRESAS DE JAPON

49

EMPRESAS DE JAPÓN

N.º Empresas de Japón

Fig. 13. Localización de Japón en el mundo en el momento de máxima industrialización (antes de 2.ª Guerra Mundial)

Fuente: Manduj Ricardo. Geografía Económica, p.136

50

FABRICANTE JAPONÉS DE AUTOMOVILES EN LA UNION EUROPEA
Distribución de piezas de recambio

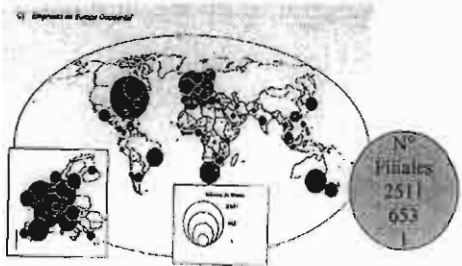
Barcelona

51

EMPRESAS DE EUROPA OCCIDENTAL - UNION EUROPEA

52

EMPRESAS DE EUROPA OCCIDENTAL



Fuente: Méndez Ricardo, Geografía Económica, p.137

53

FUERZA ECONÓMICA DE LA UNIÓN EUROPEA



Fuente: ICI, Barcelona

54

CONCENTRACIÓN DE EMPRESAS EN BARCELONA



Fuente: ICI, Barcelona

55

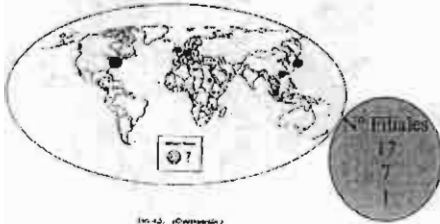
EMPRESAS DE LOS NUEVOS PAISES INDUSTRIALIZADOS (NIC)



56

NUEVOS PAISES INDUSTRIALIZADOS (NIC)

Fig. 4.2. Evolución de los nuevos países industrializados.



Fuente: Méndez Ricardo, Geografía Económica, p. 137

LATINOAMERICA

LAS TOP 25 : LAS EMPRESAS LATINOAMERICANAS ABIERTAS QUE MAS GANARON EN 2003

Rango	Empresa	País	Sector	2002	2003	%
1	PETROBRAS	Brazil	Petróleo y gas	6158	2282	37
2	TELCEL	México	Telecom	1994	1834	9
3	YPF	Argentina	Petróleo y gas	1564	946	59
4	CVRD	Brazil	Minería	1561	873	57
5	AMERICA MOVIL	México	Telecom	1364	446	32
6	BANCO ITAUBI HOLDING	Brazil	Bancos	1891	673	35
7	BANCO DO BRASIL	Brazil	Bancos	834	574	69
8	BRABESCO	Brazil	Bancos	734	572	78
9	GFBRVA BANCOMER	México	Bancos	881	548	62
10	CEMEX	México	Cemento	828	558	67

Rango	Empresa	País	Sector	2002	2003	%
11	BANESPA	Brazil	Bancos	663	796	120
12	COPEC	Chile	Holding	361	344	95
13	TELESP	Brazil	Telecom	359	364	101
14	SANTANDER SEFINA	México	Bancos	547	547	100
15	ITAUSA	Brazil	Bancos	546	435	79
16	TELECOM CARGO GLOBAL	México	Telecom	532	285	53
17	AMEV	Brazil	Comercio	489	437	89
18	WALMEX	México	Comercio	444	475	107
19	USIMINAS	Brazil	Acero	452	42	9
20	AMERICA TELECOM	México	Telecom	448	144	32
21	GMODULO	México	Comercio	428	410	96
22	CEMIG	Brazil	Energía	413	354	86
23	GERDAU	Brazil	Acero	394	328	83
24	URBANCOR	Brazil	Bancos	364	396	109
25	ANTARCHILE	Chile	Holding	363	344	95

Fuente: América Economía, N° 2507 de Abril - 5 de Mayo 2004, México, p. 46

Caso EMBRAER:

● **De Campeón Nacional a Jugador Global - Andrea Goldstein, (Revista de Cepal N°77, Agosto 2002)**

"Nos interesa lo que se refiere a la ingeniería... no somos fanáticos del aspecto comercial"

"Los aviones de la EMBRAER se fabrican teniendo presente la satisfacción del cliente"

61

- En sus primeros pasos como actor incipiente en el mercado mundial de aeronaves de transporte diario de pasajeros, la EMBRAER recibió apoyo del gobierno a través de diversos mecanismos, como la promoción tecnológica focalizada, el financiamiento y la capacitación.
- La situación tanto interna como internacional obligó a Brasil a modificar la manera de abordar el desarrollo.
- La privatización de EMBRAER, la forzó a adaptarse a un escenario nuevo en que la tecnología variaba

82

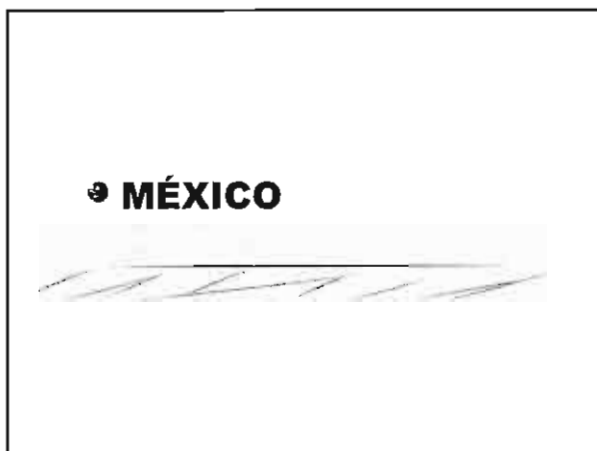
rápidamente los ciclos eran más cortos y menguaba la capacidad financiera del Estado.

- Canalizan los recursos hacia nuevas actividades generadoras de valor mediante el desarrollo de productos, la formación de alianzas y la toma de decisiones estratégicas.
- Si bien es cierto que en el pasado a los brasileños les enorgullecía contar con una empresa nacional capaz de fabricar aviones, ahora les complace aun más que la EMBRAER pueda ganar dinero.

83

- La capacidad de gestión debe concebirse como la habilidad para establecer una red de vinculaciones con diversos grupos externos a fin de aprovechar al máximo los recursos de la empresa.
- EMBRAER, ha sido capaz de influir en la estructura del mercado mundial subsidios a las exportaciones, pero de manera más general, gracias al apoyo que obtuvo del gobierno del Brasil. Como la política para la industria aeronáutica no apuntaba a gravar los productos importados con aranceles altos ni a imponer exigencias en materia de contenido local, la adaptación a las normas de la OMC no fue difícil.

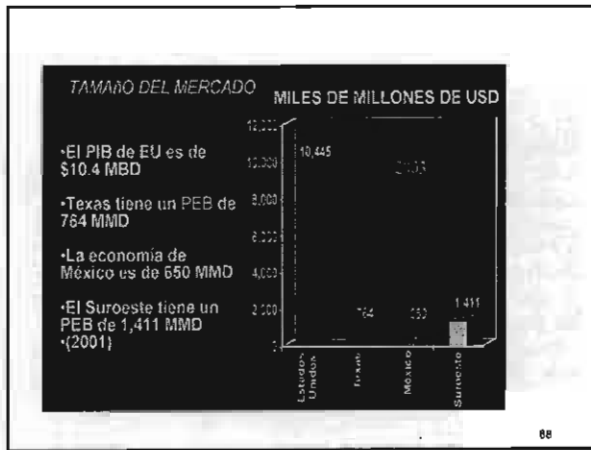
84



LAS 10 TOP : EMPRESAS MULTINACIONALES DE MÉXICO

Rango	Empresa	País	2000	%	2001	Rango	Empresa
1	General Motors/Automotriz	EU	12,202.50	11.7	186,783.00	5.4	General Motors
2	Wal-Mart Stores/Comercio	EU	10,841.70	15.4	246,525.00	12.2	Wal-Mart Stores
3	DaimlerChrysler/Automotriz	Alemania	8,888.00	-4.4	141,421.19	3.3	DaimlerChrysler
4	Volkswagen de México/Automotriz	Alemania	6,277.00	-6.1	82,209.70	3.7	Volkswagen
5	Hewlett-Packard de México/Computación	EU	5,000.00	23.2	56,588.00	25.1	Hewlett-Packard
6	Ford Motor Company/Automotriz	EU	4,736.40	-14.3	183,871.00	6.8	Ford Motor
7	Hissan-Mercedes/Automotriz	Japón	4,568.50	2.8	56,040.80	13.1	Hissan Motor
8	International Business Machines de México	EU	4,418.70	-1.1	82,132.00	1.2	INTERNATIONAL BUSINESS MACHINES
9	Digital Corporación/Automotriz	EU	4,058.00	9.3	27,427.00	5.1	Digital
10	General Electric/Automotriz de México	EU	3,712.40	2.7	731,458.00	4.6	General Electric

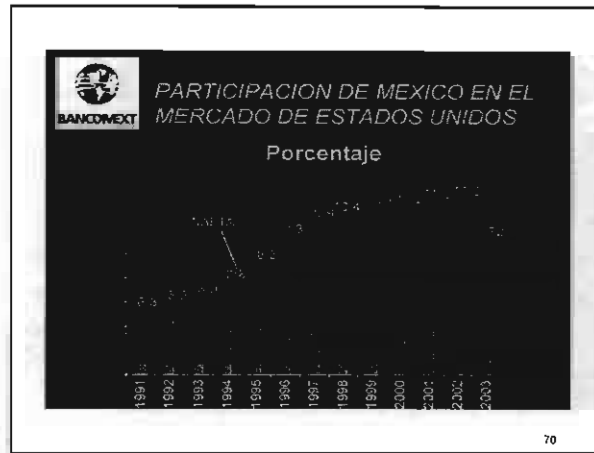
Fuente: Revista Expansión de México



EL SUROESTE DE ESTADOS UNIDOS

Estado	Exportaciones (millones USD) 2002	Principales productos exportados a México
Arizona	\$24,430 (8º)	Equipos electrónicos, partes e accesorios, maquinaria y partes
California	\$37,033 (5º lugar)	Computadoras y partes, electrónicos, accesorios y periféricos, maquinaria
Kansas	\$2,411 (26º lugar)	Alimentos procesados, maiz, productos químicos, prod. de la ind. petrolera
México	\$993.2 (20º lugar)	Prod. agrícolas, equipo eléctrico, químicos

Fuente: USDOC



ÁREAS DE OPORTUNIDADES PARA EMPRESAS MEXICANAS

Sectores	Prioridad*		
	Alta	Media	Baja
Alimentos (procesados, frescos, pesca)	X		
Automotriz y autopartes		X	
Cuero y Calzado		X	
Electrónico		X	
Materiales de Construcción	X		
Metalmecánico		X	
Muebles		X	
Plástico	X		
Químico farmacéutico			X
Regalos		X	
Textil			X



CASOS ESCOGIDOS

- CRUZ AZUL
 - CEMEX
 - LA FORD DE HERMOSILLO
 - PUERTOS DE VERACRUZ Y MANZANILLO
- 74

CADENA DEL CEMENTO: CEMEX

- El cemento se mueve a través de la terminal especializada propiedad de Cementos Mexicanos (CEMEX).
 - Esta terminal utiliza un sistema neumático con rendimiento máximo de 10,000 toneladas diarias en la recepción del producto que proviene de dos plantas de Hermosillo, a 120 Km del puerto.
 - El 90% del cemento es manejado a granel, en tolvas de ferrocarril. El 10% se mueve en sacos o a granel por medio de camiones.
- 75

- Cuando llega al Puerto de Guaymas es descargada a través de bandas transportadoras subterráneas a un domo de almacenamiento de 30,000 toneladas de capacidad.

- Tal como señalan Bocanegra y Vásquez (1997), se trata de instalaciones muy modernas, llamadas "de flujo continuo", que permiten activar notablemente las cadenas de carga y ajustarse a las necesidades del espacio de flujos de la globalización.

Fuente: C. Marner, 2002:28

76

FORD DE HERMOSILLO

- Para las gerencias, el reto ha sido y sigue siendo someter a consenso los nuevos esquemas basados en el trabajo grupal, la polivalencia interna y rotación de tareas, la responsabilidad ante la calidad, el autocontrol, el mantenimiento preventivo y otros aspectos del modelo japonés. p. 150
- Las relaciones laborales en la planta Ford de Hermosillo muestran particularidades específicas de la forma en que se desenvuelve la reestructuración productiva en el núcleo de la fábrica. p. 185

Fuente: Sergio Salsorval y Gabriela García, 2002

77

LA COOPERATIVA CRUZ AZUL

- Empezó la REESTRUCTURACION SOCIOECONOMICA DE LA COOPERATIVA:
 - ✓ Mantener una estructura financiera sana.
 - ✓ Dar siempre la máxima calidad, sin especular jamás con valores que cuesta trabajo adquirir.
 - ✓ Estar tecnológicamente al día.
 - ✓ Ser competitivos.
 - ✓ Cuidar que jamás se pierda la armonía y la tranquilidad social.

78

- ✓ Tener una integración social y humana básica por encima de las diferencias lógicas.
- ✓ Promover el cooperativismo.

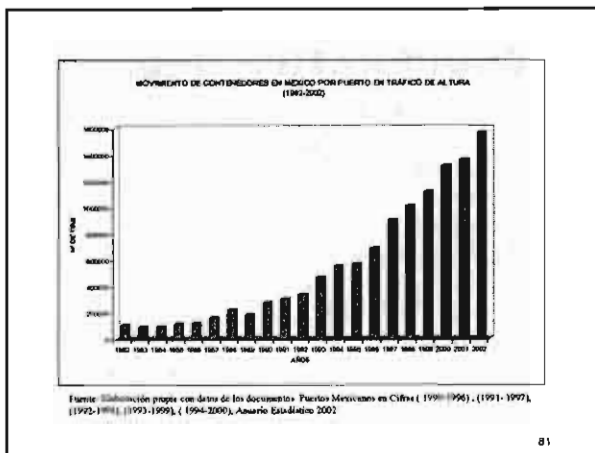
Fuente: www.cruzazul.com.mx

79

EL DESARROLLO PORTUARIO EN MÉXICO

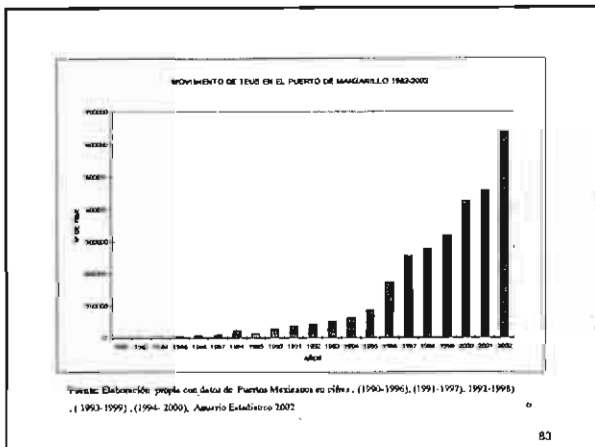


80



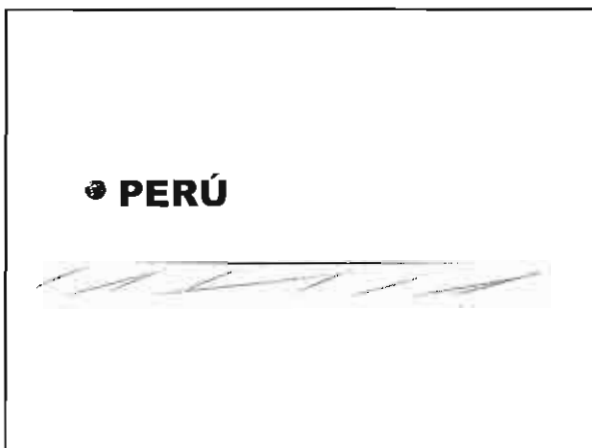
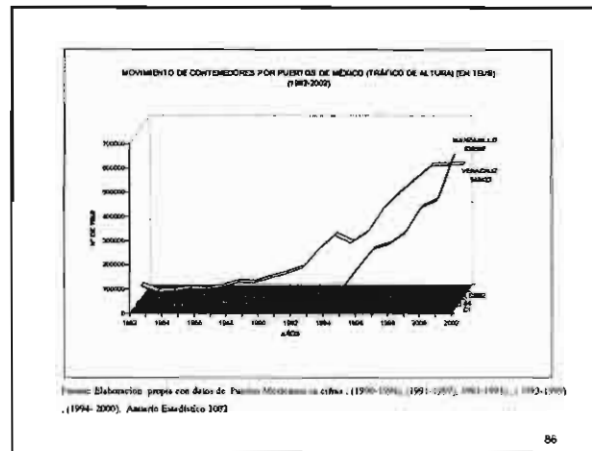
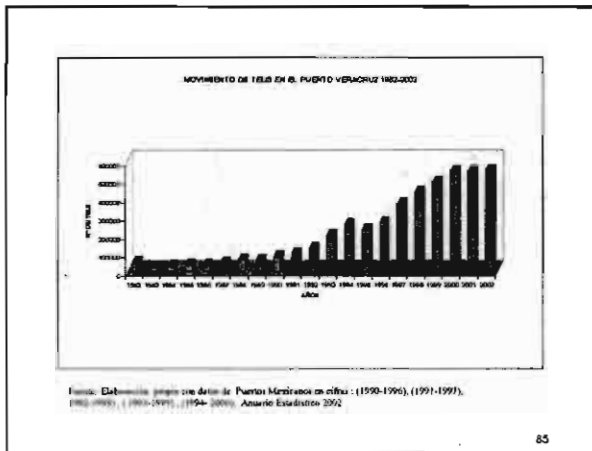
El Puerto de Manzanillo

- En el se localizan las terminales portuarias de contenedores que más rápido crecimiento han tenido.
- Esto se debe al acelerado proceso que tiene el comercio exterior que se está dando en la Cuenca del Pacífico, con China a la cabeza, en donde Manzanillo es un puerto estratégico con sus enlaces con Asia, para el comercio exterior de Centro y Sudamérica.



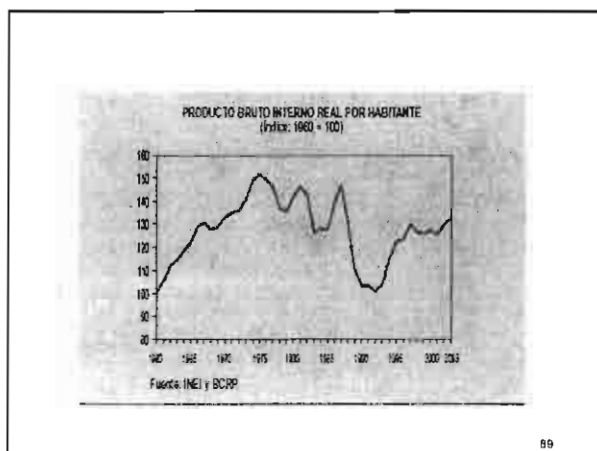
El Puerto de Veracruz

- El Puerto de Veracruz ha incrementado el movimiento de contenedores a partir de los acuerdos comerciales. Observando los flujos comerciales principalmente con la Unión Europea, el Este de los Estados Unidos, Centro y Sud América es notorio este incremento. Para lograr esta interconexión México tuvo que facilitar el transporte a través de su principal puerto.



ACTIVIDAD ECONÓMICA RECIENTE

En el 2003 el producto bruto interno (PBI) creció 4,1 por ciento en términos reales, una de las tasas más altas de la región, registrándose en el país tasas de crecimiento positivas por 30 meses consecutivos. Paralelamente, en este periodo se registró una tasa de crecimiento del nivel de empleo urbano de 1,7 por ciento.



Las 10 TOP : EMPRESAS PERUANAS - Año 1999

1	Telefónica	4.233.294
2	Rafaela Perpete	2.739.487
3	Southern Peru Copper	2.040.378
4	Minera Yanacocha	1.639.300
5	Ocidental Peruana	1.511.852
6	Perupetrol	1.483.549
7	Aicorp	1.403.422
8	Mobil Oil	1.149.355
9	Shell	1.025.815
10	Luz del Sur	940.446

Fuente: www.lanota.com

90

CASOS ESCOGIDOS

- KOLA REAL
 - CERVECERIA CUSQUEÑA
 - CERVECERIA BACKUS-AMBEV
 - TOPY TOP S.A.
 - DEVANLAY PERU S.A.C.
 - PETROPERU
 - GRUPO E. WONG
 - COMPAÑIA MINERA ANTAMINA
 - EMPRESARIOS CONFECCIONISTAS GAMARRA.
 - EL GAS DE CAMISEA
 - EL PUERTO DE MATARANI
- 91

CASO: KOLA REAL

El fenómeno Kola Real (la principal marca de gaseosas de la empresa Industrias Añaños) fue fundada como una empresa familiar a finales de los años ochenta en el departamento de Ayacucho, en plena efervescencia del terrorismo y la hiperinflación, y hoy tiene cerca del 20% de participación del mercado en el Perú, y ha ingresado a los mercados venezolano, ecuatoriano y mexicano. Anualmente, Industrias Añaño vende US\$ 440 millones.

Pero el significativo del fenómeno Kola Real es el hecho de que detrás del desempeño exitoso de la empresa hay un modelo de negocio desarrollado para superar los obstáculos de trabajar en un hostil como el peruano.

92

BIG COLA: ES SU MARCA INSIGNIA, REPRESENTA EL 43% DE SUS VENTAS



63

LA LEY DE LA PERSPECTIVA: ESTRATEGIA BASADA EN EL PRECIO

- Uno de los principios de Ajegroup es "pensar en los ahorros que les podemos dar a las familias", refiere Paredes. Se obsesionan con la austeridad, huyen del mercado de capitales y tienen una tasa de reinversión del 80% de sus utilidades.
- En los países donde operan han conseguido que las bebidas de marca reduzcan sus precios entre 12% y 15%. Su último experimento: la energizante-rehidratante **Sporade**, distribuida solo en Perú, y cuyo precio sugerido es 50% menor del líder del mercado.

94

- En el Perú están llevando a la práctica diferentes proyectos para la modernización de sus líneas de producción, tecnologías de la información y capacitación para su fuerza de distribución, y alianzas estratégicas con sus proveedores. Todos ellos buscando no afectar el precio final de sus productos, que operan con márgenes de entre 4% y 5% de las ventas.
- El resultado exponencial en ventas, de alrededor de 35 millones de litros anuales en 1997 (cuando entraron al mercado de Lima a poco más de 1.300 millones en el 2003. El 75% de sus ventas se genera en el Perú.

95

LA INTERNACIONALIZACION DE KOLA : ¿ Cómo lo lograron?



- Le dio a Industrias Añafos la ventaja competitiva única para expandirse a mercados con características similares al peruano.
- Redujeron los costos de los insumos y gastos de venta que complementaban el producto (envases y promociones).
- Idear mecanismos de distribución más baratos

96

“El Modelo de Negocio Made in Perú”

- Así terminaron con un producto de buena calidad y de precio asequible para los segmentos de bajos ingresos, y, grosso modo, eso lo han aplicado en México, Venezuela y Ecuador.
- Kola Real, es el caso exitoso e ilustrativo, al tener que adaptarse al mercado local, desarrollen ventajas competitivas que le permitan exitosamente en otros mercados y exportar su modelo de negocio

97

NUEVAS PERSPECTIVAS

- El Gerente Corporativo Alfredo Paredes: En dos años más , evaluaremos a otros países”, señala Argentina, Chile, Brasil y el Mercado Latino de Estados Unidos. No parecen retos imposibles, más aún después de haber conseguido el 5% de participación del mercado mexicano.
- Antes que su firma entre en México, una botella equivalente costaba un dólar en los Estados Unidos y un dólar con 40 centavos en México, un país más pobre. La oportunidad de lanzar un producto más cómodo. Señalo Carlos Añaños (Gerente en México de Kola Real)

98

TOPY TOP S.A.

- En el año 2003 , exporto valor FOB US\$ 52,169,365 ocupando el 26° en el Ranking de las empresas exportadoras y en el sector confecciones ocupa el 2°. (Fuente: Adunas).
- Hace 25 años se inicio la historia de una empresa familiar fundada por el Sr. Aquilino Flores, comenzó como un simple vendedor de prendas de vestir en Gamarra, luego las ventas incrementaron,. Sin embargo para mantener la calidad de los tejidos decidió producirlos. Asicomo el teñido de la tela.
- Expandingo su red de tiendas y cadena minorista a nivel nacional

99

- Hoy cuentan con 3000 empleados, diez instalaciones y esperan facturar unos US\$ 100 millones este año.
- Se inicio en el mercado local. Posteriormente en zonas de frontera y comenzaron a exportar.
- Los productos son de calidad y versatilidad.
- The Gap Company, es su cliente y a la vez socio estratégico, el cual representa el 65% de sus exportaciones a los Estados Unidos.
- En el momento que el Sr. Estevan Daneliuc, Uruguayo quien fundo Industrias Nettiaco y actualmente es Gerente General de Topy Top S.A.

100

- Los cinco hermanos Flores buscan profesionalizar su negocio familiar, el secreto del éxito es empezar de abajo .
- La cercanía con los vendedores y con el propio público asistente a los negocios del centro de la ciudad le confiere un conocimiento particularmente para la empresa
- No fueron las investigaciones de mercados, sino el olfato que los ayudo a identificar las bases de su empresa.

101

LA CLAVE

- Ofrecer una amplia variedad de ropa de calidad a un precio asequible a los sectores populares.
- Basar la concentración de sus procesos en la propia firma, con el objetivo de tener mayor control sobre ellos.
- La filosofía de la empresa es lanzar cada semana nuevos modelos en sus tiendas; estos son diseñados por el personal interno y son mostrados a los ejecutivos en un desfile privado.
- La ropa que no se vende en su ciclo, se remata.

102

ALIANZAS ESTRATEGICAS

- Para el 2004, planea exportar US\$ 78 millones. La mayor parte, un 70%, va a Estados Unidos, bajo las marcas como GAP, ABERCROMBIE & FITCH, HUSH PUPPIES, entre otras.
- Los países de la región son atractivos, Venezuela es un país cuyo clima es parecido a la costa peruana. No descartan ir a México para poner tiendas allá.
- La Visión de Topy Top es estar presente en el negocio textil y el comercial con igual éxito.
- Son fanáticos de la calidad. Las exigencias del mercado internacional la aplican al local.

103

DEVANLAY PERU S.A.C.

- Fundada hace 3 años, ocupó en el 2003, el 11° Ranking de Exportadores en el sector confecciones. El valor FOB US\$ 12,837,184.
- Es una empresa que pertenece al Grupo DENVALAY fabrica exclusivamente polos de notable calidad, 100% en algodón peruano y también una mezcla de lycra, para el mercado norteamericano.
- La mano de obra peruana es la ventaja comparativa mayor de DEVANLAY.
- Producen y comercializan para la marca LACOSTE

104

- La empresa está atenta al permanente cambio tecnológico.
- Respecto al ATPDA les permite mantener un trabajo sostenido y un volumen industrial para poder satisfacer la demanda.
- Inciden en las últimas técnicas de marketing, merchandising y publicidad.
- Contará con un nuevo almacén y facilitará la logística de producción.

Fuente: Revista Perú Exporta, N° 309 Marzo 2004, p. 42-51

105

CERVEZA CUSQUEÑA, INGRESA AL MERCADO LIMEÑO, Y BACKUS UN GIGANTE?

- El posicionamiento de mayor calidad a mayor precio (Cerveza Premium), fue respaldada por publicidad institucional que comunicaba el reciente reconocimiento a la calidad en Alemania y de una certificación ISO 9000.
- Luego CERVESUR lanzó al mercado las presentaciones 310 ml. Twist Off, Lata, Lata 500 ml. Y finalmente en Febrero del año 2000 la presentación de 355 ml Vidrio retornable, antes de que backus absorba CERVESUR y así crear mayor expectativa para la compra.

106

- El mercado de cervezas crece ligeramente de 9.36 a 9.69 Millones de litros, de Octubre de 1998 a octubre de 1999. Cristal cae a la última medición de 8 puntos, Pilsen sube 2.29%, Real gana 5.92%, Cusqueña cae 5.40% y Arequipeña sube 9.31% con la cual CERVESUR incrementa su participación en el mercado en 1.34%. La canibalización de Arequipeña Litro ha sido más fuerte y mucho antes del lanzamiento de Real (la marca guerrillera) que logro en un momento determinado en Abril 1999 sumar 24.42% para CERVESUR y quitarle 5 puntos de participación (más o menos 450 mil litros de cerveza).

107

La Guerra de las cervezas

- Entre la cerveceras Backus & Johnston y Ambev, la compañía brasileña.
- Ambev tiene un poderío económico tangible: es la cuarta cervecera del mundo y pasaría a ser la segunda en producción mundial si se aprueba su cuestionada fusión con la belga Interbrew.
- Backus, en cambio económica y financieramente es pequeña en comparación con Ambev, está armada con el grado de identificación de marca y posicionamiento, "lo nuestro".

108

- A pesar de su peso internacional, Ambev no ha hecho nada para asegurar el triunfo en el posicionamiento de marca cervecera en el país.
- Backus, esta bien posicionado con sus tres marcas.



Fuente: Revista Business, Abril 2004

109

PETROPERU

- En el año 2003 fue muy interesante por los cambios ocurridos. Por una parte, en diciembre se puso en marcha el proyecto de mejora Destilación Primaria en Talará con una inversión de 21 millones de dólares, financiado íntegramente con recursos propios, y por otra parte en lo económico con un utilidad operativa de 250 millones de soles y una participación del 51% del mercado nacional. Señalo el Dr. Alejandro Narvaéz Licerias (Presidente del Directorio de PetroPerú

110

PRINCIPALES INDICADORES FINANCIEROS Y OPERATIVOS

	PETROPERU	RELAPASA
Ventas netas	4.855,9	3753,0
Activos totales	2.014,0	1.810,0
Utilidad operativa	249,7	40,6
Utilidad neta	12,6	19,2
Impuestos generados o recaudados por la empresa	2.143,9	1.475,7
Utilidades o pérdidas acumuladas	-4,2	90,6
Patrimonio Neto	247,2	811,2
Rendimiento accionarios sobre la inversión (%)	12,4	2,5
Rendimiento sobre patrimonio (ROE, %)	5,1	3,1
Solvencia de corto plazo (%)	42,2	22,8
Cobertura de intereses (%)	3,2	4,5
Endeudamiento (%)	7,1	1,6

Fuente: Revista Business, Julio 2004, p. 30

111

- La competencia entre Petroperú y Relapasa garantizará que los peruanos no paguen altos precios internos causados por el dominio oligopólico del mercado.
- En el contexto internacional la elevación de precios del crudo impulsado por factores geopolíticos en el Medio Oriente y el rol del cartel de la OPEP, lo que trae graves repercusiones en nuestra economía y agudiza nuestro déficit comercial, además del virtual ingreso del gas de Camisea, el cual debe revertir nuestro déficit de hidrocarburos.

112

- Por ello, resulta de impredecible importancia conocer el rol actual y las perspectivas futuras que tiene PETROPERÚ en el mercado de combustibles y en general en el sector hidrocarburos en el Perú, a la luz de la Ley N° 28244, que abre la posibilidad a ésta empresa de celebrar contratos con inversionistas privados nacionales y extranjeros en el objetivo de incrementar la producción de hidrocarburos y financiar la modernización de la Refinería de Talara, en la perspectiva de maximizar el valor de la empresa.

113

GRUPO E. WONG

- El Padre fundó una pequeña bodega en un barrio residencial de Lima en 1942. Desde entonces Donn Ernesto y su esposa Angela se dedicaron a hacer de su tienda una de las mejores bodegas de Lima.
- En 1983, el hijo mayor Erasmo fundo la primera tienda, la cual hoy en día es la cadena líder del país en supermercados.
- E. Wong basan su estrategia en brindar el más alto nivel de servicio surtido, variedad y calidad.
- Metro ofrece precios bajos, sin sacrificar estándares de calidad, variedad y surtido.

114

- Con 27 locales en Lima (11 Supermercados Wong, 9 Hipérmarchados Metro y 7 Supermercados Metro), lidera el mercado con más del 69% de participación. Es muy reconocido por haber introducido al rubro de supermercados el concepto de "autoservicio personalizado".
- Algunos ejemplos de innovaciones en el servicio:
 - ✓ Reparto a domicilio
 - ✓ Tarjeta de crédito en supermercados
 - ✓ Entrega de paquetes al auto, sin recibir propina
 - ✓ No cobrar por envoltura, ni empaque

115

- ✓ Atender reclamos y devoluciones sin ningún tipo de cuestionamiento (ni ticket de compra)
- ✓ Ampliar horarios de atención por requerimiento de los clientes.
- ✓ Establecer cajas rápidas.
- ✓ Atención de pedidos especiales.
- ✓ Atención y agasajo al cliente
- ✓ "Martes del Cliente"
- ✓ Atención y agasajo a los proveedores.

116

ANTAMINA: COBRE Y ZINC

- Antamina, el complejo minero peruano considerado de clase mundial, es la obra de un gran equipo humano.
- En dos años, desde que inició sus operaciones de prueba el 28 de mayo del 2001, la mina a tajo abierto debe haber producido entre US\$ 1.600 millones y US\$ 1.700 millones en exportación de concentrados de cobre, zinc, molibdeno y algo de plomo y de plata.
- El yacimiento tiene 560 millones de toneladas de reservas minerales y leyes de 1.8% de cobre, 1% de zinc, 0.03% de molibdeno y 12 gramos de plata por tonelada, según la compañía.

121

- Su construcción demandó una inversión de US\$ 2,300 millones.
- La mina está ubicada en el Callejón de Conchucos (Región Ancash).
- Con la tecnología actual todos los proyectos están sujetos a escrutinio global.
- Un consorcio formado por Bechtel de Estados Unidos y Cosapi de Perú fue encargado de llevar adelante la gerencia del proyecto bajo un contrato EPCM, Ingeniería, Adquisiciones y Gerencia de la Construcción.

122

- El Ing. Augusto Baertl Montori, indicó que Antamina es un yacimiento muy grande y significa la inversión de mayor envergadura en minería. Tiene reservas por más de veinte años.
- Contribuye en Impuesto a la renta con US\$ 80 millones, en salarios con US\$ 50 millones y en compras locales de insumos y repuestos con US\$ 200 millones anuales.
- Por el tipo de metal, es la séptima mina de cobre y la tercera de zinc más grande en el mundo.

123

- Ostenta el financiamiento más grande para un proyecto minero y representa el proyecto minero ejecutado más grande ejecutado en la historia del Perú.
- Es una de las minas más altas sobre el nivel del mar, con los costos de producción más bajo en el mundo. (4.200 – 4.700 m.s.n.m)

124

Algunas Tareas

- Hacer consultas públicas identificando desde el inicio los públicos relacionados (Stakeholders), obteniendo compromiso de parte de ellos.
- La sostenibilidad requiere involucramiento y participación de la comunidad.
- Construir confianza-Honrar compromisos
- Evitar expectativas.

125

GAMARRA

- En Gamarra trabajan cerca de 10 mil empresarios que en conjunto ocupan 17 mil tiendas distribuidas en 144 galerías comerciales que se agrupan en 20 manzanas. La mayoría dedicado a las confecciones.
- Se estima que existen en Gamarra cerca de 8 mil talleres de confecciones, con un promedio de cinco máquinas cada uno. ¡Gamarra es una fábrica de 40 mil máquinas de confecciones!
- Le falta nivel técnico a Gamarra: los espacios para los talleres son muy reducidos, la máquina no es automatizada, falta de métodos de trabajos modernos que minimicen los tiempos, etc.

126

- Los peruanos tenemos que reconocer la fortaleza de nuestros emprendedores. Los confeccionistas de Gamarra tienen que seguir una ruta de mejora constante.
- Un estudio reciente elaborado por Prompyme, recoge el descontento de los clientes de Gamarra.
- Ponerse de acuerdo en esos temas, para ello el Estado debe proporcionar seguridad, limpieza pública, fluidez de tránsito. El Estado debe cobrar por esos servicios.

127

La Agenda del descontento

- ✓ Algunos son muy amables. Pero otros son groseros no saben atender, no tienen paciencia.
- ✓ La atención al público deja bastante que desear, a veces son bien toscos para vender si quiere lleve y si no, ya pues.
- ✓ Me dijeron que era de buena calidad, que no se iba a desteñir, no se iba a rasgar y a las finales, en un mes se rasgó el pantalón.
- ✓ Te dicen prima y no es pima; si tú no conoces, lo puedes comprar, es una estafa.

128

- ✓ Yo quisiera un plano de ubicación de todos los productos, para encontrar fácilmente.
- ✓ La mayoría de los empresarios no tiene visión; en cuanto a modelos, prendas, no hay moda, imitan mucho



129

- Los peruanos tenemos que reconocer la fortaleza de nuestros emprendedores. Los confeccionistas de Gamarra tienen que seguir una ruta de mejora constante.
- Un estudio reciente elaborado por Prompyme, recoge el descontento de los clientes de Gamarra.
- Ponerse de acuerdo en esos temas, para ello el Estado debe proporcionar seguridad, limpieza pública, fluidez de tránsito. El Estado debe cobrar por esos servicios.

130

EL GAS DE CAMISEA

- En pocos días, el gas natural llegará a Lima (la primera semana de agosto).
- Etevensa estará generando electricidad con este combustible y varias fabricas habrán iniciado su producción con este gas natural.
- El cambio de la matriz energética generará producirá un crecimiento económico en el país y el mejoramiento de la balanza comercial.

131

- Al existir nuevas reglas de juego en el sector hidrocarburos, el panorama de mediano plazo está definido por todos los actores.
- Siendo la energía uno de los sectores más dinámicos del mundo actual, el garantizar el futuro energético del país, sin depender exclusivamente de las importaciones del cada vez más escaso y caro petróleo.

Fuente: Revista Bussiness, Julio, 2004, p. 80

132

PUERTO MATARANI: TISUR




Antes de la Concesión					
Capitanía/ Hidrografía	Libre Competencia	Libre Competencia	Libre Competencia	Enapu	Libre Competencia
Bajo Concesión de TISUR					
Capitanía/ Hidrografía	Libre Competencia	Libre Competencia	Libre Competencia	Tisur	Libre Competencia

Fuente: Álvaro Galindo, TISUR

133

Modelo de Concesión




- Inició operaciones el 18 de Agosto de 1999
- Primer puerto concesionado
- Concesión por 30 años
- Objeto Social: Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani.

Fuente: Álvaro Galindo, TISUR

134

Relación de Grúas Pórtico en la Costa Oeste

País	Puerto	Grúas	
		Movel	Portico
Colombia	Buenaventura	1	2
Ecuador	Guayaquil	2	1
Peru	Paita	0	0
	Callao	0	0
	Isique	2	0
	Válorcabo	2	2
	San Antonio	2	4
Chile	San Vicente	2	0
	Litiquén	2	0



Fuente: Álvaro Galindo, TISUR

135

FORTALEZAS:

- Inversión Obligatoria en Infraestructura Portuaria.
- Libre Acceso a Usuarios Intermedios: Competencia en Servicios.
- Sistema Regulatorio garantiza cumplimiento condiciones contractuales.
- Mejoras en la Calidad del Servicio:
 - - Optimización de rendimientos
 - - ISO 9001 & 14001

136

DEBILIDADES:

- Inversión inicial restringe capitales destinados a infraestructura.
- Regalías no se derivan a los gobiernos locales.
- Tipo de Contrato no "bancable".
- Desinformación pública: deterioro imagen comercial.
- Ser "Multi Operador" en los servicios de embarque/descarga mecanizados.

137

CONCLUSIONES

1. Lo que dice Paul Krugman.
2. La necesidad de dimensionar y cuantificar.
3. Hacia una tipología de las empresas en el mundo global.
 - a) Tamaño de Mercado.
 - b) Acceso a los factores productivos.
 - c) Tipo de productos o servicios.
 - d) Lo que enseñan los casos latinoamericanos
 - e) Hacia un nuevo paradigma
4. Trabajo de casos (5 páginas)
5. Preguntas.
6. Bibliografía

138

Bibliografía

1. Banco Interamericano de Desarrollo. La Competitividad "El Motor del Crecimiento". Progreso Económico y Social en América Latina Informe 2001.
2. Sarko y López (compiladores). "Las regiones que ganan. Distrito y redes... Los nuevos paradigmas de la geografía económica". Edicions Alfons El Magnànim generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España. 1994.
3. Barthelmer Larry "Privatización Portuaria (bases, Alternativas y Consecuencias) CEPAL. Santiago de Chile, diciembre de 1998.
4. Krugman Paul. "Geografía y Comercio". Barcelona. Antoni Bosch. Madrid. 1992.
5. Mátiz Carlos. "Redes Multimodales y articulación territorial del puerto de Guayaquil". Región y Sociedad. Vol. XIV. No 23. 2002.
6. Méndez Ricardo. "Geografía Económica: la lógica espacial del capitalismo global". Editorial A.M.A. Barcelona. España. octubre. 1997.
7. Upartache Oscar. "El Falso Océano (América Latina en la economía Global)". Nueva Sociedad y Fundación Friedrich Ebert- FES (Perú). Caracas. 1997.
8. Lu Argenteo C. "Gestión y Administración". Tomo I. 2003.
9. Vatz Fierro. "Mundialización, ciudades y territorios". Ed. Ariel, Barcelona. 1999.
10. Revista del BID, N° 813, Año 20, Lima 28 de marzo 2004.
11. Revista América Economía. México. Abril 2004.
12. Revista Business. Julio 2004 - Abril 2004.
13. Revista Perú Exporta - N° 308, 309, 311. 2004.
14. Memoria del BCR-2003.
15. www.petoperu.com

139

juannojeda@yahoo.com.mx
ginaherrera26@yahoo.es

140

ANEXO No 17 : Cuadro de Enfoques y de teorías (ganadores y perdedores según autores y teorías)
(25 autores)

AUTORES		
<p>1. a Diccionario Larousse S.A. 1994</p>	<p>Ganar: "Adquirir, obtener o aumentar un beneficio, en especial dinero. Aventajar, vencer. Conquistar. Alcanzar un lugar. Perder: " Verse privado de una cosa que se posea. Desperdiciar o malgastar. Desaprovechar una oportunidad; Resultar vencido en una competición, lucha, etc.</p>	
<p>1. b Diccionario de la Real Academia Española, 1956</p>	<p>Ganar: (Del germ. waindajan,, segar.) tr. Adquirir caudal o aumentario con cualquier género de comercio, industria o trabajo. 2. Dicho de juegos, batallas, oposiciones, pleitos, etc., obtener lo que en ellos se disputa. 3. Conquistar o tomar una plaza, ciudad o territorio o fuerte. 4. Llegar al sitio o lugar que se pretende. Ganar la orilla, la cumbre, la llanura. 5. Captarse la voluntad de una persona. 6. Lograr o adquirir una cosa; como la honra, el favor, la inclinación, la gracia. U. t. cr. 7. fig. Aventajar, exceder a uno en algo. 8. Mar. Avanzar, acercándose a un objeto a a un rumbo determinados. 9. intr. Mejorar, medrar, prosperar. 9. intr. Mejorar, medrar, prosperar. Ganar uno de comer. Fr. Sustentarse del producto de su trabajo enn un oficio o ministerio. Ala, o al, gana gana, m. adv. con que, por oposición al ganapierde, se significa el modo más usual de jugar a las damas, procurando ganar las piezas del contrario. Ala, o al, ganapierde, m. adv. con que se significa un modo de jugar a las damas, dando a comer todas las piezas al contrario. p. 653-654 Perder: (Del lat.perdire,) tr. Dejar de tener, o no hallar, uno la cosa que posea, sea por culpa o descuido del poseedor, sea por contingencia o desgracia. 2. Desperdiciar, disipar o malgastar una cosa. 3. No conseguir lo que se espera, desea o ama. 4. Ocasionar un daño a las cosas, desmejorándolas o deslucéndolas. 5. Ocasionar a uno ruina o daño en la honra o en la hacienda. 6. Dicho de juegos, batallas, oposiciones, pleitos, etc. no obtener lo que en ellos se disputa. 7. Padecer un daño, ruina o disminución en lo material, inmateral o espiritual. PERDER una batalla . 8. Decaer del concepto, crédito o estimación en que se estaba. 9. Junto con algunos nombres, faltar a la obligación de lo que significan o hacer una cosa en contrario. PERDER el respeto, la cortesia. . 10. intr.. Decaer uno del concepto, crédito o situación en que estaba. 11. Tratándose de una tela, desteñirse, bajar de color cuando se lava. 12. r. Errar uno el camino o rumbo que llevaba. 13. No hallar camino ni salida. PERDERSE en un bosque, en un laberinto. 14. fig. No hallar modo de salir de una dificultad. 15. fig. Conturbarse o arrebatañse sumamente por un accidente, sobresalto o pasión, de modo que no pueda darse razón de si. p. 1007</p>	

<p>2. Wallerstein Inmanuel (1998:81) y Agosto Patricia (2003:18)</p>	<p>La transición del feudalismo al capitalismo implicó en primer lugar (lógica y temporalmente) la creación de una economía-mundo el comercio. O sea que se incorporo de larga distancia se transformó de un comercio de "bienes de lujo" en un comercio de "productos esenciales" o "de gran volumen", lo cual vinculó procesos de producción que se encontraban muy dispersos en largas cadenas de mercadería, las cuales consistían en la unión particular de procesos de producción que permitió la acumulación de grandes cantidades de plusvalía y su concentración relativa en manos de unos cuantos. p.81</p> <p>"Para sobrevivir, una economía- mundo debe tener un modo capitalista de producción, e inversamente [...] el capitalismo sólo puede ser el modo de producción de un sistema que tenga la forma de una economía mundo(una división del trabajo más externa que cualquier entidad política)."</p> <p>Así, la estructura de la economía mundo permite un intercambio desigual de bienes y servicios, en el que gran parte de la plusvalía extraída de algunas zonas es transferida a otras a través del mercado. (2003:18)</p> <p>Entonces es el sistema-mundo, y no las "sociedades" separadas, lo que ha estado "en desarrollo". O sea, una vez creada la economía-mundo capitalista primero se consolidó y luego, con el paso del tiempo, se profundizó y amplió el arraigo de sus estructuras elementales en los procesos sociales ubicados dentro de ella. El desarrollo del sistema-mundo moderno consistió en pasar de uno de estos "nacionalismos" débiles o inexistentes a uno que eran sobresalientes, bien delineados y plenos. p.82</p> <p>Wallerstein distingue que la economía-mundo está caracterizada por la existencia de dos categorías diferentes de actividades: las de tipo central y las de tipo periférico. Estas actividades están localizadas en el espacio geográfico. Se observa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La diferenciación de áreas que ocupan distinta jerarquía dentro del sistema, con papeles económicos específicos; • Diferentes estructuras de clase; • Distintos modos de control de la mano de obra; • Beneficios desiguales respecto al funcionamiento del sistema mundial.
---	---

<p>3. a Benko y Lipietz (1994:8-9)</p>	<p>Reconocía la existencia de un mapa de la división internacional del trabajo, pero en contra de los estructuralistas independentistas, insistió sobre el problema de la adhesión de las formaciones nacionales al área estratégica del modelo dominante. Las únicas formas de regulación entre estas individualidades separadas por estas membranas osmóticas que son las fronteras nacionales, son entonces las redes y firmas multinacionales, las relaciones del poder monetario y las reglas de ajuste.</p> <p>Trabajando más particularmente sobre la cuestión de las relaciones Norte-Sur, donde tendían sin embargo a establistarse una verdadera división del trabajo en el seno e los procesos de producción fondistas únicos, Lipietz(1985-1986) abundó en el mismo sentido: efectivamente existe una economía-mundi, pero no es una fuerza causal y las firmas multinacionales no son tampoco las creadoras de la "nueva división internacional del trabajo"; esta división es más bien una configuración, un encuentro débilmente regulado por las trayectorias nacionales, de las cuales algunas por cierto presentan una fuerte dependencia frente al contexto global (de ahí surgen sus nombres de "taylorismo primitiva, fordismo periférico, etc.) Esta noción de régimen vago (configuración) y de regulación débil, se acercan evidentemente al punto de vista de los especialistas de los "regímenes internacionales" como Krasner (1982), y en forma más general a la escuela de Cornell y a la revista "Internacional Organization". Pero habría también una vía de reforma al "neo-estructuralismo" que no podía resolverse a aprehender los territorios (aún siendo distritos innovadores) como monadas intercambiando productos. La fecundidad del enfoque regulacionista sobre el espacio deja por el momento más preguntas abiertas que respuestas, tanto más que el espacio es por naturaleza un terreno para la interdisciplinariedad.</p> <p>Es primero la "regulación de lo local" y el concepto de gobernabilidad que convendrá desarrollar.</p> <p>En seguida, la cuestión del engarzamiento de los espacios: Entre el resurgimiento de lo local como condición de la competitividad y de la regulación social por una parte, y la globalización como espacio de la economía o incluso de la cultura por otra parte, el enfoque regulacionista permite una concepción profundamente renovada de las relaciones internacionales.</p>
<p>3 b. Benko y Lipietz (1994:19-21)</p>	<p>"Las regiones que ganan son regiones urbanas; las fábricas y las oficinas refuyen hacia las grandes ciudades, hacia la megalópolis".</p> <p>"Las regiones que ganan son ante todo regiones productivas de bienes exportables, es decir de bienes manufacturados o de los servicios facturables".</p> <p>"Las grandes metrópolis salen reforzadas del proceso de reestructuración capitalista y se convierten en las formas espaciales dominantes que rigen el comportamiento del sistema global. Son las regiones que ganan".</p>
<p>3 c. Benko y Lipietz (1994:366-367)</p>	<p>"En una palabra, la palabra es el espacio lo que el aprendizaje al tiempo. La atmósfera tan frecuentemente invocada, siguiendo a Marshall, por las contribuciones de la primera parte, es la exacta contrapartida de la "cultura", de la "formación", de la "experiencia". Es la forma colectiva de esta experiencia creadora, es el instrumento por medio del cual los humanos se comunican sus experiencias individuales, y es la base colectiva de la subjetividad individual.</p> <p>Por tanto, es natural que cuando la crisis quebranta el control macroeconómico de los Estados nacionales, cuando la emergencia de nuevas tecnologías y la inestabilidad de los mercados desestabilizan los modos de gestión ampliamente por las grandes empresas, cuando, en una palabra, retrocede la "jerarquía", entonces vuelve con toda su fuerza la</p>

<p>4. Ricardo Méndez (1997:304-305)</p>	<p>aglomeración, esta antecámara del mercado, esta palestra para el mercado. Para el presente y el futuro inmediato, la urbanización es una y otra vez la ganadora: por el momento, es el "fin de la fábrica rural".</p>
<p>5.a Boisier, Sergio (1998:758)</p>	<p>"Para maximizar la posibilidad de salir del juego en condiciones ganadoras, las regiones deben incorporar en su propia gestión, la flexibilidad, la velocidad, la maleabilidad y la imaginación creativa". Desde el punto de vista estructural, cabe comentar acerca de las características de las regiones pivotales, consideradas como la organización territorial más apta para competir en los nuevos escenarios. Es obvio que es difícil "ganar" en un juego complejo, para jugadores "simples".</p>
<p>5.b Boisier, Sergio (1998: 761)</p>	<p>"Se ha puesto de moda hacer referencia a regiones "ganadoras" y "perdedoras" (Benko y Lipietz 1992; Daher, 1994). Hay que tener cuidado con las sobresimplificaciones y con el reduccionismo, porque, a menos que se desee volver al equilibrio "cassellano", siempre y en cualquier periodo, hay regiones "ganadoras" y regiones "perdedoras". Lo importante es descubrir por qué razón algunas ganan y otras pierden"</p>
<p>5.c J.R. Cuadrado (1994) en Boisier, Sergio (1998:769)</p>	<p>Examinando las disparidades regionales y la competitividad territorial en la Comunidad Europea, J.R. Cuadrado (1994) anota las siguientes condiciones del éxito competitivo de varias regiones europeas, que necesariamente habría que reproducir acá: "Evidentemente, algunas regiones tienen ciertas ventajas iniciales por aspectos locacionales... para sacar provecho de ellas y ser competitivas, estas regiones deben tener una adecuada, si no avanzada, infraestructura de comunicaciones.. "El sistema urbano también juega un importante papel. Una gran ciudad bien equipada, con una imagen favorable y un sistema adecuado de núcleos urbanos complementarios, forma una base especialmente favorable para el desarrollo". "La disponibilidad de recursos humanos con una oferta estable de mano de obra calificada y una base educativa de alto</p>

	<p>nivel es una característica común a todas las regiones ganadoras” . “Otra clave es la accesibilidad de la región” . “Por último, la atraktividad relativa de una región para atraer inversiones extranjeras o de activar las inversiones locales también tiene relación con el clima de cooperación social”</p>	
<p>5. d Villa Miguel en Boiser Sergio (1999:16)</p>	<p>Si bien la competencia entre regiones es bienvenida por el autor, agrega que dicha emulación debe ser regulada por el Estado mediante una política regional, que esboza como una matriz de cuatro vectores. I) el ordenamiento territorial, incluyendo tanto la asignación de funciones y establecimiento de prioridades entre las divisiones político-administrativas como propuestas de asentamiento y de grandes usos del suelo, ii) la descentralización política y territorial, con sus causas administrativas de institucionales, distribución de competencias y sistema de control, iii) la política de fomento , con instrumentos que ayuden a la competitividad, la reconversión productiva, la equidad y la generación de conocimientos, iv) la política de coherencia interregional, apoyada en mecanismos que propicien un crecimiento económico coherente entre las regiones y la nación. Dado que la política regional debe ser compatible con el estilo de desarrollo, en el momento actual sus directrices tenderán a acrecentar la distancia entre regiones “ganadoras” y “perdedoras”. Para obviar este espectro “darwiniano”- y mostrar la factibilidad de una política regional nacional y de las regiones-, el autor se remonta a los acuerdos de la Ronda Uruguay, en los que se establece la asistencia para las regiones desfavorecidas: aclara, en todo caso, que esta asistencia debe prestarse “con arreglo a un marco general de desarrollo regional.</p>	
<p>5. e Hirshman Albert O. en Boiser Sergio (1999:88-89)</p>	<p>La misma globalización, vista como “una aceleración exponencialmente creciente de la interactividad” y como la configuración de una “red dinámica de crecimiento”, hace cada vez más profunda la situación de “ganador” o “perdedor”. Dada la velocidad del cambio, se gana o se pierde muchos: de aquí la importancia de estar en condiciones de jugar a ganador. Se insinuó que siendo el juego de la globalización un juego de alta complejidad (transacción de bienes y servicios complejos, reglas del juego complejas, códigos complejos, etc.), maximizar las posibilidades de ganar significa, para cada región, hacer más y más complejas sus propias estructuras (ley de la variedad necesaria de Sabih, ya citada) y esto constituye claramente una responsabilidad endógena de la región. En otras palabras. ¡Bienvenida la competencia entre cometas! Bienvenida la competencia entre regiones, pero una competencia regulada por el Estado mediante una política regional. p. 88 De manea que una política regional contemporánea es una política que “apuesta” a las regiones que más rápidamente pueden contribuir al logro de los objetivos globales predominantes: crecimiento económico, modernización, apertura reducción de presiones inflacionarias, etc. Una política así definida se expresa, y ello se entiende ahora claramente, mediante el uso de instrumentos horizontales dejando que las regiones compitan por su uso de instrumentos horizontales dejando que las regiones compitan por su uso, sin contemplar discriminación territorial alguna, competencia en la cual se adivinan las regiones ganadoras.¿ Parece que no, si se tiene en cuenta el criterio de la Organización Mundial del Comercio, verdadero ángel guardián del libre comercio. p. 89</p>	
<p>6. Caravaca Inmaculada(1998:13)</p>	<p>Procesos de difusión espacial de la industria provocan el deslazamiento de determinadas actividades hacia ámbitos periféricos, ya se trate de países periféricos, ya se trate de países subdesarrollados, regiones atrasadas, coronas metropolitanas, ciudades medias o incluso áreas rurales, pero, a su vez, tiene lugar una concentración creciente de las</p>	

	<p>industrias asociadas a la nuevas tecnologías en los llamados medios innovadores y de las funciones de dirección, investigación, gestión y control en la regiones urbanas.</p> <p>La lógica socioespacial asociada a esta nueva fase del capitalismo provoca, pues, cambios en la división interterritorial del trabajo, basada ahora sobre todo en la competitividad y en la capacidad de cada ámbito para conectarse a los principales flujos e insertarse en las redes. De tal modo que los nuevos espacios ganadores y emergentes están bien articulados al sistema global y actúan como nodos que conectan los flujos y las redes. Son las islas del archipiélago mundial (Veltz, P., 1996), las zonas luminosas que destacan frente a las opacas (Santos, M., 1996) y en definitiva. Las regiones que ganan (Benko, G; Lipietz, A, 1994) en esta fase del desarrollo capitalista.</p> <p>No se cumple pues, en modo alguno, el anunciado fin de las grandes metrópolis que, frente a la paralela expansión de ciudades pequeñas y medidas, auguraban algunos basándose en los efectos descolizadores y desconcentradores de las nuevas tecnologías y desconcentradores de las nuevas tecnologías de la información. (Campos venuti, G., 1985; Vasquez barquero, A., 1986; Ferrer, M., 1991). Muy al contrario, las grandes metrópolis salen reforzadas del proceso de reestructuración capitalista y se convierten en las formas espaciales dominantes que rigen el comportamiento del sistema global. Son las "regiones que ganan" (Benko, G.; Lipietz, A., 1994).</p>	
<p>7. Lotero Contreras, Jorge (1998:98-99)</p>	<p>El enfoque económico global presenta el problema del cambio estructural al adoptarse un nuevo modelo: al proceso de globalización y la introducción de reformas estructurales eliminan sesgos y distorsiones en la asignación de recursos entre sectores y espacios subnacionales. En consecuencia, los factores fluyen hacia las actividades y espacios de donde las expectativas de crecimiento o sobre los rendimientos a los factores son elevadas. Estos supuestos se basan en los modelos tradicionales de los rendimientos constantes, competencia perfecta.</p> <p>Diversos enfoques sobre crecimiento regional cuestionan esta tendencia. El cambio estructural toma direcciones diferentes, dependiendo de la existencia de factores como las externalidades y ventajas adquiridas por las regiones en un modelo determinado favoreciendo la concentración.</p> <p>Es decir las ciudades hacia donde se dirijan las inversiones deberán contar con una cierta capacidad o algunas ventajas para atraer actividades que se encuentren en procesos de reconversión, por no ser viables en los grandes polos o centros urbanos debido a los elevados costos que suscita la aglomeración.</p>	

<p>8.a Daher Antonio (1997: 86)</p>	<p>En la experiencia Chilena reciente es posible, construir, en efecto, tres tendencias de reestructuración productiva y reasignación de recursos: una y muy significativa, a la diversificación sectorial y desconcentración territorial, otra, a la heterogeneidad interregional, manifiesta en la presencia de la regiones ganadoras y perdedoras, dentro de la tendencia general a la desconcentración; y una tercera ligada a las anteriores, que se expresa en la especialización territorial y a la conformación de macroregiones por afinidad sectorial y contigüidad geográfica.</p>	
<p>8.b Daher Antonio (1997:89)</p>	<p>Regiones modernas-regiones atrasadas, zonas brillantes-zonas opacas, regiones rentables regiones no rentables.... Mostrando una competitividad interterritorial donde la puja con una región del mismo estatus que aquella con una región de un país ajeno (Ciccollella y Mignauqi, 1994). La presencia de regiones ganadoras y perdedoras en la competencia (Daher, 1994^a) puede eventualmente magnificarse cuando, en la complementación de economías nacionales-como sucede con los ALC-, las regiones mas desarrolladas de los otros, excluyendo a las regiones mas vulnerables y agudizando la polarización (Laurelli y Montaña, 1994)</p>	
<p>9. Richardson y Rowland (1994) en Antonio daher (1997:87)</p>	<p>Estos autores sostienen que la implementación del NAFTA no cambiará la reciente dinámica de crecimiento urbano en México, es decir, que las ciudades fronterizas seguirán creciendo mas rápidamente que otras áreas urbanas, basadas en subsectores manufactureros donde el país tiene ventajas comparativas. También se beneficiaran con el NAFTA al menos 12 ciudades al interior, especializadas en sectores ganadores y, sobre todo, en enlaces "hacia atrás" de esas industrias manufactureras ganadoras. La hipótesis subyacente sostiene que las ciudades especializadas en las industrias de buen desempeño durante la reciente liberalización económica se desarrollaran bien bajo el NAFTA.</p>	
<p>10. Gutierrez (1994) en Daher Antonio (1997:89)</p>	<p>"La aptitud o capacidad regional para insertarse en la economía de libre comercio y competir exitosamente dependería de un conjunto de variables relativas a las características urbano-demográficas (grado de urbanización, atracción migratoria); la calificación de la mano de obra (alfabetismo, nivel de estudios de la población, la fuerza de trabajo (proporción de población económicamente activa. Consolidación de las relaciones capitalistas de trabajo, distribución sectorial del empleo); la estructura industrial (especialización manufacturera, tamaño promedio de las industrias, costos laborales, productividad aparente del trabajo); y la especialización manufacturera (intensidad tecnológica y crecimiento de las exportaciones del sector).</p>	
<p>11. Hiernux Daniel (1997: 29-30)</p>	<p>¿Cómo influyen las actuales transformaciones en los procesos productivos y en los procesos de trabajo, así como los procesos de apertura económica hacia el exterior, en la cuestión regional y en las desigualdades regionales? ¿Qué desafíos teórico-metodológicos se presentan para la cuestión de las desigualdades regionales en función de los</p>	

	<p>procesos globales recientes?</p> <p>Todo análisis del problema de las desigualdades regionales-ya sea de corte teórico o de tipo aplicado-se sustenta en un "concepto de región", que puede ser explícito o quedar implícito, pudiendo ser producto de una reflexión epistemológica o de naturaleza más "intuitiva"; pero en todos los casos subyace un concepto de región. p. 29</p> <p>Del mismo modo, el concepto de región que sustenta la visión de las desigualdades regionales, siempre se apoya en un concepto de espacio, que muy frecuentemente queda implícito.</p> <p>El actual proceso de "mundialización", considerado en términos territoriales, está redefiniendo la cuestión regional y en consecuencia toma nuevos contenidos: la problemática de las desigualdades regionales. p. 30</p>	
<p>11. b Hierraux Daniel (1997:33,35)</p>	<p>A fin de comprender cómo ha evolucionado el concepto de espacio, y por ende el de región, creamos oportuno recurrir a un breve repaso histórico de los mismos, explicando la hipótesis central de este ensayo: "Que cada época procrea una forma específica de entender las cuestiones espaciales o territoriales. De lo anterior se desprende una segunda hipótesis referida a que la época actual, de transición radical si no de ruptura en no pocas esferas de la vida societaria, requiere de un redimensionamiento de los conceptos de espacio, territorio y región que han sido manejados desde tiempos atrás. p. 33</p> <p>El paso del espacio de la sociedad regional, profundamente marcado por su identidad, su historia y su cultura, al espacio geometrizado de la modernidad, se hace progresivamente. Así, autores como Walter Christaller se encuentran en la bisagra de dos visiones: por una parte, geometrizan el espacio, lo reticularizan, determinan formas matemáticamente óptimas para describir su ordenamiento, pero al mismo tiempo siguen profundamente marcados por una concepción regional del espacio. Christaller reconoce regiones, organización territorial y, por ende, subyacente la existencia de formas regionales que podían particularizarse a pesar de la uniformización de las reglas del juego (las del mercado) que determinan el ordenamiento de las formas regionales. Losch, desde su peculiar visión de la economía espacial, refuerza lo anterior cuando agrega el principio de optimización de las localizaciones funcionales, de tal suerte que crea regiones "pobres" y "ricas" en cuanto actividades. p. 35</p> <p>Aquellos que defienden la existencia de un nuevo paradigma de la geografía económica, fundamentado en la acumulación flexible, es decir, la posibilidad de reconstruir nuevas formas regionales sobre la base de las nuevas relaciones entre agentes económicos en la esfera de lo local. El concepto de distrito industrial retomado de las propuestas de Alfred Marshall realizadas a inicios de este siglo, es el caso más contundente de las aportaciones de este grupo. (Scott y Storper: 1992,171-186)</p> <p>Frente a ellos, se destaca el papel crítico ejercido por otros autores, para los cuales no se puede mitificar la geografía desde un enfoque idealista: sólo predominan realmente las tendencias globalizadoras, con la formación de un espacio y de economías que funcionan por redes (concepto de espacio reticular). (Amin: 1992, 7-34). Posiblemente, como lo sostienen Benko y Lipietz, la razón se encuentra en una sana medida, que reconoce la existencia de nuevas formas de articulaciones locales de los espacios flexibles, con la presencia simultánea de grandes porciones de la economía que funciona en forma cada vez más reticular. (Benko, 1992,24).</p>	

<p>12. Pradilla Cobos, Emilio (1997:50)</p>		
<p>13. a. P.R. Krugman (2001:56-57)</p>	<p>¿Quién gana y quien pierde en el comercio internacional?, primero se analizara como afecta el bienestar de grupos particulares, y después cómo afecta el comercio al bienestar del país en su conjunto.</p> <p>La clave está en que el comercio internacional cambia el precio relativo de las manufacturas y los alimentos. El comercio beneficia al factor que es específico para el sector exportador de cada país, pero perjudica al factor específico de los sectores competidores con la importación, con efectos ambiguos sobre el factor móvil. ¿Compensan las ganancias a las pérdidas del comercio? Una manera de intentar responder esta pregunta sería sumar las ganancias de los beneficiados y las pérdidas de los perjudicados, y compararlas. Este es un procedimiento subjetivo. El mejor método de analizar las ganancias generales del comercio es plantear una cuestión diferente: ¿pueden compensar quienes ganan con el comercio a los que pierden, y seguir estando todavía mejor? Si es así, el comercio es, potencialmente, una fuente de ganancia para todos.</p> <p>La razón fundamental por la que el comercio beneficia potencialmente a un país es que amplía las opciones de elección de la economía. Esta ampliación de las opciones de elección significa que siempre es posible distribuir la renta de tal modo que todos ganen con el comercio*. Que todos puedan ganar con el comercio lamentablemente no significa que todos ganen realmente. En el mundo real, la presencia de perdedores y ganadores del comercio es una de las razones más importantes por las que el comercio no es libre.</p> <p>* El argumento de que el comercio es beneficioso porque aumenta las opciones de la economía es mucho más general que está explicación. Para una discusión más completa véase Paul Samuelson: "The Gains from International Trade Once Again, <i>Economic Journal</i> 72 (1962), págs. 820-829</p>	
<p>13.b. Paul Krugman (1992: 13)</p>	<p>"Gran parte del comercio es el resultado de una especialización arbitraria basada en la existencia de rendimientos crecientes, en lugar de ser un esfuerzo consciente de aprovecharse de diferencias exógenas de recursos o productividad" p. 13</p> <p>"La economía en que vivimos está más próxima a la visión de Kaldor, la de un mundo dinámico guiado por procesos acumulativos, que del modelo típico de rendimientos constantes de escala" p. 15</p> <p>"Se trata de estudiar la localización de sectores determinados y en el desarrollo desigual de grandes regiones. En el modelo a desarrollar la interacción de la demanda, los rendimientos crecientes y los costos de transporte son la fuerza motriz de un proceso acumulativo que acentúa las divergencias regionales" p. 17</p> <p>"La concentración geográfica es un producto de las externalidades de la demanda" p. 20</p> <p>"En la caracterización del Cinturón de los Estados Unidos destacamos no sólo su densidad de población, sino también la existencia de una red de transporte mejor que la existente en cualquier otra parte del país, lo que le permitía ofrecer a los industriales un acceso a los mercados mucho mejor" p. 30</p> <p>"La historia nos permite ver el cambio de las regiones y nada podemos hacer nada ante estos hechos".</p>	

<p>14. Veltz Pierre, Mondialisation, Villes et territoires, Paris, PUF, p. 245 en Alba Carlos (1998 :14-16)</p>	<p>"El proceso de globalización y el fin de los desequilibrios de la Guerra Fría implicaban el encuentro de dos realidades que no dejan de distanciarse y oponerse: al nivel de la geoeconomía, la constitución de un tejido que se convierte en un territorio-red a escala planetaria, que privilegia ciertas regiones y ciudades en detrimento de otras; en el plano de la geopolítica, la sacralización del principio territorial como fundamento universal del derecho y del Estado, de este mosaico de estados. El territorio se convierte, en esta época en la que estallan los puntos de referencia clásicos, en soporte de un nuevo derecho internacional en formación y en un elemento de búsqueda de identidad fundamental" p. 14</p> <p>"Las regiones que tienen mayor capacidad de acción sobre sí mismas se plantean el problema del desarrollo más allá del mero crecimiento económico, que incluye elementos sociales, culturales y políticos" p. 16</p>
<p>15. Scott Allen J. (en Alba Carlos 1998:76-88)</p>	<p>"En ausencia de alfombras mágicas (esto es, transportación y comunicación instantánea y gratuitas a cualquier distancia) la transacción a menudo se cumple de manera más eficiente y eficaz cuando la proximidad mutua está asegurada. De entrada, por lo tanto, la aglomeración industrial da lugar a tres principales tipos de beneficios: a) Reducciones en los costos de intercambio entre las industrias; b) una aceleración del ritmo al que el capital circulante y la información fluyen por el sistema industrial, y c) un reforzamiento de los modos de solidaridad social basados en las transacciones, que en muchas formas sutiles ayudan a apuntalar el funcionamiento de los complejos industriales" p. 76</p> <p>"Efectivamente, la capacidad de estos productores para competir en mercados nacionales e internacionales más amplios, a menudo sólo es posible gracias a que obtienen grandes beneficios de su participación en un sistema económico regional fuerte y multifacético (Porter, 1990, Stoper, 1992), tenderá a generar aglomeraciones localivas y a la especialización regional" p. 78-79</p> <p>"Son invariabilmente la fuente de rendimientos creciente a escala y de amplitud (efectos Verdoorn), de modo que sus ventajas competitivas tienden a intensificarse con el tiempo (Kaldor, 1970). Desde luego, cada región tiene su propia y única historia" p.79</p> <p>" La perspectiva histórica-geográfica, las regiones han funcionado de manera importante como sitios de actividades de producción aglomeradas y especializadas. Por ejemplo en la zona manufacturera y la Sunbelt de Estados Unidos, esa reestructuración algunas veces tiene el efecto de liberar a la producción de su dependencia del patrón geográfico de economías de aglomeración preexistente; de este modo se abren ventanas de oportunidad localivas y se permite que surjan nuevos espacios y regiones industriales" p. 84</p> <p>"En suma una región es una dimensión fundamental y por desgracia muy a menudo soslayada en el análisis de la actividad económica dentro del capitalismo en general" p. 88</p>
<p>16. Alba Carlos (1998: 190-191,200,217,259)</p>	<p>Las reformas de los estados y el nuevo aliento por el mercado, son dos características ampliamente diferenciadas. Queremos examinar si el liberalismo económico propicia una cierta homogeneización de las estructuras productivas y de los actores sociales y políticos o tiende a ampliar las singularidades y las desigualdades entre unas regiones y otras. Se trata de examinar los cambios ocurridos en la economía local y regional a partir de tres modos de industrialización y de organización empresarial que, para decirlo rápido y en forma cruda, se basa de tres clases de producción: a) maquila (Chihuahua), b) producción industrial a gran escala (Nuevo León), c) pequeña producción manufacturera (Jalisco,</p>

	<p>Guadalajara) p. 190-191</p> <p>Un elemento común a los empresarios de las tres regiones es la utilización de las alianzas matrimoniales como una forma privilegiada para consolidar fortunas p. 200</p> <p>Las más exitosas para generar ocupación fueron las vinculadas al auge maquilador porque forman parte de este modo de industrialización: vestido, hule y plástico, productos metálicos, maquinaria y equipo, y por encima de todas, las dos actividades punta de lanza de la nueva generación de maquiladoras; p. 217</p> <p>"El TLC tendrá efectos diversos sobre las tres regiones. Se puede anticipar que Monterrey será la región con mayores ventajas para aprovechar el TLC por su cercanía a los Estados Unidos y por la existencia de su tejido industrial, de sus servicios a la producción, de su infraestructura y de un sector empresarial dinámico y poderoso que en muchos casos se esta asociando al capital extranjero" p. 259</p>	
<p>17. Leborgne Daniele en Alba Carlos (1998:440)</p>	<p>"En realidad, la apuesta del crecimiento no es compartida por todos los territorios, países o regiones. El que el fordismo haya centrado en crisis revela la multiplicidad de los modos de regulación de los países del norte, así como una desigual capacidad de gestionar la crisis y la modernización. A partir de mediados de la década de 1980, asistimos a una fractura entre los territorios, entre quienes modernizan su aparato de producción y ponen en juego las destrezas adquiridas (Japón, Alemania, Países Bajos, Suecia, Italia del Norte, Suiza), y los que se desindustrializan (Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Bélgica). Existen dos clases de modelo de desarrollo: unos conservan los lados "buenos" del fordismo conforme los rebasan (mantenimiento de la protección social y la "movilización de otros, prisioneros del paradigma tayloriano, practican una política de desregulación del mercado de trabajo y de presión sobre los costos("el trabajo-mercancía") muy a menudo, de no inversión en el terreno correspondiente: el neotaylorismo. p. 440</p> <p>La nueva organización productiva plantea terribles problemas de orden cualitativo. La eficiencia esperada de tales equipos depende en gran medida de la calidad de la organización productiva que se instaure, tanto en la empresa(autonomización, pero con su necesaria desintegración de las funciones, gestión preventiva de las averías, aprendizaje de la calidad, circulación de la información etc.), como entre las empresas: elección de los fabricantes para la externalización, de los subcontratistas, dominio de la experiencia entre los subcontratistas, así como de sus inversiones y de su horizonte temporal.</p>	
<p>18. Catherine Paix en Alba Carlos(1998:3 48-349)</p>	<p>En el marco de un nuevo reparto de las tareas regionales, son los principales motores del surgimiento de estos nuevos espacios de crecimiento transnacionales que proliferan en Asia, y de una integración regional cuya originalidad radica en que no se estructura en torno a una institucionalización de las relaciones entre estados, sino a la movilidad de los capitales y de los hombres, así como a la fuerza de redes.</p> <p>Tanto Singapur como en Taiwan, los empresarios reaccionaron muy rápidamente ante el nuevo contexto internacional de los ochenta y la liberalización de los países asiáticos y de China, lo que organizó la delocalización de sus actividades de mano de obra y su imposición en los mercados de la región. Pero simultáneamente a está expansión, han emprendido una adaptación rápida de sus actividades a los sectores más competitivos, y han desarrollado una estrategia de internacionalización general a escala mundial, según orientaciones que tienden a fortalecer tanto la posición céntrica regional, como su afirmación en el mercado internacional.</p>	

	<p>pp. 348-349</p> <p>Taiwan y Singapur, parecen sacar de su historia particular dos ventajas esenciales en la competencia mundial: una facultad de pensar el territorio y el mundo al mismo tiempo; una capacidad de concebirse como parte de una red.</p> <p>Se valió de la rápida expansión de la isla a raíz de la delocalización de los capitales extranjeros, para consolidar sus posiciones en los sectores que le eran familiares (el comercio, las finanzas y el sector inmobiliario).</p>	
<p>19. a Castells Manuel (1999:130)</p>	<p>"La economía planetaria no abarca todos los procesos económicos del planeta, no incluye todos los territorios ni a todas las personas en sus trabajos, aunque si afecta de forma directa la subsistencia de la humanidad completa. Mientras que sus efectos alcanzan a todo el planeta, su operación y estructura reales atañen sólo a segmentos de las estructuras económicas, los países y las regiones, en proporciones que varían según las posición particular de un país o región en la división internacional del trabajo" (Sengenberger y Campbell (Eds.): 1983)</p> <p>Mientras que los segmentos dominantes de todas las economías nacionales se encuentran vinculados a la red global, hay segmentos de países, regiones, sectores económicos y sociedades locales desconectados de los procesos de acumulación y consumo que caracterizan a la economía informacional/global. No pretendo que esos sectores "marginales" no estén socialmente conectados con el resto del sistema, ya que nos existe algo tal como un vacío social. Pero su lógica social y económica se basa en mecanismos claramente diferentes de los de la economía internacional. Así pues, aunque la economía informacional conforma todo el planeta, y en este sentido es en efecto global, la mayoría de la gente no trabaja para la economía informacional/global o le compra a ella. (1999:130)</p>	
<p>19. b Castells Manuel (1999: 173-174-175)</p>	<p>La estructura de economía informacional se caracteriza por la combinación de una arquitectura duradera y una geometría variable. La arquitectura de la economía global ofrece un mundo asimétricamente interdependiente, organizado en torno a tres regiones económicas principales y cada vez más polarizadas a lo largo de un eje de oposición entre zonas productivas, con abundante información y ricas, y zonas empobrecidas, de economías devaluadas y socialmente excluidas. Entre las tres regiones dominantes, europa, Norteamérica y el Pacífico asiático, la última parece ser la más dinámica, pero también la más vulnerable, debido a su dependencia de la apertura de los mercados de otras regiones. Sin embargo, el entrelazamiento de los procesos económicos de las tres regiones hace su destino, prácticamente inespereable. p. 173</p> <p>Los productores de alto valor, basados en el trabajo informacional; los productores de gran volumen, basados en el trabajo de bajo coste; los productores materias primas, basados en recursos naturales; y los productores redundantes, reducidos al trabajo devaluado. p.174</p> <p>La geometría inexorablemente variable que resulta de estos procesos de innovación y competencia interactúa con la arquitectura, producida por la historia, del orden económico mundial, induciendo el caos creativo que caracteriza a la nueva economía. p. 175</p>	
<p>19. c Castells Manuel (1999:135)</p>	<p>La economía global es profundamente asimétrica. Pero no en la forma simplista de un centro, una semiperiferia y una periferia, o siguiendo una oposición categórica entre Norte y Sur. Porque existen varios "centros" y varias "periferias" y porque tanto Norte como Sur están tan diversificados internamente que tiene poco sentido analítico utilizar esas categorías (Coutit y Husson, 1993; Harris, 1987).</p> <p>Aún así, un grupo de países que se corresponden de forma aproximada con los pertenecientes a la Organización para la</p>	

	<p>Cooperación Económica y el Desarrollo (OCDE), concentran una proporción aplastante de capacidad tecnológica, capital, mercados y producción aplastante de capacidad tecnológica, capital, mercados y producción industrial. Si añadimos a la OCDE los cuatro países recientemente industrializados de Asia, en 1988 las tres principales regiones económicas representaban el 72.8% de la producción industrial mundial y en el año 2000 su cuota se espera que sea el 69.5%, mientras que la población de estas tres regiones para entonces sólo sería el 15.7% de la mundial. La concentración de recursos es aún mayor en el núcleo del sistema, en los países del G-7, sobre todo en cuanto a tecnología, preparación e infraestructura informacional, determinantes clave de la competitividad. p. 135-136</p>	
<p>20. Christian Azais en Alba Carlos (1998:564-588)</p>	<p>“Es gracias a Alfred Marshall, cuando insiste en el problema de la localización industrial de las empresas, de la dinámica territorial, como diríamos hoy, que el edificio de a construcción neoclásica comienza a dar algunos signos de debilidad, lo que tiene el efecto de llevar el territorio al campo de estudio de los economistas. Para Marshall, habría dos tipos de causas que prevalecen en la instalación de empresas en una localidad determinada: causas internas del territorio y causas externas. Entre las primeras, cuenta el clima, la presencia de ciertas materias primas indispensables; en cuanto a las segundas, dependen de la demanda de los ricos, que imponen una especialización a los artesanos y una calificación que requiere, muy a menudo, recurrir a una mano de obra extranjera” p. 564</p> <p>“La localización se convertía también en una función de la distancia y de la reducción de los costos debida a la proximidad. El espacio sería un dato, un factor exógeno sobre el cual las empresas no tendrían influencia. Entonces, la localización de las empresas se limitaría a un problema de costos y el espacio se trabajaría en términos de distancia física” p. 565</p> <p>“El problema es el de saber en qué medida el territorio, entendido en su dimensión sociohistórica, y las empresas que en él se sitúan, son capaces, por sí solos, de promover un nuevo modo de organización productiva, que se base tanto en los principios de cooperación y competencia”. p. 569</p> <p>“¿Cuál es la especificidad de un sistema productivo local? La respuesta a esta pregunta permitirá aclarar la tocante al desarrollo local. El territorio, en su dimensión geográfica sólo tiene una pertinencia muy limitada. En efecto, la proximidad ya no puede considerarse únicamente como geográfica, sino como socioeconómica. Algunos territorios están conectados con los centros de decisión supranacionales, y son pocos los lazos que tienen con su entorno geográfico cercano o incluso nacional. Otros, por el contrario, presentan un sólido arraigo local, pero tienen una capacidad de reacción limitada ante un retorno en movimiento. No es posible entender el territorio más que a través de la pluralidad de las formas de desarrollo. A ello puede contribuir el debate sobre los sistemas productivos locales si se tiene el cuidado de separar cualquier tentativa de modelización o de determinación por la esfera económica y, sobre todo, si se le libera de su especificidad productiva” p. 588</p>	
<p>21. Veltz Pierre (1999:56)</p>	<p>Unos pierden mucho, otros se enriquecen enormemente, pero casi todo el mundo gana un poco, lo cual explica la cierta atonía social frente a los procesos de exclusión, y el desarrollo paradójico de lo que Galbraith denomina, con razón, la “cultura del contentamiento” p. 56</p> <p>El declive del modelo tradicional “centro-periferia”. En este modelo, las relaciones entre las entidades geográficas y sociales son asimétricas, pero existe una fuerte vinculación entre ellas. La periferia alimenta al centro, tanto en el propio</p>	

	<p>sentido de la palabra como en sentido figurado, y se beneficia de las recaídas del centro, o bien los dos procesos coexisten. En las zonas fundamentales rurales, los pueblos existen para servir a las granjas. En las zonas urbanas, sucede a la inversa. En la Francia de los años de crecimiento, el desarrollo de la economía periférica, la de la descentralización, estaba íntimamente ligado a las transformaciones de la economía central parisina.</p> <p>“El resultado es que en lugar de oponerse globalmente, por grandes bloques, los centros y las periferias tienden hoy en día a interpretarse, a imbricarse los unos dentro de los otros. A escala internacional, la separación Norte-Sur es cada vez menos pertinente. Aparecen núcleos intensos de desarrollo en el antiguo Sur; a la vez que la miseria y la exclusión reaparecen en el corazón de las zonas más avanzadas del Norte. A escala nacional, las macrodiferencias entre regiones encubren, como ya se ha señalado, desigualdades locales considerables” p. 57</p> <p>La dificultad de representar la economía espacial como un juego entre grandes bloques territoriales nos lleva a una cuarta constatación, que en cierta medida resume las precedentes: la desaparición progresiva, pero rápida, del mundo “bien organizado” por la proximidad y la distancia geométrica. En un universo de transportes lentos y costos, este tipo de orden es evidente: las relaciones sociales o económicas de primer orden es evidente son siempre las relaciones sociales o económicas de primer orden son siempre las relaciones de proximidad. Los espacios están claramente escalonados e incluidos unos en otros, como bien muestra Braudel. Los grandes centros tienen precisamente como función articular los espacios de proximidad y los mundos lejanos, construyendo y explotando esas enormes diferencias de potencial que constituyen su riqueza y su capacidad de dominación. p. 58</p>	
<p>22. De Mattos (1998:725)</p>	<p>El que cierta dispersión territorial haya seguido manifestándose en el interior de algunos países periféricos, que se encuentran a medio camino en sus procesos de reestructuración e inserción competitiva en la economía mundo, ha dado pie para que se continúe insistiendo en que se está en camino hacia una mayor convergencia internacional e Inter-regional. Al hacerlo, se tiende a soslayar que durante los períodos de recesión o de crisis económica, generalmente se observa una mayor dispersión territorial de las actividades económicas y de la población y, en consecuencia, una cierta atenuación de las desigualdades Inter-regionales del ingreso per-capita, en tanto que en los períodos de recuperación del crecimiento económico, este comportamiento muestra habitualmente indicios de reversión.</p> <p>Además, las tendencias observables en los países que han mostrado mayores avances en su reestructuración e inserción competitiva en la economía-mundo, no parecen avalar tales conclusiones.</p>	

<p>23 Ovidio González (2000:27)</p>	<p>En primer lugar, la atención se centró en las leyes de acumulación de capital a nivel mundial o nacional, más que en las regiones.. La especificad de cada región se perdió, y por lo tanto también, la concreción de lo que es una región. En segundo lugar, ... era muy estructuralista en el sentido de que fundamenta que todas las causas que originaban a las regiones se encontraban en el nivel mundial, o por lo menos se ubicaban en un nivel más grande que la región misma. (Massey, 1991:25) p. 27 Una aportación importante dentro de la corriente marxista de la década de los años setentas fue sin duda la escuela estructuralista francesa a partir de su propuesta metodológica sobre las relaciones centro-periferia. El entendimiento de la expansión del capitalismo a partir del desarrollo desigual ha sido, sin duda, un avance riguroso y particularmente fructífero.</p>	
<p>24. Alburquerque Francisco (1995:41-51)</p>	<p>En la discusión sobre la competitividad internacional de las regiones se involucran tres grandes temas, relacionados respectivamente con el contexto internacional cada vez más abierto y globalizado en el que se desarrolla parte de dicha pugna competitiva: la estrategias de competitividad de los agentes empresariales que organizan la actividad productiva y que protagonizan la pugna competitiva en los correspondientes mercados, tema éste que descansa en buena medida, aunque no exclusivamente, en el logro de incrementos de productividad); y el papel que pueden desempeñar las regiones como agentes creadores del "entorno" estimulador de ventajas competitivas dinámicas. Como es sabido, hablar de región no ciñe el tema únicamente al gobierno regional. También los agentes empresariales y el resto de agentes sociales y políticos en la misma están involucrados. No es posible construir una región sin una base productiva y tejido empresarial eficientemente articulados, y esa es una tarea principal en el desarrollo de aquella. p. 41-42 Pero, antes que nada, es preciso señalar el elevado grado de imprecisión que suele darse en la utilización del término competitividad internacional. De un lado, se encuentran las interpretaciones que contemplan la competitividad como un fenómeno macroeconómico, cuyos elementos más influyentes son el tipo de cambio, el tipo de interés, o el déficit público. Igualmente, están las argumentaciones que hacen depender la competitividad de la existencia de políticas gubernamentales de carácter global, orientadas hacia la promoción de exportaciones o la protección industrial. Y, asimismo, encontramos otras explicaciones que destacan la importancia en la competitividad de las diferentes prácticas de gestión empresarial, entre las que se incluyen las relaciones entre dirección y trabajadores. Una cuestión relevante, en la que siempre conviene insistir, es que el objetivo último del desarrollo económico regional no depende de la imprecisa noción de competitividad, sino de la productividad con que se empleen sus recursos de todo tipo para alcanzar un alto y creciente nivel de vida para sus habitantes. Las definiciones de competitividad, adaptada para el caso de una región, como la capacidad de ésta para sostener y expandir su participación en los mercados internacionales y elevar simultáneamente el nivel de vida de su población, lo cual exige incorporación del progreso técnico p. 51 Así, pues, la productividad es el principal determinante, a largo plazo, del nivel de crecimiento económico, siendo por ello la</p>	

	<p>condición necesaria, aunque no suficiente, para incrementar la competitividad, ya que ésta depende adicionalmente de otros aspectos.</p> <p>El crecimiento sostenido de la productividad requiere que la economía regional se perfeccione continuamente. En otras palabras, las empresas situadas en la región deben mejorar inexorablemente la productividad en los sectores correspondientes, a través de la elevación de la calidad de los productos; la adición de las características de diferenciación en los mismos; la mejora de la tecnología del producto, y la superación de la eficiencia en la producción.</p> <p>De este modo, aunque pueda parecer paradójico, una de las prioridades fundamentales (posiblemente la más importante) en el logro de ventajas competitivas internacionales descansa precisamente en el reforzamiento de la base productiva regional interna, sin la cual cualquier salida externa puede ser efímera. p.51</p>	
<p>25. BID (2002:1,4)</p>	<p>Hay muchos datos que sugieren que los países exitosos han implementado políticas capaces de encauzar de manera preactiva las fuerzas de la globalización para lograr el crecimiento y el desarrollo económicos, mientras que aquellos países que se distancian de estas fuerzas se quedan atrás.</p> <p>En realidad, las iniciativas de integración regional representan un tercer nivel de reforma estructural que se produjo desde mediados de los ochenta, que apunta a contemplar y reforzar la liberalización unilateral y multilateral. Vista de este modo, la integración regional es una parte integral del proceso mismo de reforma estructural. p. 1</p> <p>La integración regional presentaba la promesa de crear economías de escala a través de la creación de un mercado regional más grande. Este mercado iba a surgir a través de la eliminación del arancel preferencial entre los socios, mientras se mantenían o aumentaban las barreras a las importaciones extrarregionales. A este elemento central de la estrategia de ISI se le unía la fuerte intervención del Estado en la actividad económica. El enfoque fue controvertido, en parte porque se consideraba que los altos niveles de protección eran una fuente de desviación del comercio y las inversiones, lo que iba en detrimento del bienestar de los países involucrados, de terceros países, y del sistema comercial multilateral en su conjunto. En todo caso, después de unos años de éxito aparente, el impulso de los esquemas se agotó y los acuerdos regionales quedaron en su mayor parte desacreditados. p.4</p>	

Fuente: Elaboración propia

Anexo No 8: Definiciones de Globalización y Mundialización(29 definiciones y una conclusión para un mismo problema. Se demuestra que el concepto es usado por distintas perspectivas, escuelas y enfoques)²⁰⁰

Autores y escuelas	Definiciones de Globalización o mundialización según el caso
1. CEPAL, mayo 2002:17	Es de carácter histórico y multidimensional y se emplea para referirse a la creciente gravitación de los procesos financieros, económicos, ambientales, políticos, sociales y culturales de alcance mundial en los de carácter regional, nacional y local
2. Javier Martínez, 2001:41	Se habla de mundialización como creciente interdependencia de las economías nacionales grandes. En los años noventa se ha sustituido por la globalización: y se considera la constitución de un mercado único. La globalización tiene al menos tres dimensiones: la real, la ideológica y la política (pp.41-42). Hay una realidad de la globalización, hay una ideología de la globalización y hay una política de la globalización (políticas neoliberales con: apertura de los mercados, desregulación, eliminación de obstáculos a la propiedad capitalista global de los activos nacionales (privatización), etc (pp.42-43).
3. Zaki Laidi, 1997, 12-13	Para la lengua francesa globalización es mundialización. "La globalización es como un movimiento planetario en que las sociedades renegocian su relación con el espacio y el tiempo por medio de concatenaciones que ponen en acción una proximidad planetaria bajo su forma territorial (el fin de la geografía), simbólica (la pertenencia a un mismo mundo) y temporal (la simultaneidad)... "el fin de la geografía va acompañada de una reevaluación de los territorios". "Se distinguen tres procesos complementarios pero distintos: la interdependencia creciente de las actividades humanas, sin importar cual sea su especialización; las lógicas de compresión del espacio bajo sus formas simbólicas y territoriales, la interpenetración creciente de las sociedades (p.13)".
4. Ulrich Beck, 1998, 75-76	La globalización no solo significa deslocalización, sino que además presupone una relocalización, es algo que se desprende de la propia lógica económica. Globalmente hablando, tomada esta palabra literalmente, nadie puede producir. Así, las empresas que producen y comercializan sus productos, globalmente deben desarrollar relaciones locales y ello en tanto en cuanto que, en primer lugar, su producción se apoya sobre unos pilares locales y, en segundo lugar, porque hay que retirar de la circulación símbolos globalmente comercializables de materias primas de culturas locales, que precisamente por eso

²⁰⁰ Este ejercicio metodológico prueba que el fenómeno de globalización es visto de manera diferente por los numerosos autores. Independientemente de escuelas, hay autores que critican la globalización, otros la aprueban y como dicen algunos autores es fácil metodológicamente culparla de todos los males o beneficios que nos pasan en nuestros países. Hay concepciones históricas, geopolíticas, de ciencias sociales, enfoques económicos y de todo tipo que analizan a este fenómeno. En todo caso, "la globalización está con nosotros y vino para quedarse" y afecta positivamente o negativamente a nuestros países. Es necesario buscar alternativas que tiendan a minimizar los costos sociales que este fenómeno causa en nuestros países. Se prueba la fragilidad de los estados nacionales con la globalización y algunos autores hablan de federalizar los estados nacionales, siguiendo el modelo del EURO, para amortiguar los efectos globales y su impacto en lo económico, en lo social, en lo geográfico y territorial, entre otros.

	<p>permanecen vivas, eruptivas y dispares, global significa, traducido y conectado a tierra, en muchos lugares a la vez, y por tanto, es sinonimo de translocal.</p>
<p>5. BID, 2002, "Mas alla de las fronteras": 27-28.</p>	<p>El proceso de globalización dista mucho de ser un fenómeno nuevo. Los economistas han identificado la segunda mitad del Siglo XIX como el inicio de la globalización, que se interrumpió durante la Gran Depresion, pero se renovo en el periodo de posguerra (p.27). Los años noventa se caracterizaron por la intensa actividad de las fuerzas de la globalización y la regionalización. De hecho, la globalización se hizo muy evidente en la creciente participación de los flujos de intercambio comerciales, financieros y de inversión extranjera directa (IED) en el producto mundial, la fuerte presencia de las empresas multinacionales y la creciente importancia de las corrientes migratorias y de las remesas de los trabajadores a sus países de origen (cuadro 2.1, p. 28). Paralelamente a este proceso de globalización se acentuó de forma importante el proceso de regionalización. A fines de los años noventa dos terceras partes del comercio de mercancías de Europa se realizaba entre países europeos, en tanto que las cifras para Asia y el Pacífico y América eran 40 % y 50 % respectivamente. Las fuerzas centrifugas de la globalización y la dinámica centrípeta de la regionalización pueden parecer contradictorias a simple vista, pero cada vez más se interpretan como fuerzas complementarias en el desarrollo de los mercados privados (Oman, 1998, p.27). Es más, los dos procesos están impulsados por muchos de los mismos factores. Los avances tecnológicos en el transporte, las comunicaciones, la información y otras esferas han ampliado rápidamente el alcance mundial de la actividad de los mercados, de forma parecida a como ocurrió en el Siglo XIX (p. 27).</p>
<p>6. Luis Jorge Garay (1999:10) (En: Salomon Kalmanovitz, 1999, p. 1-2)</p>	<p>La globalización es un proceso dialectico, contradictorio, desigual, heterogeneo, discontinuo, asincronico de naturaleza estructural de largo plazo que se desarrolla bajo el papel catalizador del(los) país(es) eje-centro de gravedad del sistema en su conjunto y se reproduce (sic) en las diferentes esferas de acción, expresión, reflexión y comportamiento de las sociedades internacionales: la economía, la política y la cultural.</p>
<p>7. Jose Antonio Ocampo, 2001; 2-3 (en Salomon Kalmanovitz, mimeo, pp. 2-3)</p>	<p>La globalización tiene raíces históricas profundas, pero su avance durante las últimas décadas ha sido particularmente rápido. Su fuerza reciente es el resultado conjunto de procesos tecnológicos— la revolución de la tecnología de la información y las telecomunicaciones, en particular— y de la liberalización económica que se ha venido experimentando a nivel mundial, que ha reducido sustancialmente las barreras que imponían los Estados a la acción de los mercados. Las manifestaciones más notorias de la globalización son el rápido crecimiento de mercados mundiales de manufacturas y servicios, la explosión de los mercados internacionales de capitales y el proceso de concentración económica en el ámbito mundial liderados por las empresas transnacionales. En la última década el comercio mundial de bienes se expandió a un ritmo anual del 7 % dos y media veces más que el crecimiento de la producción". El crecimiento del comercio de algunos servicios sobre todo financieros y de comunicaciones, ha sido</p>

	<p>aun mas dinamico. La capacidad de las grandes empresas para planificar crecientemente sus actividades a nivel mundial, ha dado lugar, a su vez a una bonanza de inversion extranjera directa sin precedentes. Todos estos procesos representan oportunidades para los paises en vias de desarrollo, aunque tambien riesgos (pp. 2/3).</p>
<p>8. Jorge Arias, Comercio Exterior, Vol.54, num. 10, octubre de 2004:856-873</p>	<p>Aunque en sus origenes el termino globalizacion tenia unos limites mucho mas precisos, en la actualidad suele designar un proceso planetario de ampliacion, profundizacion y aceleracion de las interconexiones en todos y cada uno de los aspectos(economicos, tecnologicos, ideologicos, politicos,)de la vida social, proceso que, como era de esperar, esta generando una proliferación de debates academicos en torno al concepto mismo de globalización, a su verdadera dimension, a la novedad o no del proceso y a las consecuencias del mismo, entre otros aspectos(p. 856).</p> <p>El concepto de globalización debe entrar cuatro elementos distintos: la amplificación del proceso, la intensificación del proceso, la velocidad del proceso y el efecto del proceso(p. 857).De acuerdo con estos elementos, la globalización podria definirse como:"un proceso(o conjunto de procesos)que encarna una transformación de la organización espacial de las relaciones y las transacciones humanas- evaluadas en terminos de alcance, intensidad, velocidad y repercusiones-que generan flujos y redes de actividad transcontinentales e intrarregionales, interacciones y el ejercicio del poder(se entiende por flujos"artefactos, personas, símbolos, regalos e información, y por redes, interacciones reguladas o apegadas a modelos entre agentes independientes, nodos de actividad o sitios de poder(p. 857).</p>
<p>9. Viviane Ventura-Dias, Maria Jose Acosta y Otros. CEPAL, Serie Comercio Internacional, No 46,diciembre de 2003</p>	<p>El proceso de globalización, según la OCDE, podria definirse como un sistema de producción en el que una fraccion cada vez mayor del valor y la riqueza es generada y distribuida mundialmente por un conjunto de redes privadas relacionadas entre si y manejadas por las grandes empresas trasnacionales, que constituyen estructuras concentradas de oferta, aprovechando plenamente las ventajas de la globalización financiera, núcleo central del proceso(OCDE,1992)(pie de pagina 2. en la pag. 8 del documento de la CEPAL).</p> <p>Schott(2001) encontro que cuando paises ricos y pobres exportan un mismo producto manufacturado al mercado de los Estados Unidos, los paises ricos reciben un precio mas elevado por sus exportaciones, y que esta diferencia tiende a aumentar con el tiempo. El autor resalta que a pesar de que las importaciones- particularmente de vestimentas, textiles y maquinaria-proviene cada vez de un numero mas diversificado de paises, existe una fuerte correlacion entre el valor unitario del producto y el nivel de riqueza del pais de origen. Schott ejemplifica con el caso de las importaciones estadounidenses de camisas desde Japon y Filipinas. El valor unitario de las importaciones de las camisas desde Japon era treinta veces superior al de camisas proveniente de Filipinas (fuente: pie de pagina No 12, CEPAL, p. 18).</p> <p>Feenstra (1998) se sirve de los ejemplos de la muñeca Barbie y de los calzado Nike para senalar que el comercio con los paises en</p>

	<p>desarrollo, preserva las áreas intensivas en conocimiento y de elevado valor agregado en los Estados Unidos. La fabricación de la muñeca Barbie es utilizada para ilustrar un caso de producción internacional compartida, en la que al menos ocho países diferentes están asociados. Estados Unidos hace los moldes y fabrica las pinturas para la decoración, que luego son enviados a los países en donde se realiza la fabricación final (Filipinas), Indonesia, Malasia y Hong Kong). La manufactura de la muñeca requiere además de otros insumos que son obtenidos en varios países del Sudeste Asiático (el hilo y la tela para los vestidos de las muñecas se importan desde China; el cabello y el plástico desde Taiwan, China y Japón). Sin embargo, la parte de manufactura equivale a solamente un 20 % del precio al consumidor, mientras que los 80% corresponden a servicios de concesión, desarrollo tecnológico y otras rentas, tales como marcas, licencias y comercialización" (p. 19).</p>
<p>10. Oscar Mascariña I. Miro. Comercio Exterior, Vol. 55, num. 6, junio de 2005:478-487.</p>	<p>Lo novedoso de la globalización es, en cierto modo, la aceleración de la interdependencia económica y de la interacción a distancia, el cambio de las coordenadas de tiempo y espacio que lleva a la desaparición de los límites geográficos a la actividad económica y de las barreras fronterizas (p. 478).</p> <p>El fenómeno se ha analizado con diversas perspectivas. Desde un enfoque de pros y contra de la globalización, autores como R. Barro y X. Sala-i-Martin, o Sala-i-Martin y Mohapatra concluyen, por ejemplo, que la globalización fomenta el progreso al posibilitar una difusión más rápida de la innovación tecnológica y del conocimiento en general, pero también, en sentido contrario, tiende a incrementar las disparidades interestaciales de ingreso y riqueza a consecuencia del aprovechamiento desigual derivado de las diferencias geográficas en dotación de recursos y capacidades (p.478).</p> <p>El autor habla de un trilema político social de la globalización (p. 485) con tres aspectos deseables en principio para cualquier país y son: globalización económica, soberanía nacional y estado de bienestar (p.485). Considera que existe una creciente asimetría entre la esfera económica-financiera empresarial y la esfera sociopolítica (p.485).</p> <p>"Uno de sus argumentos es plantear que en gran parte la dinámica de la globalización origina una creciente polarización y desigualdad en los países y entre ellos, lo cual impone la necesidad de algunos mecanismos de compensación política y social razonables (p.486)". "Es decir, se requiere la articulación de políticas intergubernamentales (federalismo global, en palabras de Rodrik). Se trataría, además de negociar en escala internacional materias como la fiscal, laboral y del medio ambiente (p.486)". "No tanto establecer un gobierno mundial, meta todavía muy lejana, sino de transferir las decisiones sobre temas que afectan a todos a un ámbito supranacional; por ejemplo, democratizando la ONU o reconvirtiendo la OMC para arbitrar un federalismo global comercial (p.486). Pone como ejemplo el caso de la</p>

	Union Europea(p.486).
11.Ricardo Mendez ,1997:107	Aceleración planetaria de la circulación de flujos de intercambios, tecnología, culturas, informaciones y mensajes(Benko G,1994:41) en un plano mas general y abstracto puede asociarse a un verdadero "proceso de unificación del mundo",fruto de la comprensión espacio temporal que hoy vivimos(R. Mendez,1997:107).
12.Larry Burkhalter, Privatizacion Portuaria CEPAL,1999:46	"El termino globalización se ha utilizado para designar el profundo proceso de transformación comercial, institucional y tecnologica que esta ocurriendo en la economia intemacional." Este fenómeno y sus elementos constitutivos no estan claramente delimitados y es a la vez un proceso, una fuerza propulsora y un resultado."."La"globalización economica" es la interdependencia entre los factores de producción de distintos países, resultante de los esfuerzos colectivos por obtener materias primas, producir componentes, proporcionar servicios de montaje y distribución de productos que se venderan en todo el mundo".
13. Pierre Veltz,1999:108-109	<p>"Para empezar, la globalización es un concepto estrategico. Consiste en la adopción progresiva, pero acelerada a lo largo de la ultima decada, de una vision mas amplia de la demanda y de la competencia, apoyada sobre un enfoque mas global de la diversidad de las situaciones nacionales o regionales, de las limitaciones que se ejercen sobre los mercados y de las propias demandas (p.108)".Asi, este enfoque de la globalización combina dos ideas que toman rapidamente su camino hacia las empresas: primero, es necesario valorar mejor las interdependencias entre las posiciones geograficas creadas dentro del movimiento de multinacionalizacion; y segundo, es necesario conseguir una gestion mas estructurada de la diversidad de las demandas y de las situaciones, sin negarla como en las fases iniciales de producción-distribucion de bienes estandarizados, pero reduciendo los gastos de una gestion simplemente aditiva, zona por zona, de dicha diversidad"(p.108).</p> <p>"Desde un punto de vista geografico, la globalización no es la puesta en marcha de una red de unidades perfectamente interdependientes, sustituibles-entre las que se puede practicar el global switching(conmutación global)- y sin vinculaciones con los territorios en los que se implantan"(p. 109)."El proceso de globalización adquiere formas geograficas muy variadas, y puede apoyarse en una division del trabajo amplia en el seno de una red muy extendida".Pero tambien puede basarse en concentraciones privilegiadas y en mecanismos de"regionalizacion(a diversas escalas)". "Y esto sucede por dos razones, que estan en la base de la problemática planteada en esta obra: para empezar; porque la globalización, como estrategia para el control(y no la supresión)de la diversidad, supone una estrecha articulación con las especificidades locales de los mercados y, mas en general, de los contextos sociopoliticos; a continuación, porque las interacciones de base territorial se vuelven a convertir, en el contexto actual de competencia a traves de la diferenciacion, en un factor de exito esencial".(p.109)</p>

<p>14. Joachim Hirsch, diciembre de 1998:84-85</p>	<p>Cuando se habla de globalización puede diferenciarse varios niveles: en lo técnico, en lo político, en lo ideológico-cultural; y en lo económico.</p> <p>En lo técnico, se relaciona sobre todo con la implantación de nuevas tecnologías, especialmente las revoluciones tecnológicas, vinculadas con las modernas posibilidades de elaboración y transferencias de información. Con rapidez y "on line" permiten unir regiones del mundo muy distantes. Este desarrollo sirve de base sobre todo para la idea de una "aldea global"(p.85)</p> <p>En lo político se habla de globalización, relacionandola con la finalización de la "guerra fría" y de la división del mundo en dos bloques enemigos derivada de la misma. Tras la caída de la Unión Soviética, se presenta como definitiva la victoria histórica del modelo democrático liberal. Estados Unidos se ha convertido mundialmente en una potencia militar dominante sin restricciones. Sobre ello se basa el nuevo papel que desempeña la Organización de las Naciones Unidas, de la que se espera que algún día podrá desempeñar la función de un "gobierno mundial" general(p.85).</p> <p>En lo ideológico-cultural, puede entenderse la globalización como la universalización de determinados modelos de valor; por ejemplo, el reconocimiento general de los principios liberal democráticos y de los derechos humanos fundamentales; sin embargo también puede entenderse como la generalización del modelo de consumo capitalista. Este desarrollo se vincula fuertemente con la formación de monopolios de los medios de comunicación de masas"(p. 85).</p> <p>En lo económico, el concepto hace referencia a la liberación del tráfico de mercancías, servicios, dinero y capitales; a la internacionalización de la producción y también a la posición cada vez más dominante de las empresas multinacionales. Es importante señalar, sin embargo, que el capital ciertamente se ha extendido más allá de las fronteras; no así la fuerza de trabajo, los seres humanos. Estos siguen adscritos a los territorios de los estados nacionales, a menos que estén obligados a migrar o huir. Regresare más adelante a las particularidades del proceso dominante de globalización". Sea como sea, puede hablarse de que por vez primera en la historia existe un mercado capitalista que abarca todo el mundo. El capitalismo ha llegado a ser mundialmente dominante y universal (p. 85).</p>
<p>15. Arturo Anguiano (1995:392-397)</p>	<p>"La mundialización es el conjunto de procesos que permiten producir, distribuir y consumir bienes y servicios a partir de estructuras de valorización de factores de producción materiales e inmateriales organizados sobre bases mundiales, para mercados mundiales reglamentados por normas y estándares mundiales, por organizaciones que funciona sobre bases mundiales con una cultura de organización abierta a un contexto mundial y obedeciendo a una estrategia mundial en los que es difícil identificar en una sola "territorialidad"(jurídica, económica, tecnológica) debido a las numerosas interrelaciones e integraciones de las distintas fases de la</p>

	<p>produccion".</p> <p>El profesor Anguiano utilizando las propuestas de Michel Beaud indica que: "actualmente, con la generalización y los progresos de la ideología del mercado a ultranza, se asiste a una generalización del mercado que penetra todas las dimensiones de todas nuestras sociedades, al debilitamiento de los islotes de base comunitaria (incluida la familia) y al retroceso del estado benefactor: aquí residen las fuentes del desgarramiento del tejido social en casi todos los países, de la extensión de la marginalización masiva y del dislocamiento de ciertas sociedades (A. Anguiano, 1995:392)". Por lo que agrega: "la mundialización, entonces no solamente acarrea la universalización del mercado y de la economía, sino igualmente la exclusión de regiones enteras constituidas por países que ya no cuentan ni económica ni políticamente prescindibles del todo para los Estados del Norte y las grandes empresas mundializadas (A. Anguiano, 1995:394)". De hecho en un mundo interconectado e interdependiente como nunca, son abandonados a sus propias fuerzas y prácticamente expulsados del mercado mundial". "Así la unificación total del mundo bajo la expansión ilimitada de las grandes empresas mundializadas, se acompaña a la vez de su disgregación bajo la forma de la regionalización del planeta". Es un doble proceso de polarización en que produce la mundialización, según F. Chesnais: "la polarización es de entrada interna en cada país". "Los efectos del desempleo no se pueden disociar de los que resultan de los desniveles que se han abierto entre los ingresos más elevados y los ingresos más bajos, debido al ascenso poderoso de las rentas del capital-dinero". "La polarización es enseguida internacional, ahondando brutalmente la diferencia entre los países situados en el corazón del oligopolio mundial y los países situados en su periferia (A. Anguiano, 1995:395)".</p> <p>Finalmente Anguiano dice: "en realidad, la regionalización antecede a la mundialización, si bien aquella es impulsada también por los procesos de internacionalización del capital y de la producción". De hecho, cada impulso hacia una más fuerte mundialización cristaliza formas precarias de regionalización, la regionalización o integración regional ha sido resultado de una especie de compromiso entre liberalísimo y proteccionismo de distintos estados-nación y organizaciones económicas internacionales que la propugna (A. Anguiano, 1995:397)".</p>
16. Ricardo Petrella (1997:57)	"El nuevo proceso de mundialización hace posible diseñar, desarrollar, producir, distribuir y consumir procesos, productos y servicios a escala mundial, utilizando instrumentos como las patentes, las bases de datos, la nueva información, las tecnologías e infraestructura para las comunicaciones y el transporte." Muchos de los nuevos productos han sido creados para satisfacer mercados mundiales cada vez más diversificados y normalizados regulados por normas estándares casi universales".
17. Eduardo Marquez e	"Esos procesos y tendencias han sido objeto de intenso estudio por las

<p>Haroldo Torres, CEBRAP, marzo del 2000:139-168 (traducción libre del autor)</p>	<p>ciencias sociales. Desde Wallerstein(1979)se discute la idea de que las diferentes economías nacionales están conectadas cada vez más formando una economía mundo. Trabajos como los de Arrighi(1994),Chase- Dunn(1985), Abu-Lughod (1989) y Wallerstein(1995) han avanzado en la argumentación, analizando la emergencia histórica de la economía mundo y enfatizando en los aspectos de largo plazo en curso del proceso de globalización. Otros autores como Castells (1989 y 1996) y Sassen (1991 y 1994), han observado los patrones recientes de la mudanza y las características de la nueva sociedad en formación esencialmente los flujos de información en el nuevo orden (p. 142). "Se asume que esta nueva sociedad nace del interior de la sociedad capitalista de los años 1960 y 1970, esa corriente está enfocada principalmente con la ruptura de los antiguos patrones de vida social de la actividad económica (p.142)".</p> <p>En un nivel menos sistémico, la extensa literatura ha analizado la transformación espacial de distribución de actividades económicas y grupos sociales tanto en el ámbito nacional como internacional (Benko y Lipietz, 1992; Markusen, Hall y Glasmeier,1986),demostrando como las nuevas formas de organización de la producción y las nuevas tecnologías han promovido una migración de actividades de regiones tradicionalmente industriales por nuevas áreas, siendo ejemplos paradigmáticos o el deslocamiento de la industria del Nordeste de los estados Unidos(frostbelt)para el sudoeste(sunbelt).De forma de complementar estudios como los de Graham y Marvin(1996) que analizan el impacto de las transformaciones de las telecomunicaciones en el mundo de los negocios y han constitución de la nueva orden territorial(p.142).</p>
<p>18. Jose Manuel Garcia de la Cruz y Santos M. Ruesga Benito, 1998:69-71</p>	<p>"Parece evidente que la globalidad incide directamente sobre la organización económica, pero sobre todo en la capacidad de intervención de la sociedad en la gestión del futuro (p.69)."Hay al menos cinco razones singulares que explican la expansión y reformulación acelerada de las relaciones económicas a nivel global(p. 69):</p> <ul style="list-style-type: none"> -los beneficios derivados del comercio -la existencia de un compromiso político a nivel mundial para reducir progresivamente - la protección de los mercados nacionales; -las necesidades de las empresas multinacionales -el perfeccionamiento de los medios de transportes, y -el desarrollo de las comunicaciones(p.71). <p>"Esta tendencia hacia la mundialización se ha concretado en tres procesos paralelos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Primero, bastantes de las empresas multinacionales que todavía en los años setenta tenían arraigo en un país determinado son hoy corporaciones mundiales. -Segundo, se ha producido la globalización de las instituciones bancarias y la conexión en una malla muy tupida de los mercados financieros. -Tercero, se ha añadido la industrialización de amplias zonas de la vertiente asiática del Pacífico(p.71)".

	<p>Ademas, hay que reseñar la aparicion, en el escenario de las relaciones internacionales, de al menos dos nuevos elementos de singular trascendencia para la definición futura del proceso de globalización: la pobreza como fenómeno generalizado a todas las sociedades del orbe y el deterioro ambiental creciente(p.71)</p>
<p>19. Manuel Castells, Vol .I, noviembre 1999: 119, 120, 125, 130 y 133.</p>	<p>"La economía informacional es global". "Una economía global es una realidad nueva para la historia, distinta de una economía mundial". "Una economía mundial, es decir, una economía en la que la acumulación de capital ocurre en todo el mundo, ha existido en Occidente al menos(p.119) desde el Siglo XVI, como enseñaron Fernand Braudel e Immanuel Wallerstein". "Una economía global es algo diferente. es una economía con la capacidad de funcionar como una unidad en tiempo real a escala planetaria(p.120)".</p> <p>"Pero hay algo mas en la valoración critica de la noción de globalización: en su vision simplista, la tesis de la globalización prescinde de la persistencia del estado nacion y del papel crucial del gobierno para cambiar la estructura y dinamica de la nueva economía(p. 125)". "es evidente que las reglamentaciones y políticas gubernamentales determinan las fronteras y estructuras internas de la economía global". " No existe, y no existira en el futuro previsible, un mercado mundial totalmente abierto para el trabajo, la tecnología, los bienes y los servicios, mientras haya estados naciones(o asociaciones de estados naciones, como la Union Europea) y mientras los gobiernos esten para fomentar los intereses de sus ciudadanos y empresas de los territorios bajo su jurisdicción en la competencia global"(p. 125).</p> <p>La segmentacion de la economía global:"es esencial un requisito mas para definir los contornos de la economía global: no es una economía planetaria". En otras palabras, la economía global no abarca todos los procesos economicos del planeta, no incluye todos los territorios ni a todas las personas en sus trabajos, aunque si afecta de forma directa o indirecta la subsistencia de la humanidad completa" (p.129)". "Mientras que sus efectos alcanzan a todo el planeta, su operación y estructura (p. 129) reales atanen solo a segmentos de las estructuras economicas, los paises y las regiones, en proporciones que varian según la posicion particular de un pais o region en la division internacional del trabajo (p. 130)". "Ademas, esta posición puede quedar transformada con el tiempo, situando a los paises, las regiones y las poblaciones en un movimiento constante que induce inestabilidad estructural". "Asi, el nuevo sistema economico global es a la vez muy dinamico, exclusorio e inestable en sus fronteras." "Mientras que los segmentos dominantes de todas las economias nacionales se encuentran vinculados a la red global, hay segmentos de paises, regiones, sectores economicos y sociedades locales desconectados de los procesos de acumulación y consumo que caracterizan la economía informacional /global"(p.130). "No pretendo que esos sectores" marginales" no esten socialmente conectados con el resto del sistema, ya que no existe algo tal como un vacio social"(p.130)".</p>

	<p>"Pero su logica social y economica se basa en mecanismos claramente diferentes de los de la economia informacional (p.130)". "Asi pues, aunque la economia informacional conforma todo el planeta, y en este sentido es en efecto global, la mayoría de la gente no trabaja para la economia informacional/global o le compra a ella". "No obstante, todos los procesos economicos y sociales se relaciona con la logica estructuralmente dominante de la economia". "Como y porque se opera esa conexión y a quien y a que se concreta a lo largo del tiempo es una rasgo fundamental de nuestras sociedades, que requiere un analisis especifico y cuidadoso"(p. 130).</p> <p>En (conclusión): "la economia global que surge de la producción y competencia basadas en la información se caracteriza por su interdependencia, su asimetría, su regionalizacion, la creciente diversificación dentro de cada region, su inclusividad selectiva, su segmentación exclusoria y, como resultado de todos estos rasgos, una geometría extraordinariamente variable que tiende a disolver la geografia economica historica"(p. 133).</p>
<p>20.Oscar Ugarteche,1997:22 y 114.</p>	<p>"La globalización es un fenómeno entre países ricos y para ser mas exactos para los sectores ricos dentro de los países recursos". " Es decir, abre un norte en el mismo norte y un sur en el mismo norte; asi como un norte en el sur y un sur en el sur" (1997:22). Para Ugarteche la "globalización es una palabra que incluye diversos conceptos desde la generalización al acceso de la información hasta la interacción de los mercados de bienes, servicios, capitales y trabajo". "De acuerdo a los teóricos sugieren que la globalización solamente alberga las economías mas ricas y de mayor productividad, quedando así la noción de que abre una brecha entre el Norte y el Sur y una brecha entre el Norte del Norte y el sur del Norte. Así, como entre el norte de Sur y el sur del sur". "Las economías que se integran serán las de los nortes de las economías nacionales que pueden competir con los mismos sectores de otras complejas (Ugarteche: 114)".</p>
<p>21.John Saxe Fernandez,1997:48</p>	<p>"La globalización de la producción que se realiza desde el centro de decisiones de la gran corporación, le induce a usar la división territorial de la economía internacional, enfrentando una jurisdicción internacional a otra con el fin de maximizar las reducciones en los costos, los ahorros e impuestos y evitar las reglamentaciones ambientalistas, controlar a la fuerza laboral y obtener garantías de estabilidad y favoritismos políticos (Saxe Fernandez, 1997:48).</p> <p>"La corporación mide su éxito y su fracaso, no por medio de la evaluación de una subsidiaria o la conveniencia de producir ciertos productos, o su impacto social o ambiental en un país dado, sino por medio del crecimiento de las ganancias globales y del control de la mas importantes parcelas del comercio mundial(Saxe Fernandez, 1997:51)".</p>
<p>22. Marco Revelli, invierno 1997</p>	<p>Formula un trabajo que ayuda a conocer los problemas de la region utilizando el caso de "Padania". estudia el carácter del Estado nacional y presenta una alternativa que denomina: liberar es federar".</p>

<p>23. Milton Santos, marzo 2000:285</p>	<p>"Del mismo modo que no hay un tiempo global, unico, sino solo un reloj mundial, tampoco hay un espacio global, sino solamente espacios de la globalización, espacios mundializados reunidos por redes (p. 285)". "También hemos visto que las redes son mixtas, incluyen materialidad y acción. la red técnica mundializada actual es instrumento de la producción, de la circulación y de la información mundializadas". "En ese sentido, las redes son globales y. de ese modo transportan lo universal a lo local". "Es así como, mediante la telecomunicación, se crean procesos globales, que unen puntos distantes en una misma lógica productiva". "Es el funcionamiento vertical del espacio geográfico contemporáneo "(p.285).</p> <p>"Sin embargo, las redes también son locales y, por esa condición, constituyen las condiciones técnicas del trabajo directo, de la misma manera que las redes globales aseguran la división del trabajo y la cooperación, mediante las instancias no técnicas del trabajo: la circulación, la distribución y el consumo (p.285)".</p> <p>".....La red no sustituye los territorios ni los lugares: se inserta, acentúa las polarizaciones, las interconexiones, añadiendo el desplazamiento en tiempo real de los flujos de información a los desplazamientos físicos de los hombres y de las mercancías". "Convendría hablar, en sentido propio, de "territorios de dos velocidades (P. Musso, p. 256)(pie de página de Milton Santos, p.285)</p>
<p>24. Immanuel Wallerstein(en Patricia Agosto, Madrid, 2000: 36 y 112))</p>	<p>Conclusión:"La gran conclusión corrosiva que se deduce de sus innumerables libros consiste en que esta economía-mundo no es producto del "proceso inevitable de globalización actual", sino inherente al capitalismo, desde los orígenes mismos del sistema(p112)". "En este sentido, nuestro historiador no solo aporta una visión totalizadora de la trayectoria histórica del capitalismo, sino que considera que la globalización no es producto de las últimas décadas del desarrollo de este sistema mundial, que más bien, consiste en un elemento central del mismo desde que se constituyó como nuevo sistema social a finales del siglo XV y principios del XVI(p.112).</p> <p>Polarización social(cap. 3)(p.36). "Según Wallerstein, esto no es fortuito ni caprichoso, sino una característica del capitalismo histórico en el que los beneficios individuales inmediatos se concentran en los estratos superiores del sistema social a través de la acumulación infinita de capital". "El historiador estadounidense señala tres mecanismos que han incrementado esta polarización: las subvenciones oficiales, la malversación de fondos públicos y el uso del principio de la individualización de los beneficios para la socialización del riesgo". "A través de este último, el estado interviene para impedir bancarrotas en caso de pérdidas o, incluso, llega a desembolsar capital social general para reducir costes de los grupos propietarios-productores (por ejemplo: energía, transporte, infraestructura</p>

	informatica, etc)(p.36”).
25. Jeffrey Williamson, WIDER, 5 de septiembre de ,mimeo, 2002. 46 pp.	<p>“La globalización en los bienes mundiales y los mercados de agentes han evolucionado a tropiezos y remiendos desde que Colon y Vasco de Gama navegaron desde Europa hace mas de 500 anos (p.9).”Estudios recientes han documentado una dramatica divergencia en los ingresos alrededor del globo durante los ultimos dos siglos”(p.10).”Ademas, este trabajo muestra que las divergencia se debio sobre todo al crecimiento de las desigualdades entre naciones, no dentro de las naciones(p.10)”.</p> <p>“La globalización cualquiera sea su definición. recomenzo despues de la segunda guerra Mundial(p.14)”. “Ella fue diferente de la globalizacion anterior a 1914, de varias maneras(Baldwin y Martin 1999)”. La mas importante, de lejos, es que la migración de los agentes fue menos impresionante: los extranjeros tienen una participación mucho menor en las escasas economias laborales que la que tuvieron en 1913,y las exportaciones de capital constituyen un porcentaje menor del PIB en los Estados Unidos de posguerra(0.5 % en 1960-1973 y 1.2 % 1989-1996; Obstfeld y Taylor 1998; tabla 11.1)que en la Gran Bretana de preguerra(4.6 % en 1890-1913),por otro lado, las barreras comerciales son probablemente menores hoy que en 1913”. Por otro lado, las barreras comerciales son probablemente menores hoy que en 1913”. “Estas diferencias estan ligadas a los cambios de politica en una nacion dominante, los Estados Unidos, que han pasado de un proteccionismo que da la bienvenida a los inmigrantes a un librecambio que restringe su entrada (p.14)”.</p>
26. Anwar Shaikh, mimeo, 5 de abril de 2003(sin numero de pagina).	<p>“”Esto nos lleva, por tanto, a sacar tres conclusiones basicas. Primera, que durante su proceso de desarrollo los paises ricos dependieron fuertemente de la proteccion del comercio y de los subsidios, que por lo general no observaron las leyes de patentes ni los llamados derechos de propiedad intelectual y que solo defendieron el libre comercio cuando les reportaba ventajas economicas”.</p> <p>Desde este punto de vista, estos paises hoy impulsan al mundo en desarrollo para que adopte las politicas que ellos evitaron. Segunda, que las politicas de los paises ricos no solo incluyeron el proteccionismo y la intervencion del Estado, sino tambien una politica de colonizacion, saqueo, esclavitud y desindustrializacion deliberada del Tercer Mundo. Y tercera, que la globalizacion historica del capitalismo estuvo acompanada de una desigualdad internacional secularmente ascendente”.</p> <p>“el impulso a la liberalizacion general del comercio se apoya en la afirmación de que la maximización del libre comercio es la mejor manera de elevar el nivel de vida(Rodrik,2001,pp.5,10):”la mejor protección es que no haya ninguna protección y que todas las decisiones economicas queden en manos del mercado(agosin y Tussie,1993,p.25).”.</p> <p>“Lo que es verdad es que el crecimiento economico esta</p>

	<p>correlacionado con la reducción de la pobreza". "En países donde la distribución del ingreso es estable, el crecimiento beneficia a los pobres. Pero como la distribución del ingreso no suele ser estable en el mundo en desarrollo, el crecimiento no lleva necesariamente a la reducción de la pobreza. Y en el otro extremo, la reducción de la pobreza por lo general es buena para el crecimiento. De modo que una alta correlación entre crecimiento y reducción de pobreza no nos dice nada de la causalidad, y no garantiza que el primero lleve a la segunda(Rodrik 2001,p.12).</p>
<p>27. Octavio Ianni (En: Audrey Rivera, Economía Informa, abril 2000:8)</p>	<p>"El proceso de globalización obliga a modificar el paradigma de las relaciones internacionales previamente vigentes, que confería a los Estados naciones el carácter de actores principales y predominantes del sistema(1995)".</p> <p>Traducción libre de: "Octavio Ianni(1927-2004), un tigre del pensamiento brasileño):</p> <p>"En 1992 Ianni publicó otro libro importante, Una sociedad Global, cuyas tesis retoman la profundidad de la era de la globalización, en 1996 donde defiende la tesis de controversia acerca de un punto de vista avanzado y comprometido con el socialismo y por el progreso social. Encara a la globalización como en el marco de un nuevo ciclo de expansión del capital y la humanidad entra en una etapa histórica resultante del progreso tecnológico y en consecuencia de la declinación del estado nación, ya que la soberanía nacional pierde significado" (fuente: http://www.vermelho.org.br/diario/2004/0406/0406-ianni.asp).</p>
<p>28. Federico Novello, diciembre de 2003-abril de 2004:123-138.</p>	<p>Se busca otra globalización(conclusiones y alternativa):</p> <p>"Ante la voluntad política que ha impulsado, de nueva cuenta, la libre competencia, la edificación de una globalización alternativa, por fuerza, deberá privilegiar la lucha en el terreno político, a riesgo de caer en el engaño economicista del globalismo(p.136). "No se trata, entonces de vislumbrar solamente una alternativa económica viable y equitativa, sino de dotar a las relaciones internacionales, políticas, económicas y culturales, de una cuota de legitimidad que, por la enorme lista de perdedores que arroja la versión en curso del laissez-faire, no es una prenda visible en la globalización presente (p.136)".</p> <p>"Sin legitimidad no hay eficacia, tal cual lo sugiere Fernando Enrique Cardoso; y la cuestión relevante es preguntarse si, en las actuales condiciones de pobreza, desigualdad, imposición de políticas, parámetro ambiental y enormes asimetrías en la toma de decisiones, la mayor parte de la humanidad considera legítimo el desorden globalizado o si, como hasta ahora se ha pretendido, la legitimidad es un adorno prescindible y redundante.(p.136).</p> <p>"La respuesta a ambas cuestiones es una rotunda negativa." Esta globalización no es legítima ni legitimable y la legitimidad es indispensable." El mundo puede encaminarse a un orden próspero, pacífico, legítimo y sustentable, de acuerdo con los principios</p>

	<p>democraticos y los valores universales compartidos, que no impuestos; reconociendo, respetando y promoviendo las diferencias religiosas, culturales, politicas y economicas, en tanto derechos soberanos de cada nacion .(p.136)</p> <p>"Hoy como ayer, las fuerzas que han impulsado el predominio de la globalización invariablemente descansan en el aspecto economico, un impulso clave en la intencion de universalizar a personas, culturas y naciones; un camino, hoy alternativo, posible. despojado del predominio de los intereses de las grandes corporaciones multinacionales, esta a nuestro alcance(p.136)".</p> <p>"Regular cuanto sea necesario, con arreglo a los intereses de la población mayoritaria; distribuir en la forma mas conveniente para impulsar al consumo y. con el, a la producción y al empleo; brindar certidumbre a loa habitantes, en sus vidas y en sus patrimonios, y recuperar la relevante tarea de gobernar de cara a los gobernados, son ingredientes ciertos de una alternativa posible y plausible(p.136)".</p>
<p>29. Alfred Baird, Merida, mimeo, 9 al 13 de septiembre de 2003</p>	<p>"La esencia de una estrategia mundial consiste en la capacidad de mirar al mundo(o a las regiones mas importantes del mismo) como un mercado unico. Esto implica una creciente homogeneidad de los gustos de los consumidores de todas partes del mundo y la capacidad de producir y vender un producto estandarizado en respuesta frente a esos gustos. tambien indica la capacidad de competir eficazmente a escala mundial(p.3).</p> <p>"la esencia de una estrategia mundial de negocios consiste por lo tanto, según se sostiene, en una mayor eficiencia(Hout, Porter y Rudden,1982; Levitt,1983)"."El mundo es concebido como un mercado unico en que los consumidores con gustos homogeneizados han de aceptar productos estandarizados, y esos productos mundiales han de suscitar enormes economias de escala en materia de producción, logistica y comercializacion(p.5)".</p> <p>Conclusiones(p.25):"Como consecuencia de su vasta escala y de su enfoque geografico universalista, el transporte maritimo de contenedores constituye, indudablemnte, uno de los sectores mundiales mas significativos del planeta(p. 25)." De hecho, es dificil concebir que otros sectores de producción pudieran haberse globalizado en la medida en que lo han logrado sino no hubieran tenido acceso al actual sistema de transporte avanzado de bajo costo que brinda la utilización de contenedores(p. 25)."</p>
<p>30. Conclusion: ¿que características tiene una definición ampliada de globalización y usada en la tesis. ¿Por que? ¿que escuelas, enfoques son claves para ayudar a</p>	

entender como la globalización afecta a los puertos, impacta en los países periféricos pobres y globalizados? ¿La globalización trae exclusión?:

Fuente: Elaboración de j.n.o.c., a partir de la revisión de cada fuente consultada. Este resumen fue culminado el 22 de junio del 2006 y forma parte del capítulo II de la tesis en elaboración. UAM-X. 28 de julio de 2006.

**Anexo 9 : ENFOQUES DE LA APERTURA
COMERCIAL(16 autores)**

AUTORES	CONCEPTO DE APERTURA COMERCIAL	COMENTARIOS
1. Herminio Blanco Mendoza (1994:7-8)	"México adoptó una serie de medidas tendientes a estabilizar la economía del país y a enfrentar la pesada carga que representaba la deuda externa. Estas medidas significaron, en la práctica, el cambio de un modelo de desarrollo orientado al mercado interno, a otro orientado al exterior"	Se realizaron cambios para adecuar al país al reto de la globalización.
2. Isaac Katz (1998: 115)	"La apertura es una de las principales vertientes, que ha tenido un profundo impacto en la estructura de la producción y por lo mismo de la asignación de recursos en la economía, tanto a nivel sectorial como regional. La modificación que ha experimentado los precios relativos de los bienes y de los factores de la producción han inducido a las empresas a buscar aprovechar las ventajas comparativas".	Analiza el fenómeno de la apertura y su impacto en la economía regional. Los esfuerzos que realizan los agentes económicos que realizan esfuerzos por optimizar sus recursos naturales.
3. Miguel A. Corona Jiménez (2003:49-52)	La apertura como el proceso por el cual las actividades económicas giran sobre todo hacia lugares que les proporciona mayor rentabilidad, por ello los empresarios han ido ajustándose a los cambios estructurales y a las condiciones impuestas por la creciente integración al mercado internacional.	Se refleja que en la apertura se observa que los productos que son más competitivos y generan más rentabilidad brinda mejores oportunidades a sus lugares de producción.
4. Tito Alegría (1997:188)	El desplazamiento industrial de México desde las zonas metropolitanas del centro hacia las ciudades del norte ha sido señalado por diversos estudios como el proceso más notable de la nueva organización de la economía mexicana. En ese contexto de la apertura económica refleja una mayor competitividad, introducción de prácticas y tecnologías de vanguardia.	Es muy claro en que la industria mexicana se trasladó por otorgar mejores condiciones a la zona norteña.
5. Rene Villarreal y Rocío Ramos de Villarreal (2001:	México transito de un viejo modelo de economía cerrada y de crecimiento hacia adentro con base en la industrialización sustitutiva de importaciones a un nuevo modelo de crecimiento hacia afuera basado en la industrialización exportadora.	México experimentó el cambio basado en un modelo hacia afuera basado en la industrialización exportadora
6. Ovidio González G. (1999:16)	"se denomina apertura comercial en México a la serie de medidas que el gobierno federal emprendió en la década de los ochenta en torno al intercambio comercial externo. Primeramente, entre 1982-1984 el gobierno federal eliminó el requerimiento impuesto durante el régimen proteccionista a los importadores de solicitar un permiso previo a partir de cual se establecía, de forma casuística, el arancel de importación, sustituyéndole por aranceles fijos ad valorem. Posteriormente, entre 1985 y 1988, redujo drásticamente los aranceles de importación y	Describe cronológicamente el proceso de la apertura comercial en México. En primer lugar se eliminaron los permisos previos luego se sustituyó por aranceles fijos ad valorem. Después se eliminaron los aranceles de importación y algunas barreras no arancelarias.

	eliminó algunas de las barreras no arancelarias”.	
7. Miguel Ángel Rivera (1993:154-155)	Mantiene que en los años previos se mantuvo disputas entre los “proteccionistas” y los “aperturistas”, que finalmente fue ganada por estos últimos, precisamente con la eliminación de los permisos previos y su sustitución por aranceles. La apertura comercial se inicio en julio de 1985, cuando la correlación de fuerzas.... Cambió a favor de (los aperturistas)... La liberalización operó a partir de la eliminación del requisito previo en unas 366 fracciones arancelariasprimeramente en los bienes intermedios y de capital... La eliminación de permisos.. se compensó con una alta subvaluación del peso y con elevamiento de aranceles.”	La apertura comienza cuando se liberaliza las fronteras con la eliminación del requisito previo tomando en cuenta la naturaleza de los bienes.
8. Pierre Veltz (1999:13)	La apertura de los mercados es fundamentalmente en periodos de crecimiento lento y bajo las restricciones de las monedas fuertes o de tipos de interés elevados, empuja a las empresas hacia modos de competencia en los que los criterios denominados “diferenciación”, de innovación, de calidad y de variedad de los bienes y servicios.	La apertura comercial en los países dependientes de economías más fuertes es lenta y exige mucha competitividad de las empresas.
9. Ismael Aguilar (2000:10)	La apertura e integración no pueden tener impactos homogéneos entre y dentro de las regiones y sectores.... La apertura tenderá a ensanchar las brechas socioeconómicas entre y dentro de las regiones.	El fenómeno de la apertura desarrollara sectores de mayor rentabilidad por lo tanto las regiones alcanzaran diferentes desarrollos según los niveles que alcancen.
10. Carlos Salinas de Gortari (2000:213)	“Con la apertura económica y el TLC, las fronteras, en particular sus zonas libres, y la ciudad de México dejaron de ser los mercados mas grandes o los centros de consumo, empleo y producción más atractivos. Apartir de entonces lo fue todo el país. Asimismo, la certidumbre de acceso al mercado norteamericano alentó mayores inversiones en maquiladoras a lo largo y ancho de toda la Republica”. “El complemento a la apertura fue la desregulación del autotransporte de carga, la mayoría en la infraestructura carretera y portuaria, y la disminución real de los costos de telecomunicaciones, debido a la privatización del Telmex. Al bajar los costos, las empresas pudieron seguir siendo rentables aunque se localizarán lejos de la zona fronteriza o de la capital. Esto propicio un desarrollo regional mas equilibrado”.	México se veía en el contexto de la globalización y ante los retos tenía que adecuar su economía y facilitar los medios para enfrentar esos cambios.

11. Gerónimo de Sierra (2001:57)	<p>” Los países son los que mas pueden ganar con un proceso de integración mientras no exista libre movimiento de factores a través de fronteras. En el caso en que esta libertad de movimiento sí exista, ya no es tan claro que un país pequeño se vea beneficiado. Una apertura comercial tiende a atenuar las disparidades entre los países que participan en el proceso de integración, pero no entre las regiones al interior de los países. Una política de facilitamiento fronterizo opera en el mismo sentido. Sin embargo, las políticas de infraestructura tenderían a atenuar las disparidades regionales.....</p> <p>El impacto de una política de infraestructura será mayor aún en el caso en que se permita que los factores de producción se muevan al interior de los países o entre países. En este último caso, las únicas regiones beneficiadas pueden ser regiones periféricas”.</p>	Esta posición esta en contra de la apertura porque solo beneficia a las regiones periféricas. Y el desarrollo no es homogéneo porque la distribución de los recursos gira en función de la rentabilidad pero, si las políticas de infraestructura son adecuadas facilitarían el comercio y ayudarían a disminuir las brechas en el desarrollo regional.
12. CEPAL (1999:52)	La apertura es el reemplazo de las políticas de sustitución de importaciones por el crecimiento impulsado por las exportaciones, parece simple pero el proceso representa un cambio profundo que conlleva a un cambio en la reestructuración de las actividades económicas	Nos muestra la apertura comercial como el cambio de la economía motivada por la reestructuración de las actividades económicas.
13. Carlos Martner (1999:4)	“La reestructuración de la economía mundo capitalista (Wallerstein, 1996) y la búsqueda de un nuevo modelo de acumulación, apoyado en los recientes avances científico-técnicos, han propiciado la fragmentación de la producción a nivel mundial (o continental, al menos) diversificando la localización de las etapas que integran el proceso productivo, con la finalidad de encontrar ventajas para cada una de ellas. Esta vía, complementada por la apertura comercial y la desregulación económica de los países periféricos, otorgan al puerto nuevas características”.	Se analiza los cambios en la estructura de la economía por alcanzar los máximos beneficios, integrando los procesos productivos y aprovechar sus ventajas.
14. Carole Levanti (1997:127-137)	“En los últimos años México emprendió una apertura rápida y completa de su economía. Después de que la política de sustitución de importaciones resultó ineficaz para promover el crecimiento suficiente y condujo al país a un relativo aislamiento, desde mediados de los ochenta la economía mexicana registró una apertura progresiva al mundo exterior junto con los procesos de desregulación y privatización. La liberalización de la economía hizo que las empresas extranjeras se interesaran por conocer las posibilidades de invertir en México, contribuyendo el tamaño de mercado, así como el bajo costo de la mano de obra.”	El autor narra el cambio de la economía mexicana y que este ha traído cambios por el ingreso de inversiones por adoptar medidas liberales.

<p>15. Jean Ives Chamboux-Leroux. (2001 :501-502)</p>	<p>“La liberalización del comercio exterior puede tener efectos diferentes según las regiones. La especialización sectorial, la competitividad y la localización geográfica son factores que pueden explicar la diversa capacidad de las regiones para actuar, participar o sufrir los efectos de la apertura comercial”.</p> <p>“Los efectos de la integración continental en cada región se miden exclusivamente por su capacidad para captar las ganancias del comercio exterior”.....“Las regiones que son a la vez accesibles (adyacentes) al corazón continental (o los corazones) y tienen una metrópoli mayor son las que están en mejor posición para obtener las ganancias residuales del comercio intercontinental.(Salvador Pérez Mendoza y Mario Polese).</p> <p>Los modelos de gravedad prevén que el potencial de interacción entre dos puntos es una función de la distancia y de la masa. Dicho de otra manera, el comercio será mas importante entre regiones que estén mas próximas una de otra y que tienen la masa mas grande. En este contexto serán las mas beneficiadas de la integración.</p>	<p>Analiza la liberalización del comercio desde el punto de vista de sus consecuencias en las regiones y como los agentes económicos aprovechan sus capacidades en el contexto de la integración.</p>
<p>16. Jorge Lotero (1998:97)</p>	<p>“El enfoque económico global presenta el problema del cambio estructural al adoptarse un nuevo modelo de la .manera siguiente: La inserción de la economía nacional al proceso de globalización y la introducción de reformas estructurales eliminan sesgos y distorsiones en la asignación de recursos entre sectores y espacios subnacionales. En consecuencia, los factores fluyen hacia las actividades y espacios de donde las expectativas de crecimiento o sobre los rendimientos a los factores son elevadas. Se produce entonces reasignación de recursos entre sectores y espacios de acuerdo a las ventajas que posee cada uno de ellos para insertarse favorablemente en la globalización”.</p>	<p>Analiza a la apertura comercial y el fenómeno de la globalización en Colombia desde las distorsiones que causa en la asignación de recursos en los sectores que originan mayor rentabilidad.</p>

Fuente: Elaboración del autor, joc, diciembre 2003.

Anexo 10: ¿Los puertos de América Latina impactan en los más pobres?

Esta presentación de ocho casos, sobre puertos latinoamericanos, demuestra que los impactos que se esperarían del puerto, en los habitantes de la ciudad portuaria, no es una variable fácil de medir. Hay aspectos históricos, de política económica y comercial, de medidas de privatización recientes y de variables incorporadas con la globalización de los países y la apertura comercial, ejecutada, en la mayoría de los mismos, que explicarían o justificarían porque un puerto no invierte en el municipio o zona en donde se encuentra instalado y lo que es más importante porqué no impacta como debiera a su zona de influencia. Por tanto, los indicadores provisorios que se utilizan en este anexo tienen solo un carácter ilustrativo. Se presentan los siguientes casos: Panamá, Matarani, Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Callao, y Puerto Limón en Costa Rica.

1. Canal de Panamá: En el caso de Canal de Panamá se registra un menor beneficio en la población. En general, el país vive principalmente de los ingresos del Canal, que es zona de paso de barcos que pagan peaje a través de un corredor de 80 kilómetros, comunicando de esa manera el Atlántico con el Pacífico. Los puertos y terminales que aparecen en los extremos del Canal últimamente vienen también desarrollando sus terminales, tendiendo a convertirse en un puerto hub de Centroamérica. Los puertos y la Autoridad del Canal (ACP) son exitosos desde el punto de vista de los ingresos y carga que se moviliza por el Canal (recibieron aproximadamente 1209 millones de dólares en el año fiscal 2005 con 14,011 tránsitos de barcos). En detalle, el puerto de Colón en Panamá movió en el año 2003 1 512,365 teus, es decir es el segundo puerto más importante de América Latina (CIP, OEA, noviembre de 2004). En suma, movilizó 2.6 veces más que el puerto de Veracruz y 2.2 veces más que el puerto de Manzanillo de México, para ese mismo año.
2. Matarani (en Arequipa, sur del Perú): Matarani es un puerto en búsqueda del éxito, pero no beneficia como se debe a su región de influencia, que se encuentra en pobreza. Es un puerto relativamente "ganador" desde la privatización realizada desde agosto de 1999 y realiza a través su comercio exterior con mercados de Chile y Bolivia. De acuerdo a Lorena Alcazar en la tesis se precisan los resultados que tuvo la privatización y quiénes ganaron y quiénes perdieron en este proceso.
3. Veracruz (México): Veracruz como será demostrado en la tesis es un puerto "ganador" (cumple ocho requisitos). No obstante lo anterior, el puerto no beneficia directamente a un gran porcentaje de población, que aparece excluida y residiendo en pobreza en la ciudad y puerto de Veracruz.

4. Manzanillo (México): Manzanillo es sin discusión "el mejor" (ganador o exitoso) puerto de México, ningún especialista asegura que su rendimiento impacte en la medida que se requiere, en el nivel de los habitantes de Colima y de la ciudad y puerto de Manzanillo que alcanza 116,505 habitantes. ¿Qué impacto y a quienes beneficia el desarrollo en carga contenerizada del puerto de Manzanillo, líder del Pacífico? En el 2003 Manzanillo registró un movimiento de 10.8 millones de toneladas de mercancías y cerca de 707.5 miles de contenedores, volúmenes que significaron incrementos de 7.3 % y 10.8% respectivamente. En el año 2002 Manzanillo se ubicó en la posición 17 de todos los puertos de América Del Norte, lista que encabezaba las terminales de Los Angeles y Long Beach, California (Transporte Siglo XX, abril 2004:11).
5. Salina Cruz (en Oaxaca, México). Salina Cruz como "perdedor", que aún en su etapa de expansión no beneficia mayormente a los habitantes de la ciudad de Salina Cruz, en el estado de Oaxaca. Actualmente la población que habita el puerto está aparentemente "excluida" del "desarrollo" de México y del beneficio del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (conocido como TLCAN o NAFTA). Precisamente esta tesis busca demostrar la situación real en que está el puerto y los impactos que trae el mismo en el nivel de vida de la ciudad y puerto.
6. Coatzacoalcos (México). Coatzacoalcos, como puerto de segunda generación, impacta indirectamente en los habitantes de la ciudad de Coatzacoalcos, que pese a ser la veintiava ciudad de México (con 594,000 habitantes), aspira a que su puerto sea más dinámico, aproveche las ventajas de Pajaritos y se vuelva un elemento clave del desarrollo petroquímico de la zona. En este caso es un puerto "potencialmente ganador" que podría estar más integrado al desarrollo del estado de Veracruz y ayudar más al beneficio económico de los habitantes del puerto, que dependen del movimiento de PEMEX, del turismo, de los servicios de la agricultura y de la petroquímica, que se encuentra en la ciudad de Coatzacoalcos y vecina a la urbe de Minatitlán?
7. Callao (Perú). El Callao es el puerto líder del Perú (a media hora de Lima, la capital del país), y concentra el 35% de la carga nacional y casi el 80% del movimiento de los puertos de uso público. Fue en el año 2003 el noveno puerto más importante de América Latina moviendo 553,136 teus. Si bien es cierto los actores económicos y sociales se benefician del puerto, ya que existe un canon aduanero; también se sabe de la existencia de grupos organizados para mantener la corrupción en el puerto, que es de propiedad pública y mantiene la presencia de sindicatos fuertes que no facilitan su privatización haciendo recordar el caso de Veracruz.

La ciudad del Callao, el aeropuerto del mismo distrito, la Aduana del Callao, y algunas pocas empresas instaladas, no ayudan como se debiera al desarrollo del núcleo metropolitano de Lima-Callao. Pese a que existe el canon aduanero ya indicado, este no beneficia al puerto porque los recursos, que son pequeños, no compensan el crecimiento y exigencias que tiene la ciudad, que sigue reclamando más fondos, mas empleos, mas derrama economica y mayores beneficios del puerto del Callao, que aun no esta privatizado por multiples razones principalmente de origen sociopolítico⁴⁹. Hay congresistas elegidos por el Callao, que apoyan este populismo desmedido y no acorde a principios empresariales, que exigen eficiencia y competitividad.

8. Puerto Limón (Costa Rica).El puerto Limón en Costa Rica movió 452,076 teus en 1998 y la Autoridad Portuaria de hecho es una agencia de desarrollo regional con nombre "Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Economico de la Vertiente Atlantica"(JAPDEVA),que asume funciones como la operación y el financiamiento de colegios, la construccion y mantenimiento de carreteras y la alimentación. Sí el puerto se retirase de estas funciones, teóricamente tendria que ser el estado quien asumiese estas tareas. Una situación parecida se da en el caso de Santo Tomas de Castilla en Guatemala y otros puertos en Centroamérica (ver: Jan Hoffmann, Banco Mundial, mimeo, abril 1999:14).

⁴⁹ Dice Jan Hoffmann(Ex CEPAL, Chile):"la inestabilidad política e instituciones con frecuentes fluctuaciones en la gerencia de diversas autoridades han contribuido a retrasos en la privatizacion del puerto de Callao(mimeo,Banco Mundial,abril 1999:38).Un reciente trabajo titulado: Plan Nacional de Desarrollo Portuario(septiembre, 2004), elaborado por un equipo de expertos nacionales y extranjeros presenta en detalle no solo el problema del puerto del Callao sino de todos los puertos peruanos que salvo uno(el de Matarani) no están ni privatizados ni concesionados..

ANEXO Nº 11
ESTADISTICA PORTUARIA

Cuadro - 1
Movimiento de contenedores por los puertos de México en tráfico de Altura (Número de teus) (período 1982-2005) (24 años) (Fuente: SCT)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Puertos	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Ensenada	97	523	0	0	0	0	0	0	9011	14 046	18 764
Mazatlan	32	854	573	74	600	391	2004	1331	4086	2470	906
Manzanillo	1538	1650	3426	6019	7415	9278	22 021	14 818	28 042	36 122	42 048
Lazaro	1026	3794	5133	10066	7067	10 484	22 794	19065	24 801	35 054	41 933
Cardenas											
Acapulco	208	42	187	591	434	589	1815	2479	6287	5289	4026
Salina Cruz	3769	7500	2 116	9333	17 752	27 253	15 068	11 073	12 515	18 573	4 001
Guaymas	14	82	3	1	1 502	13 213	17 626	5642	0	0	0
Puerto	114	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valparita											
Altamira	0	0	0	0	5623	5067	19 074	22 706	31 338	29 545	51 808
Tampico	12 391	18 684	28 501	28 908	26 714	33 331	26 666	14 734	27 771	24 449	27 768
Tuxpan	36 477	34 514	16 087	18 837	21 914	21 788	23 541	26 601	48 073	32 796	15 540
Veracruz	47 301	20 910	25 077	33 575	30 658	40 960	60 329	59 589	77 474	95 717	120 818
Progreso, Yuc.	0	0	0	0	0	0	503	833	1 681	2661	5939
Puerto											
Morelos	362	0	0	0	0	0	0	927	1 679	2025	4 027
Coatzacoalcos	1 100	1 242	2 969	1 841	864	90	5 601	3 217	0	0	0
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	391	379	0
Total	104 429	89 795	109 245	120 543	162 444	217 042	181 015	273 149	299 126	337 578	463 706

Continuacion

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Puertos	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ensenada	12 049	2328	849	1178	14 796	13 668	20 744	26 822	26016	53 142	46 332	39 202	75 101
Mazatlan	2 147	5163	10 012	14 249	8679	10 433	15 228	16 813	18 315	12900	16 394	15 954	17 419
Manzanillo	50 899	63 798	86 542	172 004	256 425	276 542	319 570	426 717	458 472	638597	708417	830 777	873976
Lazaro	59 610	78 954	55 069	13325	8111	7167	4468	752	0	134	1646	43 445	132479
Cardenas													
Acapulco	2640	2 611	1649	1208	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Salina Cruz	23 747	10 622	14 310	16 733	14 549	10081	7 690	5 333	3193	144	1070	0	922
Guaymas	0	0	0	0	0	0	0	498	0	33	2	16	5
Puerto													
Valparita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Allamira	68 815	72 448	102 996	111 802	141 902	162 529	166 191	182 545	206 864	225 937	256 417	297 017	323366
Tampico	30 202	36 830	56 799	70 823	69 445	67 477	47 898	49 472	29 531	18 848	14 347	9 862	9001
Tuxpan	2 818	391	3 225	386	449	239	237	104	341	286	58	2	15
Veracruz	193 938	255 879	222 959	265 171	364 259	427 415	484 523	540 014	543 327	548 422	571 867	591 736	620 858
Progreso, Yuc.	9220	13 794	11 545	13 963	19 753	28 777	43 017	59 192	65 353	59 140	60 312	68 159	71 837
Puerto Morelos	7 152	6 879	3 343	3 520	4 507	5 780	7 218	7 125	7 250	6 958	7 515	7 508	8 245
Coatzacoalcos	0	0	0	0	0	16	396	0	0	0	0	0	0
Otros	469	224	16	0	0	0	583	362	0	132	990	167	273
Total	463 706	549 921	569 314	684 362	902 875	1010 124	1117 763	1315 749	1358 662	1564 673	1685 367	1903845	2133497

CUADRO 2

CONCENTRACIÓN DE CARGA CONTENNERIZADA POR PUERTOS EN TRÁFICO DE ALTURA
 (Porcentaje en base al número de TEUS)(1982-2002)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Ensenada	0.1%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%
Mazatlán	0.0%	1.0%	0.6%	0.1%	0.5%	0.2%	0.9%	0.7%	1.5%
Manzanillo	1.5%	1.8%	3.6%	5.5%	6.2%	5.7%	10.1%	8.2%	10.3%
Lázaro Cárdenas	1.0%	4.2%	5.5%	9.2%	5.9%	6.5%	10.5%	10.5%	9.1%
Acapulco	0.2%	0.0%	0.2%	0.5%	0.4%	0.4%	0.8%	1.4%	2.3%
Salina Cruz	3.6%	8.4%	12.9%	8.5%	14.7%	16.8%	6.9%	6.1%	4.6%
Guaymas	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	1.2%	8.1%	8.1%	3.1%	0.0%
Puerto Vallarta	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Altamira	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.7%	3.1%	8.8%	12.5%	11.5%
Tampico	11.9%	20.8%	30.3%	26.5%	22.2%	20.5%	12.3%	8.1%	10.2%
Tuxpan	34.9%	38.4%	17.1%	17.2%	18.2%	13.4%	10.8%	14.7%	17.6%
Veracruz	45.3%	23.3%	26.7%	30.7%	25.4%	25.2%	27.8%	31.8%	28.4%
Progreso, Yuc.	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.6%
Puerto Morelos	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.6%
Coatzacoalcos	1.1%	1.4%	3.2%	1.7%	0.7%	0.1%	2.6%	1.8%	0.0%
Otros	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

PUERTOS	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Ensenada	4.7%	5.6%	2.6%	0.4%	0.1%	0.2%	1.6%	1.4%	1.9%
Mazatlán	0.8%	0.3%	0.5%	0.9%	1.8%	2.1%	1.0%	1.0%	1.4%
Manzanillo	12.1%	12.5%	11.0%	11.6%	15.2%	25.1%	28.4%	27.4%	28.6%
Lázaro Cárdenas	11.7%	12.4%	12.9%	14.4%	9.7%	1.9%	0.9%	0.7%	0.4%
Acapulco	1.8%	1.2%	0.6%	0.5%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%
Salina Cruz	6.2%	1.2%	5.1%	1.9%	2.5%	2.4%	1.6%	1.0%	0.7%

Guaymas	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Puerto Vallarta	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Allamira	9.9%	15.3%	14.8%	13.2%	18.1%	16.3%	15.7%	16.1%	14.9%
Tampico	8.2%	8.2%	6.5%	6.7%	10.0%	10.3%	7.7%	6.7%	4.3%
Tuxpan	11.0%	4.6%	0.6%	0.1%	0.6%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
Veracruz	32.0%	35.8%	41.8%	46.5%	39.2%	38.7%	40.3%	42.3%	43.3%
Progreso, Yuc.	0.9%	1.8%	2.0%	2.5%	2.0%	2.0%	2.2%	2.8%	3.8%
Puerto Morelos	0.7%	1.2%	1.5%	1.3%	0.6%	0.5%	0.5%	0.6%	0.6%
Coahuila	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Otros	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Cuadro A1.1 y cálculos del Autor

PUERTOS	2000	2001	2002
Ensenada	2.0%	1.9%	3.4%
Mazatlán	1.3%	1.3%	0.8%
Manzanillo	32.4%	33.7%	40.8%
Lázaro Cárdenas	0.1%	0.0%	0.0%
Acapulco	0.0%	0.0%	0.0%
Salina Cruz	0.4%	0.2%	0.0%
Guaymas	0.0%	0.0%	0.0%
Puerto Vallarta	0.0%	0.0%	0.0%
Allamira	13.9%	15.2%	14.4%
Tampico	3.8%	2.2%	1.2%
Tuxpan	0.0%	0.0%	0.0%
Veracruz	41.0%	40.0%	35.1%
Progreso, Yuc.	4.5%	4.8%	3.8%
Puerto Morelos	0.5%	0.5%	0.4%
Coahuila	0.0%	0.0%	0.0%
Otros	0.0%	0.0%	0.0%
TOTAL	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Cuadro A1.1 y cálculos del Autor

CUADRO N° 3

CONCENTRACION DE CARGA COMERCIAL CONTENNERIZADA POR PUERTO EN TRÁFICO DE ALTURA
(Porcentajes en base al número de TEUS) (1990-2002)
(Carga de cada puerto entre la carga total del país)

PUERTO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
PACÍFICO	31.02%	37.29%	33.08%	32.58%	29.73%	29.58%	31.96%	33.51%	31.47%	32.90%	36.21%	37.24%	45.05%
Ensenada	3.3%	4.7%	5.6%	2.6%	0.4%	0.1%	0.2%	1.6%	1.4%	1.9%	2.0%	1.9%	3.4%
Mazatlán	1.5%	0.8%	0.3%	0.5%	0.9%	1.8%	2.1%	1.0%	1.0%	1.4%	1.3%	1.3%	0.8%
Manzanillo	10.3%	12.1%	12.5%	11.0%	11.6%	15.2%	25.1%	28.4%	27.4%	28.6%	32.4%	33.7%	40.8%
Lázaro Cárdenas	9.1%	11.7%	12.4%	12.9%	14.4%	9.7%	1.9%	0.9%	0.7%	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%
Acapulco	2.3%	1.8%	1.2%	0.6%	0.5%	0.3%	0.2%	-	-	-	0.0%	0.0%	0.0%
Salina Cruz	4.6%	6.2%	1.2%	5.1%	1.9%	2.5%	2.4%	1.6%	1.0%	0.7%	0.4%	0.2%	0.0%
GOLFO Y CARIBE	68.98%	62.71%	66.92%	67.42%	70.27%	70.42%	68.04%	66.49%	68.53%	67.07%	63.75%	62.76%	54.95%
Allamira	11.5%	9.9%	15.3%	14.8%	13.2%	18.1%	16.3%	15.7%	16.1%	14.9%	13.9%	15.2%	14.4%
Tampico	10.2%	8.2%	8.2%	6.5%	6.7%	10.0%	10.3%	7.7%	6.7%	4.3%	3.8%	2.2%	1.2%
Tuxpan	17.6%	11.0%	4.6%	0.6%	0.1%	0.6%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Veracruz	28.4%	32.0%	35.8%	41.8%	46.5%	39.2%	38.7%	40.3%	42.3%	43.3%	41.0%	40.0%	35.1%
Progreso	0.6%	0.9%	1.8%	2.0%	2.5%	2.0%	2.0%	2.2%	2.8%	3.8%	4.5%	4.8%	3.8%
Puerto Morelos	0.6%	0.7%	1.2%	1.5%	1.3%	0.6%	0.5%	0.5%	0.6%	0.6%	0.5%	0.5%	0.4%
Otros	0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Cuadro N° A1.2

CUADRO 4

CONCENTRACIÓN DE CARGA PORTUARIA
(Número de TEUS y carga en contenedores) (1982-2002)
(Porcentajes promedios de participación)

PUERTOS	PERIODOS			
	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2002
Ensenada	0.11%	2.37%	1.03%	2.45%
Mazatlán	0.40%	0.81%	1.44%	1.15%
Manzanillo	4.05%	10.82%	24.94%	35.66%
Lázaro Cárdenas	5.37%	11.64%	2.73%	0.02%
Acapulco	0.28%	1.22%	0.09%	0.00%
Salina Cruz	10.81%	4.58%	1.65%	0.22%
Guaymas	1.58%	1.61%	0.00%	0.00%
Puerto Vallarta	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%
Allamira	1.30%	12.29%	16.22%	14.51%
Tampico	22.02%	8.60%	7.80%	2.38%
Tuxpan	23.22%	8.48%	0.14%	0.02%
Veracruz	29.44%	34.87%	40.78%	38.69%
Progreso, Yuc.	0.00%	1.21%	2.59%	4.36%
Puerto Morelos	0.06%	0.83%	0.56%	0.51%
Coatzacoalcos	1.34%	0.62%	0.01%	0.01%
Otros	0.00%	0.06%	0.01%	0.01%
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Fuente: Cuadro A1.2

CUADRO 5

AÑO	Número de TEUS	% Tasa de Crecimiento
1982	104429	
1983	89795	-14.0
1984	94072	4.8
1985	109245	16.1
1986	120543	10.3
1987	162444	34.8
1988	217042	33.6
1989	181015	-16.6
1990	273149	50.9
1991	299126	9.5
1992	344443	15.1
1993	464337	34.8
1994	550019	18.5
1995	569970	3.6
1996	684362	20.1
1997	902875	31.9
1998	1010124	11.9
1999	1117763	10.7
2000	1315749	17.7
2001	1358662	3.3
2002	1564673	15.2

Fuente: SCT "Estadísticas del Movimiento Portuario Nacional de Cargas y Buques" y "Los Puertos mexicanos en Cifras"

Tasa de Crecimiento
de las cargas promedio/periodo

Período	Tasa
1982-1987	8.66
1988-1994	20.83
1995-1999	15.63
2000-2002	12.05

Fuente: Cálculos del Autor

CUADRO .6

PUERTOS	1982	1983	1984	1985	1986	1987	Promedio
Tampico	11.9%	20.8%	30.3%	26.5%	22.2%	20.5%	22.0%
Tuxpan	34.9%	38.4%	17.1%	17.2%	18.2%	13.4%	23.2%
Veracruz	45.3%	23.3%	26.7%	30.7%	25.4%	25.2%	29.4%
Salina Cruz	3.6%	8.4%	12.9%	8.5%	14.7%	16.8%	10.8%
	95.7%	90.9%	86.9%	83.0%	80.5%	75.9%	85.5%

PUERTOS	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	PROMEDIO
Manzanillo	10.1%	8.2%	10.3%	12.1%	12.5%	11.0%	11.6%	10.8%
Lázaro Cárdenas	10.5%	10.5%	9.1%	11.7%	12.4%	12.9%	14.4%	11.6%
Altamira	8.8%	12.5%	11.5%	9.9%	15.3%	14.8%	13.2%	12.3%
Veracruz	27.8%	31.8%	28.4%	32.0%	35.8%	41.8%	46.5%	34.9%
	57.2%	63.1%	59.2%	65.7%	76.0%	80.5%	85.7%	69.6%

PUERTOS	1995	1996	1997	1998	1999	PROMEDIO
Manzanillo	15.2%	25.1%	28.4%	27.4%	28.6%	24.9%
Altamira	18.1%	16.3%	15.7%	16.1%	14.9%	16.2%
Veracruz	39.2%	38.7%	40.3%	42.3%	43.3%	40.8%
	72.5%	80.2%	84.5%	85.8%	86.8%	81.9%

PUERTOS	2000	2001	2002	PROMEDIO
Manzanillo	32.4%	33.7%	40.8%	35.7%
Altamira	13.9%	15.2%	14.4%	14.5%
Veracruz	41.0%	40.0%	35.1%	38.7%
	87.3%	89.0%	90.3%	88.9%

CUADRO .7

COMERCIO EXTERIOR EN EL TRANSPORTE MARITIMO 1/

(miles de toneladas)

AÑO	IMPORTACIÓN	%	EXPORTACIÓN	%	TOTAL
1992	21520	18.1%	97464	81.9%	118984
1993	20241	16.6%	101688	83.4%	121929
1994	21918	17.9%	100757	82.1%	122675
1995	19696	16.0%	103355	84.0%	123051
1996	27533	19.0%	117598	81.0%	145131
1997	33317	21.0%	125571	79.0%	158888
1998	43185	25.6%	125682	74.4%	168867
1999	44814	27.3%	119284	72.7%	164098
2000	51814	29.3%	124880	70.7%	176694
2001	50380	28.1%	129020	71.9%	179400
2002	54427	29.2%	132159	70.8%	186586

1/ Incluye Petróleo y Derivados

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

CUADRO N° . .8

**MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR EL
PUERTO DE MANZANILLO
(Tráfico de altura)(Número de TEUS) (1982-2002)**

AÑO	NÚMERO DE TEUS
1982	1 533
1983	1 650
1984	3 426
1985	6 019
1986	7 415
1987	9 278
1988	22 021
1989	14 818
1990	28 042
1991	36 122
1992	42 048
1993	50 899
1994	63 798
1995	86 542
1996	171 944
1997	256 405
1998	276 542
1999	319 570
2000	426717
2001	458472
2002	638597

Fuente: SCT "Estadísticos del Movimiento Portuario Nacional de Cargas y Buques
"Los Puertos Mexicanos en Cifras"

CUADRO N° 9

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR EL
 PUERTO DE SALINA CRUZ
 (Tráfico de altura)(Número de TEUS) (1982-2002)

AÑO	NÚMERO DE TEUS
1982	3 769
1983	7 500
1984	12 116
1985	9 333
1986	17 752
1987	27 253
1988	15 068
1989	11 073
1990	12 515
1991	18 573
1992	4 001
1993	23 747
1994	10 622
1995	14 310
1996	16 733
1997	14 549
1998	10 017
1999	7 511
2000	5333
2001	3193
2002	144

Fuente: SCT. * Proyectado con cifras del primer semestre de 2000 (Fuente: III Sesión del Consejo de Administración, API SC.O, Septiembre de 2000, p.17.

CUADRO N° 10

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR EL
 PUERTO DE VERACRUZ
 (Tráfico de altura)(Número de TEUS) (1982-2002)

AÑO	NÚMERO DE TEUS
1982	47 301
1983	20 910
1984	25 077
1985	33 575
1986	30 658
1987	40 960
1988	60 329
1989	57 589
1990	77 474
1991	95 717
1992	120 818

1993	193 938
1994	255 879
1995	222 959
1996	265 171
1997	364 259
1998	427 415
1999	484 523
2000	540014
2001	543327
2002	548422

Fuente:SCT.

CUADRO . 11

SEIS PRINCIPALES PUERTOS DE CONTENEDORES DE
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE:
TRÁFICO PORTUARIO EN CONTENEDORES, 1998
(En TEUS)

PUERTO	TRÁFICO PORTUARIO
Buenos Aires (Argentina)	1 138 000
Cristóbal (Panamá)	1 117 035
Santos (Brasil)	859 500
Kingston(Jamaica)	670 858
Cabello (Venezuela)	486 774
Veracruz (México)	427 415*

Fuente: Jan Hoffmann. "El Potencial de Puertos Pivotes en la Costa Del Pacífico Sudamericano". Revista de la CEPAL N° 71, Agosto de 2000, p. 128.

* En 1999, registró 484 523 TEUS movilizados. Fuente SCT de México.

CUADRO .12

PUERTOS GANADORES Y PERDEDORES EN MÉXICO
(Carga Contenerizada en TEUS) (Periodo 1982-1987)

PUERTOS GANADORES	1982	1983	1984	1985	1986	1987	PROMEDIO DEL PERIODO
Veracruz	47301	20910	25077	33575	30658	40960	33080.2
Tuxpan	36477	34514	16087	18837	21914	21788	24936.2
Tampico	12391	18684	28501	28908	26714	33331	24754.8
Sub Total (1)	96169	74108	69665	81320	79286	96079	82771.2
OTROS PUERTOS PERDEDORES *(2)	8260	15687	24407	27925	41557	66365	30700.2
TOTAL (3)	104429	89795	94072	109245	120843	162444	113471.3
(1)/(3)	92.1%	82.5%	74.1%	74.4%	65.6%	59.1%	72.9%
(2)/(3)	7.9%	17.5%	25.9%	25.6%	34.4%	40.9%	27.1%

* Son los puertos de Salina Cruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Guaymas, Coatzacoalcos, Altamira, Mazatlán y Acapulco.

CUADRO 13

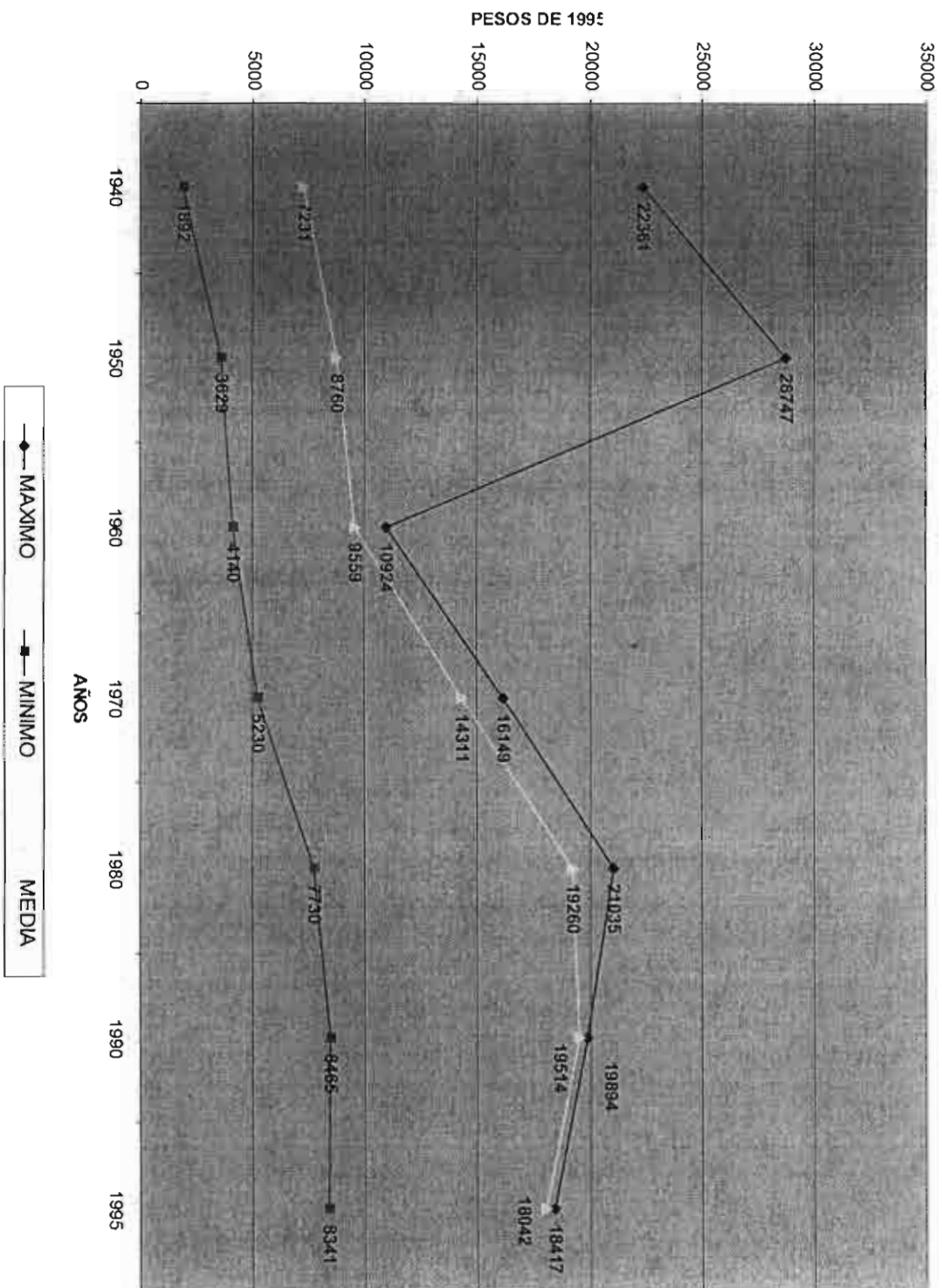
INGRESO PERCAPITA ESTATAL (1940 -1995)

(Pesos de 1995)

PUERTO	ESTADO	1940	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Ensenada	Aguas calientes	10384	6234	8714	16078	21022	20787	21013
	Baja California	22361	20977	17865	25321	29283	26839	25311
	Baja California Sur	9573	16013	16707	24384	29038	25842	23989
	Campeche	3758	4929	5925	10274	12166	51123	35806
	Chiapas	2934	4138	5280	7015	16200	8637	8341
Manzanillo	Chihuahua	8578	13997	16265	19178	23399	25332	24973
	Coahuila	8537	9673	12318	20562	25688	26084	25654
	Colima	6909	6049	6036	12551	17427	18313	17970
	Distrito Federal	17816	17119	23174	32386	42028	43810	45323
Acapulco	Durango	12132	8859	9323	12700	16726	17353	15270
	Guanajuato	4359	5686	8209	11635	13864	13607	12494
	Guerrero	2181	3629	4991	6497	8727	9084	10258
	Hidalgo	4414	5194	6399	7767	12391	13091	10515
Lázaro Cárdenas	Jalisco	5309	8232	9953	16288	20659	20133	17535
	México	3408	4972	9053	17164	20165	18547	14430
	Michoacán	3327	5272	5244	8109	11206	10980	10193
	Morelos	6936	8962	10499	13892	16513	17701	15682
Salina Cruz	Nayarit	4836	7515	7621	10880	13354	12757	10515
	Nuevo León	9073	11490	20117	28206	34856	34726	31453
	Oaxaca	1892	4538	4140	5230	7730	8465	8404
	Puebla	3569	6415	6542	9775	13374	11895	12089
Mazatlán	Querétaro	11016	5560	7110	14073	20088	22441	21541
	Quintana Roo	21965	28747	9677	17046	26695	25049	29276
	San Luis Potosí	4372	7533	6440	9721	12691	15436	13757
	Sinaloa	4840	6663	9613	14477	15312	15823	14310
Tampico – Altamira	Sonora	6399	10345	12134	22662	23181	24784	23298
	Tabasco	2459	3857	6494	9367	42361	16055	12422
	Tamaulipas	7508	8536	8383	17128	21937	19983	19895
Tuxpan – Veracruz	Tlaxcala	3605	4178	4357	6245	9882	10339	9628
	Veracruz	5203	10143	11404	12240	14252	13796	11911
Progreso	Yucatán	7990	8428	10067	11665	15239	13979	13426
	Zacatecas	3734	6435	5821	7426	8876	11656	10663
	Nacional	6244	8498	10924	16149	21035	19894	18417
	Máximo	22361	28747	10924	16149	21035	19894	18417
	Mínimo	1892	3629	4140	5230	7730	8465	8341
	Media	7231	8760	9559	14311	19260	19514	18042
	Desviación estándar	5123	5385	4633	6649	8771	9560	8616
	Coefficiente de Variación	0.709	0.615	0.485	0.465	0.455	0.490	0.478

Fuente: Gerardo Esquivel * Convergencia regional en México(1940 - 1950). El Trimestre Económico. Vol. LXVI(4), Num.264, México, Octubre - Diciembre de 1999, cuadro A1.p.759

MÉXICO: INGRESO PER CAPITA ESTATAL (1940-1995)



CUADRO N°

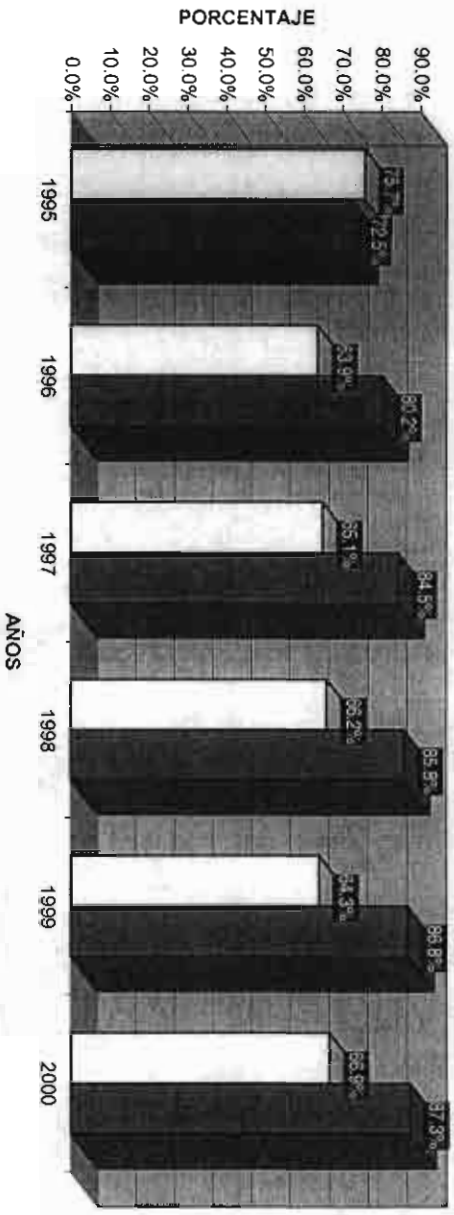
INGRESOS DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES (1995 - 2002)
(Miles de pesos corrientes)

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Manzanillo	47948	105282	157539	200261	237080	296909		
Lázaro Cárdenas	45187	56532	119792	139312	83191	142596		
Sub total Pacífico	93135	161814	277331	339573	320271	439505		
Allamitita	70670	120534	91444	204482	275594	252572		
Tampico	63908	103101	118611	160515	121553	120088		
Veracruz	119450	141539	335314	433280	450619	543911		
Sub total Atlántico	254028	365174	545369	798277	847766	916571		
Sub Total	347163	526988	822700	1137850	1168037	1356076		
API S ISTMO DE TEHUANTEPEC								
Salina Cruz	18331	59819	67150	78296	83191	83139		
Coatzacoalcos	32493	76164	134324	125503	137281	144775		
Sub total	50824	135983	201474	203799	220472	227914		
Otras APIS	60348	161796	239397	377183	428541	443972		
TOTAL	458335	824767	1263571	1718832	1817050	2027962		
Cinco APIS líderes/ Total de Ingresos	75.7%	63.9%	65.1%	66.2%	64.3%	66.9%		
API S Istmo/ Total de Ingresos	11.1%	16.5%	15.9%	11.9%	12.1%	11.2%		
API S Istmo/ APIS líderes	14.6%	25.8%	24.5%	17.9%	18.9%	16.8%		
API S Pacífico/API S Atlántico	36.7%	44.3%	50.9%	42.5%	37.8%	48.0%		

Fuente: "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1990-1996), (1991-1997) y (1992-1998). SCT, 1997, abril de 1998 y mayo de 1999. de Acapulco (privatizada) y la API de Quintana Roo que pasó al gobierno estatal.

Nota: a) Se trabaja con quince APIS, se excluye la API

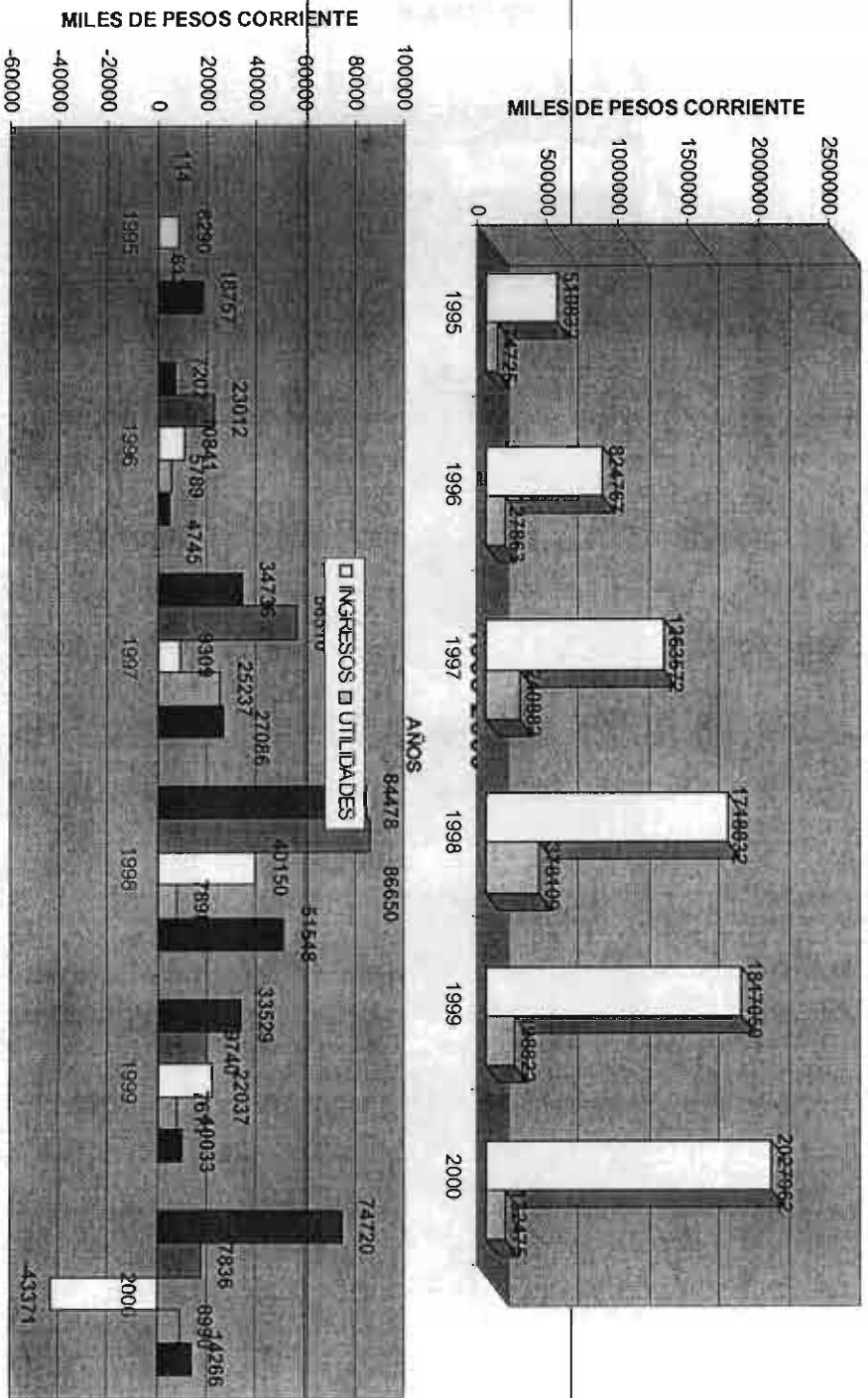
**CONCENTRACIÓN DE CARGA E INGRESOS EN LOS PUERTOS GANADORES DE MÉXICO
(1995 - 2000)**



* Son: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz Altamira y Tampico.

■ Concentración de carga
□ Concentración de Ingresos

INGRESOS Y UTILIDADES DE LOS PUERTOS DE MEXICO 1995-2000



CUADRO 5.2

INGRESO PERCÁPITA ESTATAL (1995) (PESOS DE 1995)

ESTADO	1995	RATIO: Ingreso del Estado/ Ingreso Máximo	PUERTO
Baja California	25311	55.8%	Ensenada
Colima	17970	39.6%	Manzanillo
Distrito Federal	45323	100.0%	
Guerrero	10258	22.6%	Acapulco
Michoacán	10193	22.5%	Lázaro Cárdenas
Oaxaca	8404	18.5%	Salina Cruz
Quintana Roo	29276	64.6%	Puerto Morelos
Sinaloa	14310	31.6%	Mazatlán
Tamaulipas	19895	43.9%	Tampico - Altamira
Veracruz	11911	26.3%	Veracruz - Tuxpan
Yucatán	13426	29.6%	Progreso

Fuente: Gerardo Esquivel. "Convergencia regional en México, 1940 - 1995". El Trimestre Económico, Vol.LXVI(4), Num. 264

México, Octubre - Diciembre de 1999, cuadro A1,p.759.

CUADRO .5.3

INGRESOS Y UTILIDADES DE LOS PUERTOS DE MÉXICO (1995 - 2000)

(En miles de pesos corrientes)

PUERTOS		1995	1996	1997	1998	1999	2000
Veracruz	Ingresos	119450	141539	335314	433280	450619	543911
	Utilidades	114	7202	34736	84478	33529	74720
Manzanillo	Ingresos	47948	105282	157539	200261	237080	296909
	Utilidades		23012	56510	86650	19740	17836
Altamira	Ingresos	70670	120534	91443	204482	275594	252572
	Utilidades	8290	10841	9309	40150	22037	-43371
Tampico	Ingresos	63908	103101	118611	160515	121553	120088
	Utilidades	6136	5789	25237	7898	7611	8990
Lázaro Cárdenas	Ingresos	45187	56532	119791	139312	118162	142596
	Utilidades	18757	4745	27086	51548	10033	14266
Salina Cruz	Ingresos	18331	59819	67150	78296	83191	83139
	Utilidades	5339	20630	10610	11992	14950	8623
Progreso	Ingresos	8455	16654	22774	31238	41640	56200
	Utilidades	940	4405	6437	5105	13523	8331
Mazatlán	Ingresos	8229	26576	35913	50598	57800	62322
	Utilidades	2181	6554	5006	7800	14802	6435
Puerto Morelos	Ingresos	*	*	*	*	*	*
	Utilidades	*	*	*	*	*	*
Tuxpan	Ingresos	11929	27831	39270	64315	66854	79560
	Utilidades	1275	3151	3304	6350	4676	5824
Ensenada	Ingresos	11722	25046	42976	49871	71629	54875
	Utilidades	2397	5516	1642	12592	13487	3463
Acapulco	Ingresos	9341	*	*	*	*	*
	Utilidades	3862	*	*	*	*	*
Otros (Guaymas, Puerto Vallarta, Puerto Madero, Topolobampo y Coatzacoalcos)	Ingresos	95662	141853	232791	306664	292928	335790
	Utilidades	25434	36018	61005	63546	44434	27358
TOTAL	Ingresos	510832	824767	1263572	1718832	1817050	2027962
	Utilidades	74725	127863	240882	378109	198822	132475

Fuente: "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1993 -1999), (1992 - 1998), (1991 - 1997), (1990 - 1996).
SCT mayo 2000, mayo 1999, mayo 1998.

Cuadro 5. Producción Interna protegida por permiso de importación(%)

PROMEDIOS ARANCELARIOS PONDERADOS CON PRODUCCION (% AD VALOREM)

PRODUCCION INTERNA PROTEGIDA POR PERMISOS DE IMPORTACIÓN (%)

Sectores	1980 Abr.	1985 Jun.	1985 Dic.	1986 Jun.	1986 Dic.	1987 Jun.	1987 Dic.	1988 Jun.	1988 Dic.	1989 Jun.	1989 Dic.	1990 Jun.	1990 Dic.
Agricultura	95.1	95.8	62.4	62.6	57.6	57.6	42.2	44.3	42.2	42.2	38.4	38.4	
Petroleo y gas natural	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Oro minería	27.4	51.8	4.3	4.3	4.3	4.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Alimentos	68.5	98.1	56	55.8	38.2	31.7	25.9	25.9	23.0	25.3	20.5	20.2	
Bebidas y tabaco	18.3	99.5	99.4	99.4	99.4	62.6	20.6	20.6	19.8	19.8	19.8	19.8	
Textiles	80.4	90.7	9.6	9.6	9.6	9.6	7.0	2.4	3.1	3.1	1.0	1.1	
Ropa y Calzado	92.6	99.1	81.4	81.4	81.4	78.1	52.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Producción de madera	76.7	99.9	46.8	46.8	11.8	11.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Papel e imprenta	30.7	74.5	6.7	6.7	6.7	6.7	6.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	
Derivados de petroleo	90.4	94.3	87.4	87.4	87.2	87.2	87.2	87.2	87.2	87.2	86.4	86.4	
Productos quimicos	41.3	86.8	24.8	24.8	21.9	18.0	2.5	2.5	2.4	2.4	2.1	1.6	
P.minerales no metalicos	31.2	95.6	15.3	15.3	10.3	3.6	2.1	2.1	2.4	2.4	0.0	2.4	
Industria metalica basica	49.6	86.8	0.4	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Productos no metal	21.8	74	8.3	8.6	1.6	1.6	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	
Maquinaria y equipo	54.8	85.6	19.2	15.6	6.1	6.1	3.0	2.4	4.8	4.8	2.8	2.1	
Materiales electricos	51.3	97.2	40.8	36.9	24	24.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Equipo de transporte	77.3	99	77	76.8	64	64.0	58.0	57.4	41.4	41.4	41.0	39.4	
Otras manufacturas	51.8	91.8	22.9	22.8	17	17.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Producción Total de Bienes	64.0	92.2	47.1	46.9	39.8	35.8	25.4	23.2	21.3	21.8	19.8	19.6	

FUENTE: SECOFI

Sectores	1980 Abr.	1985 Jun.	1985 Dic.	1986 Jun.	1986 Dic.	1987 Jun.	1987 Dic.	1988 Jun.	1988 Dic.
1 Agricultura	8.8	8.6	12.9	12.1	13.2	12.9	7.4	6.4	6.5
2 Petroleo y gas natural	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3 Oro minería	12.4	19.1	18.5	17.7	17.8	16.4	8.0	8.0	7.9
4 Alimentos	24	22.6	31.5	29.2	28.8	26.4	13.6	11.6	8.7
5 Bebidas y tabaco	72.9	77	77	41.4	40.1	37.4	19.7	19.7	19.7
6 Textiles	21.7	32.5	44.5	37.2	37.2	33.3	14.7	14.7	14.2
7 Ropa y Calzado	32	46.8	48.2	41.4	41.4	37.1	18.7	18.7	18.1
8 Producción de madera	29.2	37	41.2	37.0	37	33.5	17.7	16.8	16.7
9 Papel e imprenta	21.7	19.6	22.1	19.3	18.7	18.3	9.6	4.6	4.8
10 Derivados de petroleo	2.2	2.2	3	2.3	2.3	2.0	1.0	1.1	1.1
11 Productos quimicos	30.8	28.7	31.8	26.5	26.5	26.0	13.1	12.9	11.7
12 P.minerales no metalicos	32.6	31.7	39.4	33.1	33.1	29.8	15.0	14.2	14.6
13 Industria metalica basica	12.4	15.1	22.2	19.7	19.7	18.9	8.0	8.0	8.5
14 Productos no metal	37.3	35.7	38.8	30.1	30.1	27.7	15.1	15.0	13.8
15 Maquinaria y equipo	23.8	21.5	32.6	29.0	29	28.2	15.4	15.6	14.4
16 Materiales electricos	30.6	35.5	46.2	38.4	38.4	34.9	17.4	17.4	17.2
17 Equipo de transporte	41.6	39.2	41.6	29.0	29	28.6	14.4	14.8	14.4
18 Otras manufacturas	44.4	50.8	53.1	37.9	37.9	33.8	17.7	17.6	17.2

Producción Total de Bienes	22.8	23.5	28.5	24.0	24	22.7	11.8	11.0	10.2
----------------------------	------	------	------	------	----	------	------	------	------

Estos promedios no incluyen la sobretasa uniforme del 5 por 100 que fue eliminado
FUENTE: SECOFI