

1/2

87364



**UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA, XOCHIMILCO**  
**DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**  
**Doctorado en Ciencias Sociales,**  
**Subsede Querétaro (UAQ)**

**TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR EN CIENCIAS SOCIALES, CON**  
**ESPECIALIDAD EN SOCIEDAD Y TERRITORIO**

**LA APERTURA COMERCIAL Y LOS PUERTOS DEL**  
**PACIFICO EN LA REESTRUCTURACION DEL**  
**TERRITORIO EN MEXICO**

**SUSTENTADA POR:**  
**CARLOS DANIEL MARTNER PEYRELONGUE**

**QUERETARO, QRO, 29 DE JULIO DE 1998**



**UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA, XOCHIMILCO  
DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES  
Doctorado en Ciencias Sociales,  
Subsede Querétaro (UAQ)**

**TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR EN CIENCIAS SOCIALES, CON  
ESPECIALIDAD EN SOCIEDAD Y TERRITORIO**

**LA APERTURA COMERCIAL Y LOS PUERTOS DEL  
PACIFICO EN LA REESTRUCTURACION DEL  
TERRITORIO EN MEXICO**

**SUSTENTADA POR:  
CARLOS DANIEL MARTNER PEYRELONGUE**

**TUTOR DE TESIS:  
DR. DANIEL HIERNAUX NICOLAS**

**QUERETARO, QRO, 29 DE JULIO DE 1998**

## **INDICE GENERAL**

### **INDICE DE MAPAS.**

### **INDICE DE FIGURAS Y GRAFICAS.**

### **INDICE DE CUADROS Y TABLAS.**

### **AGRADECIMIENTOS.**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. INTRODUCCION.</b>  | <b>13</b> |
| <b>2. GLOBALIZACION, APERTURA COMERCIAL Y REESTRUCTURACION TERRITORIAL</b>   | <b>22</b> |
| 2.1.La globalización y los estudios territoriales.   | 23        |
| 2.2.Globalización y unidad de análisis en los estudios territoriales   | 31        |
| 2.3.La apertura comercial en el contexto de la globalización de relaciones en el sistema mundial.  | 34        |
| 2.4.Globalización, formación de bloques y unidad de análisis en los estudios territoriales.  | 39        |
| 2.5.Globalización y reestructuración territorial.  | 44        |
| <b>3. INNOVACION TECNOLOGICA, REDES Y TERRITORIOS FRAGMENTADOS.</b>  | <b>47</b> |
| 3.1 Innovación tecnológica y territorio.   | 47        |
| 3.1.1. Tecnología y dinámica territorial.  | 48        |
| 3.1.2 Movilidad y transmisión espacial de la tecnología.   | 51        |
| 3.1.3. Difusión tecnológica y espacio.   | 53        |
| 3.1.4. Difusión tecnológica y homogeneización territorial.   | 56        |
| 3.2.Cambio tecnológico, nuevas formas productivas y territorio.  | 60        |
| 3.3. De los Distritos Industriales a las Redes Productivas Internacionalizadas: Elementos centrales en la reestructuración territorial reciente. | 65        |
| 3.4. Las condiciones físicas para el intercambio y la vinculación de territorios.  | 76        |
| 3.5. Espacio y Tiempo en la Globalización.   | 80        |

|   |            |
|---|------------|
| 3.6. La paradoja de las distancias.   | 84         |
| 3.7. Hacia una nueva organización espacial: El territorio-red.                      | 87         |
| <b>4. PUERTOS, REDES GLOBALES Y TERRITORIOS.</b>                                    | <b>92</b>  |
| 4.1.El puerto del proteccionismo.   | 93         |
| 4.2.Puertos, redes globales de transporte y reestructuración territorial.           | 97         |
| 4.2.1.Reestructuración productiva, sistemas logísticos y territorio.                | 99         |
| 4.2.2.Intermodalismo y articulación territorial de los puertos.                     | 102        |
| 4.2.3.Red global de puertos y cambio territorial                                    | 106        |
| 4.2.4.Innovación tecnológica y alianzas globales.                                   | 112        |
| 4.3.El puerto y la revalorización del espacio por el tiempo.                        | 116        |
| 4.4.El puerto y la simultaneidad espacio-temporal de la globalización.              | 119        |
| 4.5.El puerto como articulador del ámbito local con el ámbito global.               | 123        |
| 4.6.Lo local y lo global en la organización del territorio.                         | 124        |
| 4.7.El puerto como nodo articulador del territorio-red.                             | 128        |
| <b>5. PUERTOS, REDES Y ALIANZAS GLOBALES EN LA CUENCA DEL PACIFICO.</b>             | <b>133</b> |
| 5.1.La Cuenca del Pacífico y los procesos globales.                                 | 133        |
| 5.2.Redes y flujos de capital en la Cuenca del Pacífico.                            | 136        |
| 5.3.La Cuenca del Pacífico y los puertos.   | 144        |
| 5.3.1 Innovación tecnológica, alianzas estratégicas y reestructuración territorial. | 144        |
| 5.3.2. Las alianzas globales en el contexto de la Cuenca del Pacífico.              | 149        |
| 5.3.2.1.La Alianza Global de APL, MOL, OOCL y Nedlloyd.                             | 149        |
| 5.3.2.2.La "Grand Alliance" de Hapag-Lloyd, P&O, NYK y NOL.                         | 153        |
| 5.3.2.3.La "Unique Global Alliance" de Sea Land y Maersk Line.                      | 155        |
| 5.3.2.4.Alianzas estratégicas regionales.   | 159        |

|  |     |
|--|-----|
| <b>6. FLUJOS, REDES Y VINCULOS TERRITORIALES DE LOS PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO.</b>   | 162 |
| 6.1.Vinculación territorial de los puertos del Pacífico durante el periodo de sustitución de importaciones.                    | 162 |
| 6.2.Vinculación territorial de los puertos del Pacífico mexicano durante la crisis del modelo de sustitución de importaciones. | 167 |
| 6.3.El relativo equilibrio de los puertos del Pacífico durante el modelo de sustitución de importaciones.                      |     |
| 6.4.Apertura comercial y evolución de los puertos del Pacífico Mexicano.   | 180 |
| 6.4.1.Apertura comercial y flujos de comercio exterior en México.  | 184 |
| 6.4.2.Evolución de los flujos marítimos de carga a partir de la apertura comercial.  | 189 |
| 6.4.3.Evolución de los flujos marítimos de comercio exterior a partir de la apertura comercial en México.                      | 190 |
| 6.4.4.El Pacífico Mexicano en el contexto global.  | 192 |
| 6.5.La nueva geografía portuaria en el Pacífico mexicano a partir de la apertura comercial.                                    | 198 |
| 6.5.1.Los puertos y las redes globales.  | 198 |
| 6.5.2.Concentración de flujos durante la apertura comercial.   | 201 |
| 6.5.2.1.Los primeros puertos de la apertura comercial: Salina Cruz y Guaymas.  | 201 |
| 6.5.2.2.Puertos del Pacífico con escasa inserción en el comercio exterior: Ensenada y Topolobampo.                             | 207 |
| 6.5.2.3.Los puertos más dinámicos del litoral del Pacífico.  | 209 |
| 6.5.2.4.Lázaro Cárdenas, puerto industrial y comercial.  | 211 |
| 6.5.2.5.Manzanillo, el principal puerto del Pacífico para las redes productivas globalizadas.                                  | 218 |
| 6.6.La privatización portuaria en México.  | 224 |
| 6.6.1.Reestructuración portuaria y privatización en puertos del Pacífico.  | 227 |
| 6.6.2.Reestructuración portuaria y privatización del puerto de Manzanillo.   | 228 |

|  |            |
|--|------------|
| <b>7. DE LOS TERRITORIOS-ZONA A LOS TERRITORIOS-RED EN LOS PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO. .</b>  | <b>233</b> |
| 7.1. Rutas marítimas y rutas terrestres en la formación de redes. .  | 233        |
| 7.2. Rutas marítimas, redes de transporte y territorio. .  | 234        |
| 7.3. Rutas, redes y reestructuración territorial en puertos del Pacífico Mexicano a partir de la apertura comercial. .                 | 237        |
| 7.4. La desvinculación territorial del puerto de Ensenada. .   | 239        |
| 7.5. Guaymas: El predominio de los territorios-zona. .   | 244        |
| 7.6. Topolobampo: Ausencia de rutas marítimas, escasa articulación territorial del puerto. .   | 250        |
| 7.7. Salina Cruz: Débil articulación regional. .   | 254        |
| 7.7.1. Redes y rutas en el puerto de Salina Cruz. .  | 254        |
| 7.7.2. Salina Cruz y el Istmo de Tehuantepec en el contexto global. .  | 256        |
| 7.8. Lázaro Cárdenas: ¿El regreso al enclave? .  | 262        |
| 7.9. Manzanillo : La emergencia del territorio-red en el Pacífico Mexicano. .  | 269        |
| 7.9.1. Redes, rutas y articulación territorial del puerto de Manzanillo. .   | 269        |
| 7.9.2. La conformación de la articulación multi-regional y del territorio-red en el puerto de Manzanillo. .                            | 276        |
| 7.9.2.1. Articulación territorial del puerto con regiones interiores de producción flexible. .   | 280        |
| 7.9.2.2. Articulación territorial del puerto con regiones interiores exportadoras materias primas y productos poco elaborados. .       | 284        |
| 7.9.2.3. Articulación territorial del puerto con regiones interiores importadoras y exportadoras de bienes intermedios y de consumo. . | 285        |
| 7.9.2.4. Articulación territorial del puerto con su región inmediata. .  | 286        |
| 7.9.2.5. La articulación local-global en el puerto de Manzanillo. .  | 288        |

|   |     |
|---|-----|
| <b>8. CONCLUSIONES.</b>   | 290 |
| 8.1. Apertura comercial, globalización y territorio.  | 290 |
| 8.2. Tecnología, producción y emergencia del territorio-red.                                      | 292 |
| 8.3. El territorio-red y la reestructuración territorial<br>de los puertos del Pacífico mexicano. | 298 |
| 8.4. El territorio-red, los puertos y los soportes materiales<br>de la simultaneidad.             | 304 |
| 8.5. Los puertos en la interacción entre el ámbito local<br>y el ámbito global.                   | 307 |
| 8.6. Hacia una nueva organización territorial en los puertos<br>del Pacífico mexicano.            | 309 |
| <b>9. BIBLIOGRAFIA.</b>   | 312 |



**INDICE DE MAPAS**

|   |     |
|---|-----|
| 1. MAPA N°1: GLOBAL ALLIANCE. (APL, MOL, OOCL Y NEDLLOYD).  | 152 |
| 2. MAPA N°2: GRAND ALLIANCE. (H-L, NOL, NYK, P&O) .   | 154 |
| 3. MAPA N°3: UNIQUE GLOBAL ALLIANCE (SEA-LAND Y MAERSK LINE).   | 157 |
| 4. MAPA N°4: ALIANZAS ESTRATEGICAS DE APL. .  | 161 |
| 5. MAPA N°5. PUERTO DE MANZANILLO, COL.<br>FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1970.      | 173 |
| 6. MAPA N°6. PUERTO DE GUAYMAS, SON.<br>FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1976.         | 175 |
| 7. MAPA N°7. PUERTO SALINA CRUZ, OAX.<br>FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1976.        | 176 |
| 8. MAPA N°8. PUERTO ENSENADA, B.C.N.<br>FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1976.         | 178 |
| 9. MAPA N°9. DISTRIBUCION DE FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1982.   | 181 |
| 10. MAPA N°10. DISTRIBUCION DE FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1987. | 203 |

|   |     |
|---|-----|
| 11. MAPA N°11. DISTRIBUCION DE FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1994. | 210 |
| 12. MAPA N°12. PUERTO ENSENADA, B.C.N. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1994. .        | 240 |
| 13. MAPA N°13. PUERTO DE GUAYMAS, SON. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1994.          | 246 |
| 14. MAPA N°14. PUERTO DE TOPOLOBAMPO, SIN. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1994.      | 253 |
| 15. MAPA N°15. PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1995.      | 261 |
| 16. MAPA N°16. PUERTO DE LAZARO CARDENAS, MICH. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1995. | 267 |
| 17. MAPA N°17. PUERTO DE MANZANILLO, COL. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1983.       | 277 |
| 18. MAPA N°18. PUERTO DE MANZANILLO, COL. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y ARTICULACION TERRITORIAL, 1994.   | 279 |

## INDICE DE FIGURAS Y GRAFICAS

|  |     |
|--|-----|
| 1. FIGURA N°1. RED GLOBAL DE PUERTOS. .  | 110 |
| 2. FIGURA N°2. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES<br>POR BLOQUES ECONOMICOS, 1996.   | 143 |
| 3. FIGURA N°3. INTEGRACION DE LAS ALIANZAS<br>ESTRATEGICAS.  | 148 |
| 4. GRAFICA N°1. PUERTO DE MANZANILLO.<br>FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR, 1965-1981. .   | 170 |
| 5. GRAFICA N°2. EVOLUCION DEL TRAFICO DE<br>ALTURA Y CABOTAJE, 1970-1982. .  | 183 |
| 6. GRAFICA N°3. COMERCIO EXTERIOR EN<br>MEXICO, 1980-1996. .   | 188 |
| 7. GRAFICA N°4. MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS<br>LITORALES DEL PACIFICO Y GOLFO-CARIBE, 1983-1996.                              | 191 |
| 8. GRAFICA N°5. MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS<br>LITORALES DEL PACIFICO Y GOLFO-CARIBE<br>(SIN PETROLEO, YESO Y SAL),1983-1996. | 191 |
| 9. GRAFICA N°6. COMERCIO EXTERIOR POR LITORALES.   | 193 |
| 10. GRAFICA N°7. PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO,<br>COMERCIO EXTERIOR POR CONTINENTES Y REGIONES<br>GEOGRAFICAS (1970-1992).  | 195 |
| 11. GRAFICA N°8. PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO,<br>COMERCIO EXTERIOR POR CONTINENTES Y REGIONES<br>GEOGRAFICAS EN 1993.      | 196 |
| 12. GRAFICA N°9. EVOLUCION EN EL MANEJO DE<br>CONTENEDORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS<br>DEL PACIFICO, 1982-1987.            | 205 |

13. GRAFICA N° 10. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR  
EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1982-1984. 212
14. GRAFICA N° 11. FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR  
EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO,  
(NO INCLUYE PETROLEO Y SUS DERIVADOS), 1982-1984. 212
15. GRAFICA N°12. EVOLUCION DE LOS FLUJOS DE  
COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE MANZANILLO  
(EN MILLONES DE DOLARES), 1982-1994. 220
16. GRAFICA N°13. EVOLUCION DE LOS FLUJOS DE  
COMERCIO EXTERIOR EN EL PUERTO DE MANZANILLO  
(EN MILES DE TONELADAS), 1982-1994. 220
17. GRAFICA N°14. EVOLUCION EN EL MANEJO DE  
CONTENEDORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS  
DEL PACIFICO, 1982-1996. 232

**INDICE DE CUADROS Y TABLAS**

|  |      |
|--|------|
| 1. CUADRO N°1. FLUJOS DE CAPITALES POR INVERSION<br>EXTRANJERA DIRECTA EN EL MUNDO, 1989-1990.                           | 138. |
| 2. CUADRO N°2. INVERSION EXTRANJERA DIRECTA<br>PROCEDENTE DE JAPON, POR REGIONES, 1951-1994.                             | 140  |
| 3. CUADRO N°3. COMERCIO EXTERIOR DE ESTADOS UNIDOS<br>POR REGIONES GEOGRAFICAS, 1950-1991.                               | 141  |
| 4. TABLA N°1. EMPRESAS CESIONARIAS Y PRESTADORAS<br>DE MANIOBRAS QUE OPERAN DENTRO DEL PUERTO DE<br>DE MANZANILLO, 1996. | 229  |
| 5. CUADRO N°4. RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO<br>DE ENSENADA, B.C., 1995.                                       | 242  |
| 6. CUADRO N°5. RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO<br>DE GUAYMAS, SON., 1995.  | 245  |
| 7. CUADRO N°6. RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO<br>DE TOPOLOBAMPO, SIN., 1995.                                    | 251  |
| 8. CUADRO N°7. RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO<br>DE SALINA CRUZ, OAX., 1995.                                    | 256  |
| 9. CUADRO N°8. RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO<br>DE LAZARO CARDENAS, MICH., 1995.                               | 265  |
| 10. CUADRO N°9. RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO<br>DE MANZANILLO, COL., 1995.                                    | 274  |

## AGRADECIMIENTOS

Este trabajo no hubiese sido posible sin la colaboración de actores públicos y privados que accedieron amablemente a compartir sus conocimientos e información mediante entrevistas a profundidad realizadas en campo. Se realizaron más de un centenar de entrevistas con encargados del desarrollo económico y regional de los estados y municipios del litoral del Pacífico, con entidades federales, con autoridades portuarias, con agentes aduanales, con agentes de carga, con empresas de transporte multimodal, con agencias navieras, con transportistas terrestres y con empresas importadoras y exportadoras que utilizan o han utilizado los puertos del Pacífico mexicano.

Asimismo, se agradece a las autoridades del Instituto Mexicano del Transporte las facilidades otorgadas para realizar los estudios doctorales y el arduo y extenso trabajo de campo en los puertos de Ensenada, Baja California;, Guaymas, Sonora; Topolobampo, Sinaloa; Manzanillo, Colima, Lázaro Cárdenas, Michoacán y Salina Cruz, Oaxaca, así como en las ciudades de México, D.F., Guadalajara, Aguascalientes, Querétaro, León y otras del interior del país. Por último, se agradecen los comentarios y observaciones del tutor de tesis Dr. Daniel Hiernaux y del jurado de sinodales constituido por la Dra. Blanca Ramirez, la Dra. Margarita Camarena Lurs, el Dr. Luis Chías Becerril, el Dr. Bernardo Navarro y la Dra. Diana Villarreal.

## 1. INTRODUCCION.

La reciente apertura comercial en México, junto con la reestructuración global del capitalismo expresada, entre otras cosas, en la fragmentación y globalización de los procesos productivos, ha propiciado la reestructuración del territorio en diversas zonas del país. Particularmente en los puntos fronterizos, tanto terrestres como marítimo, donde las regiones nacionales se vinculan con territorios y actividades de otros países, la conformación espacial previa sufre cambios cualitativos a partir del nuevo modelo económico, llamado neoliberal (Pradilla, 1992). En efecto, los puertos terrestres y los puertos marítimos, están modificando su forma de inserción regional y territorial a la luz de un modelo que privilegia la intensificación de flujos de mercancías y de capitales a escala internacional (aunque no de la fuerza de trabajo), desplaza la actividad económica hacia los actores privados y desregula procesos que antes controlaba el Estado.

En esta tesis se analizará principalmente el papel de los puertos del Pacífico en la reestructuración del territorio en México, a partir de la apertura comercial iniciada en la década de los ochenta. Los puertos mexicanos del Pacífico que históricamente han tenido escasa importancia en el desarrollo económico nacional y una deficiente vinculación con los centros urbanos del interior del país, a partir de la apertura comercial, verifican un notable crecimiento en el movimiento de mercancías. Tal dinámica de crecimiento, por cierto notablemente superior a la registrada en los puertos del Golfo de México, esta acompañada de la modificación del rol de los puertos, de una mayor vinculación con las regiones del interior del país y en, general, de una reestructuración territorial inédita a partir de estos puntos costeros. En este sentido, la temática es relevante no sólo por las transformaciones cuantitativas y operativas que se manifiestan en el litoral sino por el impacto que genera sobre aspectos conceptuales, teóricos y metodológicos de los estudios regionales.

Efectivamente, la inserción territorial de los puertos muestra modificaciones importantes con respecto al periodo previo. Durante el predominio del modelo de desarrollo basado en la sustitución de importaciones, los puertos mexicanos mantuvieron una baja actividad y débiles vínculos con las regiones interiores del país. Sólo aquellos puertos que exportaban materias primas mostraron mayor

dinamismo, aunque muchos de ellos se constituyeron en verdaderos enclaves, con escasas conexiones hacia el interior (Chías, 1990). Los puertos petroleros de México representan claramente este caso. Sus vínculos dentro del territorio nacional difícilmente sobrepasaron el ámbito local, en tanto que la parte fuerte del enlace fue con el exterior.

Otros puertos, caracterizados por las exportaciones de productos agrícolas y minerales establecieron cierta vinculación con su entorno regional más próximo. A pesar de las restricciones al comercio exterior y de la lentitud de las operaciones portuarias, se observó una integración regional del puerto con su ámbito territorial y productivo más cercano. El caso del Puerto de Tampico en el Golfo de México y de los puertos de Manzanillo y Guaymas en el litoral del Pacífico, son un claro ejemplo de este tipo de inserción regional.

Ahora bien, las dificultades eran evidentes cuando se trataba de las conexiones con el interior del país. Los movimientos se dificultan no sólo por las trabas "naturales" que imponía el modelo de desarrollo a los flujos de comercio exterior (expresados en altos aranceles, excesiva tramitación, esquemas burocráticos para limitar esta actividad), sino por los deficientes enlaces con las regiones interiores, por la lentitud de los movimientos y los escasos flujos que dificultaban la creación de corredores de transporte eficaces. Los productos de importación para las grandes ciudades del interior, fueran estos bienes de capital o bienes de consumo, se manejaban en reducidos volúmenes y con tiempos de circulación muy largos. En ese sentido, los vínculos de larga distancia de los puertos con regiones interiores del país fueron muy débiles.

Con la crisis del modelo desarrollista, basado en la sustitución de importaciones, y con el agotamiento, a nivel mundial, del régimen de acumulación "fordista" (Lipietz, 1990), la situación de los puertos mexicanos y sus vinculaciones territoriales ha tendido a modificarse. Por una parte, los flujos transpacíficos han superado, desde la década de los ochenta, a los flujos tranatlántico, desplazando el centro de gravedad de la economía mundial hacia la llamada Cuenca del Pacífico. Por otra parte, se presentaron vertiginosos cambios, tanto en la magnitud como en los tipos de bienes manejados por los puertos del Pacífico mexicano.



El desplazamiento del comercio internacional y de los flujos de capital hacia el Pacífico tiene que ver con la emergencia de un fuerte núcleo económico en Asia, encabezado por Japón, que se interrelaciona crecientemente con Norteamérica, en especial, con los Estados Unidos. En efecto, a pesar de los intentos proteccionistas, Estados Unidos aparece cada vez más vinculado comercialmente a los países del Lejano Oriente, mientras que sus intercambios y vínculos con Europa crecen en menor medida.

La dinámica de la Cuenca del Pacífico ha impactado inevitablemente el desarrollo de los puertos del Pacífico mexicano. De hecho, gran parte de los flujos que ingresan o salen por este litoral están vinculados al comercio con el bloque asiático. La descentración del litoral del Pacífico con respecto a la región de integración principal del país (que es precisamente el bloque norteamericano) no sólo tiene implicaciones en el campo del comercio exterior sino también en la estructuración del territorio y en los procesos de integración espacial a larga distancia, como se vera más adelante. Esta situación pone al litoral del Pacífico y, en especial, a sus puertos en una posición peculiar, en una particular inserción económica y territorial dentro de la globalización de los procesos productivos.

Lo cierto es que para comprender la reestructuración territorial en el Pacífico Mexicano no basta con analizar los procesos regionales o nacionales. En este sentido, el estudio de los efectos de la apertura comercial en las transformaciones territoriales de México es insuficiente si se ignora el proceso de reestructuración del sistema-mundo capitalista (Wallerstein, 1992). El reacomodo de los espacios, la conformación de bloques y las nuevas formas de producción, apoyadas en recientes innovaciones tecnológicas, sin duda permean y condicionan las transformaciones territoriales en México y en las regiones del país.

Hoy por hoy, la fragmentación y externalización de procesos productivos que se integran globalmente genera la desestructuración de formas territoriales existentes y la conformación de nuevas dinámicas espaciales. En efecto, la posibilidad tecnológica de dividir la producción en fases y territorios distintos, para obtener el máximo plusvalor en cada una de las etapas y los lugares, conduce a una nueva estructura espacial en la que los lugares conectados a la producción global, sin importar la distancia entre ellos, se incorporan a una dinámica económica, social, cultural y territorial distinta a la existente en localidades de la misma región o de

otras zonas del país que no se encuentran vinculadas. De esta forma la integración de territorios se vuelve discontinua y fragmentada. En los intersticios y en las áreas circundantes a los fragmentos espaciales selectos, vastos territorios operan en otra frecuencia y ritmo.

Para articular tal fragmentación del territorio y de la producción es necesario establecer los conductos, las conexiones, los senderos, o mejor dicho, las redes necesarias para vincular lugares ampliamente distantes en espacio y tiempo. Tales redes son entonces elementos centrales en la reestructuración territorial en curso. Desde luego, en estos procesos es inevitable la concurrencia de actores sociales que se apropian del territorio y de las redes por las que se interrelacionan las grandes producciones fragmentadas. En este contexto, la situación y el papel de los puertos en la estructuración del territorio se modifica.

Un hecho fundamental es que, en la actual fase de globalización y apertura comercial, el puerto ya no puede ser concebido y analizado como una estructura aislada o separada. Ahora es un eslabón de procesos productivos globales espacialmente fragmentados y dispersos. Por eso, su papel en el ámbito de la integración productiva y territorial es más relevante que en el periodo previo. En este sentido, un planteamiento (hipótesis) central de este trabajo es que, con el advenimiento de la apertura comercial, implementada en un contexto de reestructuración global de los procesos productivos y tecnológicos, los puertos principales del litoral del Pacífico mexicano tienden a constituirse en lugares de articulación e integración territorial entre ámbitos espaciales del interior del país y el ámbito global.

Así, los cambios no son sólo cuantitativos sino cualitativos, por lo tanto, desde la perspectiva de los estudios regionales, desde la geografía económica y del análisis territorial en general, las transformaciones del litoral no sólo tienen una manifestación empírica sino una clara expresión teórica y metodológica. Por eso, en este trabajo se realiza un cuestionamiento a los enfoques territoriales previos al advenimiento de la globalización y la apertura comercial y se establecen, desde el capítulo 2, las características de la propuesta teórico-metodológica con la que se aborda la temática en cuestión.

En esta vertiente, se destaca particularmente el hecho de que la globalización de las relaciones económicas y la fragmentación de los procesos productivos a escala planetaria o continental ha planteado la necesidad de modificar la unidad de análisis en los estudios territoriales. En efecto, la interrelación global entre regiones y territorios ubicados más allá de los límites de un país, "borra la primacía del espacio nación como unidad de referencia para el estudio territorial". (Hiemaux, 1992)

En este sentido, el comportamiento del litoral de Pacífico no puede comprenderse atendiendo básicamente a eventos nacionales o locales. Por el contrario, en el centro de esta cuestión está el desplazamiento y la reestructuración de los principales nodos económico-políticos a nivel mundial. En términos de Wallerstein, este fenómeno se expresa como la descentración de los centros de poder en la economía-mundo capitalista. (Wallerstein, 1992)

Así, la modificación de la unidad de análisis plantea un punto de ruptura a nivel teórico con los enfoques territoriales funcionalistas, así como con buena parte del estructuralismo, tanto el neoclásico como el de inspiración marxista, que ubican la unidad de análisis en los estados-nacionales y, desde ese punto, realizan subdivisiones regionales para el estudio de casos específicos. Aquí, por el contrario, se pretende ubicar las determinaciones y acontecimientos que operan en la reestructuración territorial del litoral del Pacífico y, específicamente, de los puertos del Pacífico mexicano, en el contexto del funcionamiento del sistema mundial y del espacio global (Santos, 1990).

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. Sólo 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. 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.

Ahora bien, el desplazamiento de la unidad de análisis hacia el sistema mundial no implica que se omita del estudio los imperativos del espacio-nación y de las regiones en la estructuración territorial de zonas específicas. Por el contrario, el planteamiento estructural sistémico supone la integración de diversos niveles de análisis a partir de una unidad de análisis ubicada en el funcionamiento del sistema-mundo. En efecto, en los estudios del territorio se tienen al menos tres grandes niveles de análisis que se relacionan e interactúan mutuamente, aunque con diferentes grados de penetración e impacto. En primer término, el ámbito global con las determinaciones dominantes del sistema mundial, incluida la formación de bloques. En segundo lugar, el nivel correspondiente al estado-nación que, a partir de la apertura comercial en países periféricos, ha perdido fuerza como ámbito de ordenación territorial en las regiones que lo conforman. Por último, el nivel regional-local que, como respuesta a los cambios recientes, emerge con nuevos bríos para reivindicar, por una parte, mayor grado de autonomía frente al estado nacional y por otra, para identificarse, diferenciarse y en algunos casos enfrentar a las tendencias homogeneizadoras de la globalización. En esos tres niveles se desenvuelven agentes sociales con motivaciones e intereses diferentes y, muchas veces, contradictorios cuyas interacciones tienen impacto en la organización del territorio.

La ubicación de la unidad de análisis en el sistema mundial permite constatar la conformación de un espacio global fragmentado, discontinuo, pero a la vez integrado en un sistema a través de nuevas tecnologías en la producción, las comunicaciones y los transportes. Como dice Santos, el espacio global "es el espacio mundialmente interrelacionado. (Santos, 1990).

En este sentido, en el capítulo 3 se analiza el vínculo entre la innovación tecnológica, la producción global y la reestructuración del territorio. Se destaca el impacto del cambio de las formas de producción y la tecnológica en la conformación de un espacio global estructurado a través de redes. Aquí, inevitablemente surge la discusión teórica y conceptual en la que se enfrentan por una parte, los apologistas de los distritos industriales al estilo marsahaliano, del ámbito local independiente y de las relaciones de cercanía como elemento de

identidad y de reivindicación regional (Sabel, Piore, Storper y Harrison, entre otros) y, por otra parte, aquellos que señalan como tendencia predominante a la estructuración de redes productivas globales jerarquizadas, en las cuales los ámbitos locales tienen un limitado margen de independencia y acción frente a los imperativos de la red global (Amin, Robins, Veltz y Castells, entre otros).

Lo cierto es que la innovación tecnológica tiene efectos notables en la reestructuración territorial en curso. Tan es así que modifica las concepciones espacio-temporales previas y trastoca las definiciones de la geografía tradicional acerca de la distancia y la cercanía. En esta perspectiva, el capítulo 3 presenta como conclusión las nuevas tendencias en la organización del territorio en la fase de globalización de las relaciones de producción en el sistema-mundo capitalista. En especial, se destaca la emergencia del territorio-red como paradigma dominante en la estructuración del espacio global.

En el capítulo 4 se avanza en la definición de la forma de integración de los puertos en las redes globales y en la caracterización del rol territorial que ahora desempeñan. La reestructuración de la producción a nivel mundial, la intensificación de los flujos y la conformación de redes globales de puertos y de transporte intermodal son algunos de los elementos centrales en la modificación de las formas de inserción territorial de los puertos. Ahora bien, tales cambios no pueden ser cabalmente comprendidos sin analizar el papel de los agentes sociales que intervienen en la transformación portuaria. Tales agentes, apoyados en tecnologías de punta, participan en la formación de redes donde los puertos se insertan como nodos singulares. Asimismo, revalorizan ciertos espacios y excluyen otros mediante sus decisiones sobre los derroteros y los lugares incluidos en el diseño de la red. El puerto, como un nodo o "hub" donde confluyen y se redistribuyen redes, se transforma ahora en un articulador del ámbito local con el ámbito global. Precisamente en esta parte del trabajo se concluye con una caracterización del puerto actual como nodo articulador del territorio-red.

En el capítulo 5, descendiendo a un nivel de análisis más concreto, se pretende conocer el desarrollo e impacto de los procesos de innovación tecnológica y de globalización económica, política y territorial en la llamada Cuenca del Pacífico. Efectivamente, para desarrollar el análisis de la reestructuración portuaria y territorial del litoral del Pacífico mexicano es preciso ubicarla en el contexto del

sistema mundial capitalista y en un ámbito del espacio global que le es común y, en muchos sentidos, determinante. En esta parte se analiza precisamente la dinámica de la Cuenca del Pacífico en el contexto de los procesos globales. Se constata la intensificación de los flujos de capital y de mercancías en esta zona, sin dejar de advertir el impacto que ello produce en la reestructuración del espacio mundial debido a la conformación de las redes de vinculación más densas y extensas del planeta. Aquí, destaca nuevamente el papel de los actores globales que construyen alianzas estratégicas de alcance mundial y regional para implementar sistemas de comunicaciones y transportes integrados así como complejas redes de distribución física internacional en las que los puertos tienen un papel central. Desde luego, no dejan de mencionarse los efectos significativos de tales elementos en la reestructuración territorial.

En el capítulo 6 se desciende hacia el ámbito regional y nacional para conocer las implicaciones de la globalización y la apertura comercial en el desarrollo de los puertos del Pacífico mexicano. Para conocer las modificaciones en la inserción territorial y en el rol de los puertos del Pacífico fue necesario analizar su comportamiento durante la fase previa caracterizada por el predominio del modelo de sustitución de importaciones. A través del conocimiento de la política económica, de la densidad de los flujos, del tipo de procesos productivos enlazados, de los agentes involucrados, y de los espacios vinculados se destacan los rasgos generales de la inserción territorial de los puertos en ese periodo.

A partir de ese punto, se analizan las características de la apertura comercial en México y su impacto sobre los puertos del Pacífico. Se realiza una comparación entre la evolución de los flujos en el litoral del Golfo-Caribe y el litoral del Pacífico y surge nuevamente la necesidad de ubicar al Pacífico mexicano en el contexto global para comprender las diferencias en el comportamiento de los flujos de mercancías entre ambas costas. Ahora bien, para entender la nueva geografía portuaria del litoral y realizar un estudio más detallado de las transformaciones se seleccionaron los seis puertos con mayor relevancia o con mayores expectativas de desarrollo en el Pacífico mexicano. Se trata de Ensenada, en Baja California, Guaymas, en Sonora, Topolobampo, en Sinaloa, Manzanillo, en Colima, Lázaro Cárdenas, en Michoacán y Salina Cruz, en Oaxaca. En conjunto, estos puertos concentraban cerca del 93 por ciento del valor del comercio exterior que se movía por el litoral del Pacífico en 1994.

La particularización de los puertos permite conocer detalles sobre su desarrollo, sobre los fenómenos de concentración de flujos y sobre la forma en que los puertos más dinámicos tienden a integrarse en redes territoriales globales, mientras que otros parecen quedar excluidos de tales procesos. El capítulo 6 concluye con el análisis de los primeros efectos e implicaciones en el litoral del Pacífico del reciente proceso de privatización portuaria en México.

En el capítulo 7 se sintetizan desde la perspectiva espacial las nuevas tendencias de organización en el Pacífico mexicano. Se analiza la desestructuración de las formas territoriales previas y el desarrollo de una nueva estructura espacial. En efecto, la globalización de los procesos productivos, apoyados en las nuevas tecnologías de producción, comunicación y transporte parecen establecer el predominio del territorio-red sobre el territorio-zona y en ese contexto, el puerto se constituye en un nodo de redes de producción y distribución que integra fragmentos territoriales en puntos selectos dentro de la geografía nacional. Desde luego, el desarrollo de la nueva forma territorial no incluye a todos los puertos ni a todas las regiones. La emergencia del territorio-red muestra una inserción muy desigual en los distintos puertos del litoral analizados. Precisamente en este capítulo se destaca la heterogeneidad y las dificultades de gran parte de los puertos para incorporar el paradigma territorial dominante en el litoral.

Finalmente, en la conclusión se pretende sintetizar, por una parte, las contribuciones teórico-metodológicas del trabajo, destacando los resortes principales que operan en la reestructuración territorial desde una perspectiva estructural-sistémica y los conceptos claves utilizados en el análisis espacial de los puertos en la fase de globalización de las relaciones de producción en el sistema-mundo capitalista. Por otra parte, desde la perspectiva empírica se sintetizan los patrones de inserción territorial de los principales puertos del Pacífico mexicano, así como las tendencias hacia la conformación de una organización espacial inédita a partir del litoral en cuestión.

## **2. GLOBALIZACION, APERTURA COMERCIAL Y REESTRUCTURACION TERRITORIAL.**

La apertura comercial iniciada en la década de los ochenta en Latinoamérica, está produciendo cambios notables en la estructuración y organización del territorio en los países de la región. Con el ocaso del modelo de desarrollo basado en la sustitución de importaciones que, durante cuarenta años, propició, entre otras cosas, el fortalecimiento del Estado, así como la formación de la industria nacional y del mercado interno mediante políticas de intervención del sector público, de protección económica a las empresas nacionales emergentes y de restricción a los flujos comerciales del exterior, los países del área empiezan a modificar substancialmente sus estructuras económicas, sociales y territoriales.

Pero los cambios espaciales recientes plantean no sólo trastornos que pueden ser medidos y clasificados empíricamente en lugares o regiones específicas, sino que también plantean nuevos problemas teóricos y conceptuales para abordar el análisis territorial. A partir de la apertura comercial se desatan procesos económicos y sociales antes inéditos en la región que ponen al descubierto las limitaciones conceptuales de estudios territoriales previos. La globalización económica y comercial debida a la fragmentación de los procesos productivos a escala mundial, la integración de mercados a escala supranacional, la emergencia de redes productivas y territoriales extensas, apoyadas en la innovación tecnológica reciente, plantea la necesidad de un marco conceptual renovado. En la actualidad, hay un cuestionamiento creciente de los instrumentos previos, desde la selección de la unidad de análisis hasta la determinación de los observables.

Sin perder de vista la reestructuración espacial en el litoral del Pacífico mexicano, en los siguientes capítulos se pretende abordar desde una perspectiva teórica los elementos claves que se debaten actualmente en la geografía económica y en los estudios regionales en general para analizar e interpretar los cambios territoriales recientes en países periféricos. Tal revisión conceptual resulta de vital importancia para determinar el cuerpo teórico y los elementos explicativos centrales sobre los que se apoya la reciente inserción



territorial de los principales puertos del Pacífico mexicano a partir de la apertura comercial.

## **2.1. La globalización y los estudios territoriales.**

La globalización de los procesos productivos y sociales a escala mundial, la formación de bloques de naciones integrados económicamente y la rápida apertura comercial de los países periféricos son elementos determinantes en la conformación de nuevos patrones de organización del territorio.

Los cambios espaciales introducidos por un régimen de acumulación emergente, llamado "posfordista" por autores europeos (Leborgne y Lipietz, 1990) y norteamericanos (Storper, 1991), ha puesto al descubierto insuficiencias en los estudios regionales y territoriales, tanto en el campo de la unidad de análisis como en el ámbito conceptual y teórico.

En los paradigmas territoriales previos la unidad de análisis era ubicada preferentemente en los estados nacionales. Tal es el caso de la mayoría de los planteamientos teóricos de tipo espacial o regional, sean de la escuela funcionalista, de la estructuralista o de la marxista<sup>(1)</sup>. En efecto, la sociedad, como elemento central del estado nacional, se constituyó en la unidad de análisis de los estudios territoriales.

Tal enfoque representa limitaciones para la comprensión de los procesos actuales. La globalización de los procesos productivos y sociales ha mostrado

---

<sup>(1)</sup> Tanto las ortodoxias funcionalistas de mediados de siglo, representadas por teóricos como Clark, Rostow y Vernon que proponían una serie de etapas para alcanzar el crecimiento en países y regiones atrasadas, como los trabajos de investigadores marxistas que señalaban determinantes propios del modo de producción capitalista y de modos precapitalistas (Massey, 1967, Harvey, 1970, Pradilla, 1984) al interior de los países para lograr su pleno desarrollo, ubicaban la unidad de análisis de los estudios territoriales en las sociedades nacionales. Los planteamientos estructuralistas como la teoría de la dependencia, surgida en los años sesenta, también ubican la unidad de análisis en los estados y sociedades nacionales, a pesar de que acepta determinaciones de los países centrales sobre la periferia que devienen en situaciones de subdesarrollo permanente.

las carencias de una unidad de análisis centrada en las sociedades nacionales. La globalización, concepto un tanto esquivo por la forma laxa en que se maneja actualmente, es conceptualizado por Hiernaux como "un proceso inherente al funcionamiento mismo del capitalismo, en cuanto a que la esencia misma del proceso de acumulación implicó tendencias de expansión a nivel internacional<sup>(2)</sup> desde las primeras fases del capitalismo" (Hiernaux, 1993).

La globalización aparece como una etapa superior dentro del proceso de internacionalización de capital y tiene que ver con la posibilidad organizativa y tecnológica de fragmentar y flexibilizar a escala planetaria los procesos productivos<sup>(3)</sup>, buscando ventajas comparativas para cada fase de fabricación en espacios geográficos diferenciados e inclusive distantes. Ahora bien, esta suerte de acercamiento de espacios distantes no sólo se produce por relaciones de tipo económicas, sino también por interacciones de tipo social, político y cultural que, de igual forma que las primeras, se apoyan fuertemente en las nuevas tecnologías del transporte y las comunicaciones. Tal como señala Hiernaux "lo que no se logró plenamente en la fase de internacionalización con el desarrollo de los medios masivos de transporte y comunicación, se perfeccionó de manera substancial en la fase reciente de la globalización: acercar el espacio, integrar porciones alejadas del territorio mundial" (Hiernaux, 1993, p.6 y 7).

---

<sup>(2)</sup> Evidentemente el proceso de expansión ha sido lento a través de la historia. Barreras a nivel del desarrollo de las fuerzas productivas, de la innovación tecnológica y de la resistencia de los grupos dominados dificultaron la penetración de las relaciones de producción capitalista en regiones y áreas geográficas del planeta. Sin embargo, desde las primeras fases era observable el carácter expansivo del capital. Desde el siglo pasado Marx advertía ya sobre el carácter globalizante de las relaciones capitalistas. Para este pensador el capital, por naturaleza, tiende a conquistar toda la tierra como su mercado, a superar toda barrera espacial y, mediante el desarrollo de los medios de comunicación y transporte, a anular la distancia por el tiempo. Para los estadios superiores del capitalismo pensó que lo importante no sería "la distancia del mercado en el espacio, sino la velocidad -el cuanto de tiempo- en que se le alcanza." (Marx, 1978, p.29).

<sup>(3)</sup> La flexibilidad se refiere en buena medida a la posibilidad tecnológica y organizativa de adaptarse rápidamente a las fluctuaciones de la demanda, a la posibilidad de trabajar con inventarios mínimos, a la factibilidad de desconcentrar fases del proceso productivo y también de externalizar funciones en busca de mejores tasas de ganancia para las empresas, pero la flexibilidad tiene implicaciones creciente para la fuerza de trabajo ya que los términos de contratación también se flexibilizan y se ajustan plenamente a las fluctuaciones económicas.

El vínculo entre globalización y territorio se manifiesta en los aportes recientes de numerosos estudiosos de las ciencias sociales. Para Giddens, por ejemplo, la expansión y universalización de la modernidad conduce hacia la globalización. Este autor define el proceso de globalización como "la intensificación de las relaciones sociales en todo el mundo por las que se enlazan lugares lejanos, de tal manera que los acontecimientos locales están configurados por acontecimientos que ocurren a muchos kilómetros de distancia o viceversa". (Giddens, 1993, p.67-68). Por esta razón los cambios en ámbitos locales son parte de la globalización "y de la extensión lateral de las conexiones a través del tiempo y espacio".(Giddens, 1993, p.68). "Así, quien estudie las ciudades actuales en cualquier lugar del mundo, sabe que lo que sucede en un barrio local seguramente ha sido influenciado por otros factores -como pueden ser la economía mundial o los mercados de productos- que operan a una distancia indefinida, lejos del barrio en cuestión"<sup>(4)</sup>. (Giddens, 1993, p.68).

Este planteamiento implica, entre otras cosas un rompimiento con los criterios tradicionales para definir y delimitar regiones y zonas de influencia territorial. Adicionalmente, supone una crítica a la dependencia que sociólogos y científicos sociales han depositado en el concepto de sociedad (el cual se constriñe a los límites del espacio del estado-nación y sus regiones), dada las limitaciones que este supone en un contexto de internacionalización creciente de las relaciones sociales. Giddens propone reemplazarlo "por un punto de partida en el que se concentre el análisis de como está ordenada la vida social a través del tiempo y el espacio, es decir, en la problemática del distanciamiento de tiempo y espacio. El marco conceptual del distanciamiento espacio-temporal dirige nuestra atención a las complejas relaciones entre la participación local (circunstancias de co-presencia) y la interacción a través de la distancia".(Giddens, 1993, p.67). De esta forma, para Giddens la mundialización o globalización (términos que usa indistintamente) tiene un vínculo insoslayable

---

<sup>(4)</sup> Con respecto a este planteamiento, Giddens señala que el resultado de tal interacción entre espacios distantes no implican necesariamente "un generalizado conjunto de cambios que actúan en dirección uniforme, al contrario, en muchas ocasiones consiste en tendencias mutuamente opuestas. La creciente prosperidad del área urbana de Singapur podría estar causalmente relacionada, a través de una complicada red de conexiones económicas mundiales al empobrecimiento de un barrio de Pittsburgh, cuyos productos locales no son competitivos en los mercados mundiales".(Giddens, 1993, p.68)

con el análisis territorial, puesto que está referida básicamente al proceso de distanciamiento y expansión de las conexiones "entre diferentes contextos sociales o regionales que se convierten en una red a lo largo de toda la superficie de la tierra".(Giddens, 1993, p.67)

Por otra parte, Rivas también asocia el concepto de globalización al espacio cuando señala que aquél "permite entender nuevos fenómenos sociales derivados de una nueva relación de la especie con el espacio y el tiempo" (Rivas, 1996). Este autor dice, apoyándose en los planteamientos de Juan Carlos Lerda, que "uno de los rasgos que caracteriza a la globalización es el debilitamiento del grado de territorialidad de las actividades económicas, ya que industrias, sectores o cadenas productivas enteras pasan a desarrollar sus actividades con creciente independencia de los recursos específicos de cualquier territorio nacional. La referida independencia respecto del territorio resulta de causas vinculadas al patrón de progreso técnico, preferencia de los consumidores, organización corporativa y políticas públicas de los gobiernos nacionales. Así el concepto de globalización permite vislumbrar cómo cada tipo de intercambio origina relaciones especiales entre la especie y el espacio". (Rivas, 1996, p.957).

Rivas plantea tres grandes instancias en las que se manifiesta la globalización : el plano económico, el político y el cultural. En el primer caso rescata a autores como Cohen, Graham y Sánchez, entre otros. Según Cohen, la "globalización es un término que da cuenta de una doble realidad: de un lado, la internacionalización de los mercados de bienes, servicios y factores de producción; de otro, el surgimiento de empresas industriales capaces de concebir su desarrollo en escala mundial y formular para ello estrategias globales de producción, comercialización y gestión".(Cohen, 1995)

Rivas agrega al respecto que "comercio, inversiones, división internacional del trabajo, revoluciones tecnológicas en las comunicaciones y los transportes, intercambios financieros, migración de la fuerza de trabajo, cooperación económica internacional y cultura organizacional son los grandes fenómenos en el ámbito económico de la sociedad globalizada". (Rivas, 1996, p.958).



naciones."(Rivas, 1996, p.958). "La reducción misma del Estado facilita, por así decirlo, el efecto de la globalización."(Rivas, 1996, p.959).

Si bien es cierto que la globalización ha reducido la participación de los estados nacionales en muchas áreas, se está lejos de su extinción como instancia de poder. Por otra parte, la globalización a propiciado como contraparte el resurgimiento y la reivindicación de espacios subnacionales que buscan afirmar su identidad frente a las fuerzas homogeneizadoras de la economía-mundo. Según Boisier "el surgimiento de organismos supranacionales va de la mano, dialécticamente, con el fortalecimiento de las identidades subnacionales, ciudades regiones, nuevos actores de la competencia internacional por capital, tecnología y mercados".(Boisier, 1996). En este sentido Rivas afirma que lo "nacional-regional opera como contrapunto dialéctico de la globalización". (Rivas, 1996, p.959)

Por último, Rivas señala el fuerte impacto de la globalización en los ámbitos culturales de países y regiones. De hecho, la globalización "se manifiesta con mayor rapidez en los ámbitos mediados por símbolos". Sin embargo, "es preciso reconocer la dualidad de los flujos globalizadores en materia cultural: homogeneizadores por un lado, diferenciadores por el otro, "deslocalizadores" en lo general".(Rivas, 1996, p.959).

Algunos autores critican el manejo ideológico del concepto de globalización que realizan los apologistas del neoliberalismo. Samir Amin señala que la reciente reestructuración del capitalismo mundial ha generado mas bien "un sistema de estructuras de poder, que aunque ha logrado un mercado globalizado, no ha puesto en marcha un proyecto humanista de globalización".(Rivas, 1996, p.960). Este autor describe los graves problemas que la globalización ha desatado en los países periféricos, entre los que destacan "la profundización de las desigualdades sociales, la agudización de la pobreza, el desempleo y la inequidad en la distribución del ingreso". (Rivas, 1996, p.960)

Por su parte, Gilberto Giménez señala que en los planteamientos actuales generalmente está ausente "el análisis del carácter desigual y polarizado de la

globalización en el contexto de un sistema mundial en el que la dicotomía centro periferia [...] está lejos de haber desaparecido".(Giménez, 1995)

Ahora bien, desde la perspectiva estructural-sistémica que adopta este trabajo, la globalización no supone un proceso generalizado de desarrollo y crecimiento en todo el planeta. Al contrario, es una fase avanzada del desarrollo del capitalismo que lleva implícita desigualdades y nuevas formas de exclusión en amplias regiones del mundo. Tal como señala Castells "la economía global no involucra a todos los procesos económicos en el planeta, ni a todos los territorios, ni a toda la gente, aunque afecta directa e indirectamente la vida de toda la humanidad"(Castells, 1996, p.102). En otras palabras, "mientras que sus efectos alcanzan a todo el planeta, su actual estructura y operación concieme sólo a segmentos de la economía, de los países y de las regiones, en proporciones que varían de acuerdo a la posición particular de los países y regiones en la división internacional del trabajo" (Castells, 1996, p.102). Además, la posición de países, regiones y poblaciones puede transformarse relativamente durante el tiempo debido a la movilidad constante del sistema económico global, lo cual causa una inestabilidad estructural. "De esta forma, el nuevo sistema económico global es al mismo tiempo altamente dinámico, altamente excluyente y altamente inestable en sus fronteras. Mientras que los segmentos dominantes de las naciones se insertan en las redes globales, grandes segmentos de países, regiones, sectores económicos y sociedades locales están desconectados de los procesos de acumulación y consumo que caracterizan la economía global e informatizada" (Castells, 1996, p.102).

La globalización, como se señaló anteriormente, tiene que ver en primera instancia con el desarrollo de las fuerzas productivas, con la posibilidad tecnológica de flexibilizar, fragmentar y finalmente integrar los procesos productivos entre territorios o fragmentos territoriales distantes entre sí, lo cual implica relaciones espacio-temporales cualitativamente diferentes a las establecidas en periodos previos. Lógicamente, tales territorios forman parte de la economía-mundo y del sistema mundial en el sentido de Braudel (Braudel,

1985) y Wallerstein (Wallerstein, 1990); lo cual supone diferentes grados de integración, de exclusión y desigualdad en un contexto dinámico e inestables <sup>(5)</sup>.

La internacionalización económica ciertamente no es nueva, nace con el propio capitalismo. Tal como señala Wallerstein "El capitalismo fue desde un principio un asunto de la economía mundial [...] el capital nunca ha permitido que sus aspiraciones fueran determinadas por fronteras nacionales". (Wallerstein, 1979). Ahora bien, la globalización es una fase superior del sistema mundial y de la economía-mundo capitalista. Tal como señala Castells, la economía global es un proceso nuevo y distinto con respecto a las fases anteriores de la economía mundial. La economía mundial ha existido en Occidente al menos desde el siglo diecisiete, tal como Braudel y Wallerstein lo han demostrado en sus obras. Pero "la economía global es algo diferente: es una economía con la capacidad de trabajar como una unidad en tiempo real a escala planetaria".(Castells, 1996, p.92).

Lo cierto es que este proceso de globalización económica presenta características cualitativamente diferentes a las anteriores fases de expansión del sistema mundial y la economía-mundo capitalista y en ello tiene un papel fundamental el desarrollo de las fuerzas productivas expresado en las innovaciones tecnológicas recientes de la producción, las comunicaciones y los transportes. Al respecto, Castells señala que "mientras el modo de producción capitalista se ha caracterizado por su implacable expansión, siempre tratando de superar los límites de tiempo y espacio, es sólo hasta finales del siglo veinte cuando la economía mundial ha podido devenir completamente global en base a la nueva infraestructura proporcionada por la información y las tecnologías de la comunicación".(Castells, 1996, p.92-93). Asimismo, la globalización tiene expresiones en otros ámbitos como el político y el cultural, tal como se expresó en el desarrollo de este capítulo<sup>(6)</sup>.

---

<sup>(5)</sup> Para Wallerstein el sistema mundial capitalista se divide en tres componentes principales, el centro, la semiperiferia y la periferia. El lugar que ocupa cada estado-nación dentro de esta jerarquía sufre variaciones en el tiempo. En este sentido, Wallerstein rompe con el determinismo a ultranza de la teoría de centro-periferia, sin dejar de establecer un análisis estructuralista-marxista pero bajo una óptica sistémica. Por eso algunos autores han definido su planteamiento como estructural-sistémico (Yoselevsky, 1995).

<sup>(6)</sup> Para Giddens la globalización no es sólo una cuestión de la economía mundial sino que está constituida al menos por cuatro dimensiones principales que son la división internacional del



Ahora bien, la globalización, en los términos que aquí se ha venido definiendo, plantea al menos dos elementos fundamentales íntimamente vinculados al análisis territorial. En primer lugar, destacan las transformaciones espacio-temporales que implica la formación de un espacio global interconectado, integrado y excluyente a la vez. Esto supone insoslayables retos a nivel conceptual, empírico y metodológico. En segundo lugar, y derivado del primer punto, la globalización trae aparejada un problema teórico central que es el de la determinación de la unidad de análisis en los estudios territoriales.

## **2.2. Globalización y unidad de análisis en los estudios territoriales**

La primacía del espacio-nación como unidad de análisis resulta poco eficaz e insuficiente. Para entender la dinámica de territorios específicos no basta estudiar el desarrollo del capitalismo a nivel nacional y sus articulaciones con formas de producción preexistentes, ni las políticas del Estado respecto al territorio o las políticas de países centrales con respecto al territorio nacional.

La lógica rectora del desarrollo territorial de una zona determinada, así como sus posibilidades de insertarse en los circuitos dominantes de circulación y acumulación de capital, se encuentra en un ámbito de análisis que tiene que considerar las determinantes que impone el funcionamiento de un sistema mundial de relaciones capitalistas. Un sistema en el que, según Wallerstein, se desarrollan relaciones interestatales jerarquizadas entre países centrales, semi-periféricos y periféricos (Wallerstein, 1987).

En pocas palabras, no se puede comprender cabalmente un espacio nacional sin el referente contextual de procesos económicos, sociales y culturales que están articulados o afectados por un sistema global. Giddens, en una apología de la obra de Wallerstein señala que la descripción que tal autor hace del sistema mundial "presenta muchas contribuciones tanto en el plano teórico

---

trabajo, la economía mundial capitalista, el sistema de estados-nación y el orden militar mundial (Giddens, 1993).

como en el análisis empírico. No menos importante es el hecho de que esquivada la corriente preocupación de los sociólogos por las "sociedades", en favor de una concepción de mayor alcance sobre las relaciones mundiales" (Giddens, 1993, p.71).

Ahora bien, en los territorios nacionales se desarrollan y se expresan sólo fases de los procesos globales del capitalismo mundial que se combinan o mezclan con procesos locales. Al respecto, el planteamiento estructural-sistémico (Yoselevzky, 1995) presentado aquí, el cual ubica la unidad de análisis de los estudios de las ciencias sociales en un sistema global interconectado, llamado sistema mundial por autores como Braudel y Wallerstein, enfrenta críticas por el aparente olvido de las especificidades nacionales o locales. Sin embargo, en el enfoque inicial de Braudel (Braudel, 1985) y Wallerstein (Wallerstein, 1987) queda claro que la ubicación de la unidad de análisis en un contexto supranacional no elimina las fronteras nacionales como determinantes políticas y económicas que juegan un papel importante en el sistema mundial.

El desplazamiento de la unidad de análisis no implica que los estados nacionales no tengan relevancia. De hecho uno de los efectos que provocó el desarrollo del sistema mundial capitalista, de acuerdo a Braudel y Wallerstein, fue "la creación de estados para que funcionaran dentro de un sistema interestatal, estados de fuerza desigual correspondiente a la jerarquización del espacio en la economía."(Wallerstein, 1987, p.18).

Mas aún, este planteamiento reconoce que los propios estados nacionales y las fuerzas externas e internas que en él operan, crean a su interior fronteras que separan las zonas con posibilidades de incorporarse a los circuitos de acumulación de aquellas que permanecen excluidas. Este tipo de fronteras "internas", que pueden ser tecnológicas, laborales, organizativas, étnicas, etc., provoca que no todas las regiones de un estado nacional se incorporen a los procesos productivos y sociales capitalistas.

Tal como señala Wolf : "El desarrollo capitalista creó periferias dentro de su mismísimo centro".(Wolf, 1987,p.150). Y en la semi-periferia y periferia estableció ... "algunas regiones de frontera que sirvieron como fuentes de trabajo

ocasional,..(o) acabaron siendo reservas permanentes de trabajo".(Wolf, 1987, p.152)

De hecho, la ubicación de la unidad de análisis en el sistema mundial permite comprender el hecho de que ciertos territorios que se encontraban dentro de la dinámica capitalista dejen de estarlo, por cambios en la economía-mundo, mientras que otros que permanecieron al margen se incorporen a este tipo de relaciones sociales. Desde luego, esto tiene que ver con la forma en que se combinan los procesos dominantes que establece el sistema mundial con las formas de producción y organización territorial internas de cada estado-nación. Así, un territorio o zona dentro de un país (sobre todo, periférico) puede "retroceder" hacia lo que Braudel llama la vida material o hacia formas precapitalistas, aunque en la etapa previa existiesen relaciones capitalistas de producción.(Braudel, 1986). Esto, en la medida que los procesos centrales de la economía capitalista se definen en otro lugar, diferente al territorio en cuestión.

De esta manera, una cuestión relevante en los estudios territoriales actuales es poder discernir donde ocurren y donde se producen los procesos que se quieren observar y analizar. Al respecto, las concepciones teóricas que ubican la unidad de análisis en la sociedad, entendida como estado-nación, no tienen posibilidad, en este periodo de fuerte internacionalización de los procesos productivos y sociales, de entender por qué razones el sistema capitalista no requiere para su funcionamiento capitalizar todas las relaciones de producción o todas las regiones del mundo y, por lo tanto, no permite entender, en términos del territorio, el auge y decadencia, de determinados continentes, países, regiones o ámbitos locales. En este caso, una visión estructural sistémica de corte global, al estilo de Braudel o Wallerstein, presenta elementos teóricos más sólidos para comprender tanto los procesos de fragmentación como de integración en territorios.

Desde esta perspectiva, la apertura comercial reciente en los países periféricos no puede entenderse sólo como una reacción de los estados nacionales ante la crisis terminal del modelo de desarrollo previo. Por el contrario, la apertura comercial y, en general, los procesos de liberalización y privatización de las economías nacionales responden a los imperativos de la fragmentación e

integración global de los procesos productivos que demanda la reestructuración de la economía-mundo capitalista, presentada en esta fase de desarrollo como una economía global.

### **2.3. La apertura comercial en el contexto de la globalización de relaciones en el sistema mundial.**

Cuando se ubica la unidad de análisis en el sistema mundial capitalista la apertura comercial no puede concebirse sólo como una respuesta de los estados nacionales ante el agotamiento del modelo de desarrollo previo. La apertura comercial en los países periféricos o semiperiféricos<sup>(7)</sup> es un complemento indispensable para la globalización.

La apertura comercial, iniciada en la década de los ochenta en gran parte de los países Latinoamericanos se encuadra dentro de los requerimientos de "una economía internacional que exige el derribamiento del proteccionismo como puerta de entrada a la globalización". (Gutiérrez-Haces, 1992, p.80)

La exigencia de diseñar una política librecambista para participar en el comercio mundial viene dada desde el exterior, desde instancias internacionales controladas por los países centrales<sup>(8)</sup>. Según Gutiérrez-Haces, los organismos

---

<sup>(7)</sup> Wallerstein cataloga a los estados nacionales en función del desarrollo de sus fuerzas productivas incluyendo el poderío económico, político y militar de los mismos. La semiperiferia se constituye por países con cierto nivel de desarrollo tecnológico que, sin estar en la punta, les permite cierta presencia en los mercados internacionales y una menor dependencia del centro que la observada en los países periféricos. El planteamiento de Wallerstein es dinámico (no supone un determinismo a ultranza como en el caso de la teoría de centro-periferia). La semiperiferia o alguno de los estados nacionales que la conforman, puede eventualmente avanzar hacia el centro; sin embargo, para ello es necesario que se produzca un descentramiento del sistema mundial, es decir, que se generen a través del tiempo cambios no sólo coyunturales sino estructurales que modifiquen el orden y la jerarquía sistémica (Inglaterra perdió el centro, el cual lo asumió Estados Unidos después de las guerras mundiales de la primera mitad del siglo XX). (Wallerstein, 1990).

<sup>(8)</sup> Según Palacios la política de apertura corresponde, en buena medida, a los paquetes de ajuste diseñados por el Fondo Monetario Internacional (F.M.I.) entre cuyas medidas principales destacan: a) Aplicar una política laboral y salarial restrictiva, b) "liberalizar internacionalmente la economía y abrirla al exterior", y c) "reducir al mínimo el papel del Estado, principalmente a través de la venta de empresas públicas". (Palacios, 1992, p.108).

financieros internacionales impulsan e imponen a los países periféricos políticas de librecambio, desregulación y apertura comercial, entre otras, como condición para renegociar las enormes deudas externas y gestionar los apoyos económicos solicitados por estas naciones.(Gutiérrez-Haces, 1992)

Bernal Sahagún, por su parte, plantea que en el actual periodo los Estados de los países periféricos han adoptado una posición de franca subordinación a las estrategias globales del capital financiero internacional.(Sahagún, 1992)

Para este autor, el triángulo de la transnacionalización y globalización de la economía-mundo se compone por la liberación de los flujos de capitales (conocida también como liberación financiera internacional), la liberación de los flujos comerciales (o apertura comercial) y el control de los movimientos internacionales de fuerza de trabajo.

"La primera y la segunda son exigidas, y frecuentemente impuestas por los gobiernos de los países desarrollados, ya sea de manera directa, merced a convenios bilaterales, o por medio del CFI (capital financiero internacional), con el enorme poder del que dispone gracias a los organismos multinacionales (como el FMI, el Banco Mundial, el Gatt, entre los de mayor peso mundial) que sin excepción introducen siempre cláusulas de compromiso de apertura comercial y de inversiones a través de acuerdos y cartas de intención."(Bernal Sahagún, 1992, p.189).

En este sentido, la apertura comercial en los países Latinoamericanos, lejos de nacer de un proyecto económico emanado de los propios estados nacionales, viene determinado por los imperativos de globalización del sistema mundial. Evidentemente, en la actualidad el proyecto económico de los países Latinoamericanos no se sustenta prioritariamente en la industrialización nacional mediante la sustitución de importaciones ni en la expansión del mercado interno, sino en la producción de bienes que puedan formar parte o integrarse a las cadenas productivas globalizadas. Se trata de atraer y localizar dentro del espacio nacional aquellas fases del proceso de fabricación y ensamblaje global o continental en los que se tiene una ventaja comparativa. En este contexto, los países periféricos atraen generalmente las fases de menor sofisticación

tecnológica y de mayor utilización de mano de obra barata. Lo cierto es que, en términos del comercio exterior, esto se expresa en un incremento substancial de las importaciones y de las exportaciones en países y regiones que durante décadas basaron su modelo económico en la protección de sus mercados internos.

Ahora bien, la presión de los organismos internacionales para establecer políticas de liberalización económica y de apertura comercial y financiera, lejos de encontrar resistencia en los gobiernos de los países periféricos y semiperiféricos, ha sido aceptado generalmente de buen grado. Al menos el discurso oficial de muchos países Latinoamericanos durante la década de los ochenta parece no dejar duda al respecto.

En México, a partir de 1988, el gobierno señala constantemente la necesidad de integrarse a la globalización mediante una política nacional de apertura comercial y liberalización económica. Textualmente se señala que "La tendencia a la globalización se aplica a todas las partes del mundo..." "La economía mundial se convierte en un organismo único a cuyo margen no puede desarrollarse ningún Estado, independientemente de su sistema social y nivel económico. Este hecho pone al orden del día la necesidad de elaborar un mecanismo conceptualmente nuevo de funcionamiento de la economía mundial y reestructurar la división internacional del trabajo".(Col. Política y Derecho, 1993, p.83-84)

Las políticas internas de privatización, desregulación, apertura comercial y financiera son justificadas en función de los imperativos de la globalización. "En lo económico la globalización de los mercados, la emergencia de los nuevos centros de comercio, las finanzas y las tecnologías, la revolución en los conocimientos imponen la necesidad de cambios al interior de las naciones para asegurar su lugar en los mercados internacionales" (Col. Política y Derecho, 1993, p.84)

El discurso del Estado Mexicano actual ubica al comercio internacional como uno de los elementos fundamentales del nuevo modelo de desarrollo al señalar que "El poder del comercio es una fuerza de progreso. Los mercados abiertos

son la clave para que continúe creciendo el mundo en desarrollo" (Col. Política y Derecho, 1993, p.84) "El crecimiento económico depende, como nunca antes, de la apertura de nuevos mercados en el extranjero y de la expansión del volumen del comercio mundial" (Col. Política y Derecho, 1993, p.87). De esta forma, la apertura comercial aparece como uno de los ejes prioritarios que han asumido muchos países periféricos para integrarse en el proceso de globalización económica<sup>(9)</sup>. En definitiva, la apertura comercial ha operado como un complemento de gran importancia del proceso de globalización, propio de la economía-mundo capitalista, impulsado por los países centrales.

Ahora bien, en este proceso de complementación e integración al sistema mundial, los Estados-Nación han tenido un papel relevante. En este sentido, la organización de la economía-mundo en base a un sistema interestatal (al estilo de Wallerstein) parece tender a sostenerse todavía durante largo tiempo. Lo cierto es que sin el concurso de los estados-nacionales y sus instituciones no podrían haber sido implementadas tan rápidamente las políticas de apertura.

El Estado como órgano de intermediación entre los requerimientos del sistema global y las demandas de las naciones, modifica su papel y sus prioridades frente a la economía y la sociedad. Tal como lo señalan estudiosos del caso, el adelgazamiento del Estado no necesariamente constituye un signo de debilidad<sup>(10)</sup>, sino un proceso de reestructuración interna mediante la cual se articula a las necesidades de liberalización económica y a los requerimientos de los organismos financieros mundiales. (Gutiérrez-Haces, 1992).

Es evidente que las funciones y la orientación del Estado se han modificado en la medida en que se reestructura el capitalismo mundial. Precisamente, "la apertura al exterior constituye un elemento medular de la estrategia de desarrollo en torno a la que se organiza esa reforma del Estado".(Palacios,

---

<sup>(9)</sup> En el discurso del Estado Mexicano se asienta la intensión de "participar de lleno en la recomposición de la economía mundial"(Col. Política y Derecho, 1993, p.300). Aunque esta posición es más voluntarista que realista, dada la posición subordinada del país en la economía-mundo capitalista. Voluntarismo para participar de manera más activa en la transformación capitalista mundial.

<sup>(10)</sup> Al respecto, Norberto Bobbio señala que "El ideal del Neoliberalismo se vuelve ahora el del Estado al mismo tiempo mínimo y fuerte."(Fernández, 1990, p.6).

1992, p.99). La necesidad de reimplantar el predominio del mercado y el libre intercambio y de reducir la acción del Estado en la economía en un contexto de internacionalización de las relaciones de producción y de conformación de grandes corporaciones oligopólicas que operan globalmente, ha sido catalogado como una nueva versión del liberalismo decimonónico<sup>(11)</sup>. Esta visión neoliberal es presentada por los grandes organismos financieros internacionales y por los propios Estados nacionales como un ajuste y reestructuración del aparato económico de los países que conforman la comunidad internacional para "reducir costos de producción, expandir el potencial productivo del sistema vía innovación tecnológica y desarrollar el más eficaz sistema de obtención y manejo de materias primas y productos a escala mundial."(Palacios, 1992, p.103).

Para Koldo, en esta fase neoliberal del sistema capitalista, "la función primordial del Estado, más allá de preservar el orden público, es la de renovar las condiciones para la acumulación de capital en un proceso de reestructuración de la economía mundial y de los segmentos nacionales que la integran".(Kolko, 1988, p.188). Pero, aunque el Estado ha sido un actor principal en la desregulación, privatización y apertura, ello no implica que las mismas fuerzas que ha desatado, en un futuro próximo, lo rebasen y le hagan perder importancia como instancia de intermediación y poder. En la actualidad, tanto los imperativos de la producción globalizada, como las reivindicaciones regionales al interior de las naciones (sea por cuestiones de índole económica, política, cultural o étnica), muestran las crecientes dificultades de los Estados para incidir y controlar los procesos que se desarrollan en los espacios nacionales.

En todo caso, frente a las tendencias de internacionalización propiciadas por los países centrales, por el capital transnacional y por los grandes organismos financieros, los Estados-Nación han respondido con políticas complementarias, como la apertura comercial, la privatización de empresas públicas, la

---

<sup>(11)</sup> Según Palacios, "Es con base en estas ideas, que reflejan fielmente los principios de la reestructuración capitalista en marcha, que diversos países en América Latina empezaron en los años ochenta a reorientar sus estrategias de desarrollo, así como a reformar su estructura institucional con el fin de modificar el papel del Estado en la sociedad y la economía, siendo México un caso notable."(Palacios, 1992, p.104)



liberalización en los flujos de capitales y la desregulación de la actividad económica en general. Por lo tanto, aunque los Estados-Nación están lejos de desaparecer, es notoria su creciente interdependencia en torno al sistema mundial, mientras los márgenes de autonomía y soberanía decrecen. Esto es más evidente en el caso de los países periféricos.

Desde la perspectiva del análisis territorial, lo anterior conduce nuevamente a reforzar el planteamiento de desplazar la unidad de análisis desde el espacio-nación hacia el espacio-global. Sin embargo, junto con la globalización han aparecido procesos de conformación de bloques regionales de países que buscan integrarse comercial y económicamente. En algunos casos, como en el de la Comunidad Económica Europea, también se esperan alcanzar altos niveles de integración política. Este ingrediente no puede soslayarse en términos de los estudios territoriales y su unidad de análisis.

#### **2.4. Globalización, formación de bloques y unidad de análisis en los estudios territoriales.**

La integración de espacios nacionales en bloques económicos y comerciales es otro proceso dominante en la actualidad que muestra las limitaciones de una unidad de análisis ubicada en los estados nacionales. En términos del análisis territorial algunos autores han señalado con claridad esta situación. Se ha dicho claramente que "la homogeneización progresiva de las condiciones entre países, en materia de aranceles entre otros, borra la primacía del espacio-nación como unidad de referencia para el estudio territorial". (Hiernaux, 1992). En el mismo tenor se ha señalado también que "las desigualdades regionales hoy no se expresan solamente en términos de diferencias entre regiones frente a un referente nacional, sino cada vez más como reflejo de diferencias en la posibilidad de integrarse a escala mundial o por lo pronto, en el bloque económico de pertenencia."(Hiernaux, 1993, p.12)

Así, la conformación de bloques plantea una nueva disyuntiva para la determinación de la unidad de análisis de los estudios territoriales. Hay quienes piensan que sólo basta con mover la unidad de análisis desde el espacio-

nacional al espacio del bloque económico-comercial de pertenencia para contextualizar adecuadamente los cambios territoriales recientes. Desde luego, la formación de bloques regionales es una de las tendencias principales en la reestructuración capitalista actual. Sin embargo, este proceso no es ajeno al funcionamiento del sistema mundial. Aunque los bloques en un momento dado puedan actuar como barrera física a la internacionalización amplia de las relaciones económicas, las tendencias seculares de expansión del capital a nivel global no dejarán de manifestarse en los espacios regionales.

En este sentido, Castells (1996) plantea que las nociones de regionalización por bloques y globalización no son contradictorias. "Hay, sin duda, una economía global porque los agentes económicos operan en una red global de interacción que trasciende las fronteras nacionales y geográficas de los bloques; pero tal economía no es indiferenciada y los gobiernos nacionales tienen una influencia importante sobre los procesos económicos" (Castells, 1996, p.102). Por lo tanto, "la diferenciación política dentro de este sistema global define procesos económicos y formas estratégicas de competencia entre agentes. En ese sentido, considero que la regionalización es un atributo sistémico de la economía global e informatizada. Esto es porque los estados son la expresión de las sociedades, no de las economías. Lo que resulta crucial, en la economía global e informatizada, es la compleja interacción entre instituciones políticas históricamente arraigadas y la creciente globalización de los agentes económicos" (Castells, 1996, p.102).

De esta forma, el riesgo que se corre al ubicar el centro de la explicación de los fenómenos territoriales en el funcionamiento del bloque, es precisamente el de excluir manifestaciones espaciales importantes que corresponden a tendencias seculares del desarrollo capitalista y cuyas determinaciones pueden encontrarse más allá de los límites del bloque (en tanto este es excluyente y pone énfasis en su funcionamiento interno). En definitiva, esto da lugar a interpretaciones equivocadas en lo que respecta a las formas de estructuración del territorio en países como México.

Desde la perspectiva estructural sistémica de Wallerstein, la globalización y la conformación de bloques no tienen porque considerarse tendencias opuestas

en el largo plazo. Esta idea del antagonismo entre la apertura bilateral (es decir, hacia el bloque exclusivamente) y la multilateral parece surgir por tomar en cuenta sólo los acontecimientos relevantes o coyunturas específicos del momento, dejando de lado los procesos de largo aliento, es decir, los procesos estructurales de larga duración. Aquello a lo que se llama globalización no es más que un proceso secular, de larga duración.

En realidad, para Wallerstein la conformación de bloques es una expresión del funcionamiento de la economía-mundo hoy en día, por ello no pretende explicar el desarrollo actual del capitalismo mundial a partir de la existencia de bloques. En efecto, para este autor la formación de bloques tiene que ver con el "descentramiento" del sistema-mundo, debido al fin de un ciclo hegemónico. Tal "descentramiento" del sistema mundial está representada, en este caso, por la pérdida de la hegemonía de los Estados Unidos.<sup>(12)</sup> Ello propicia un renovado balance de poder, una "rivalidad entre grandes potencias y" [...] "un incierto reacomodo de alianzas". (Wallerstein, 1992, p.83). Actualmente se asiste al surgimiento de potencias alternativas y a la alianza de países que se conforman en bloques liderados por alguno de sus miembros para disputar la hegemonía del sistema mundial.

En tanto que lo que se disputa es la centralidad, no tiene sentido ubicar la unidad de análisis de los estudios sociales y territoriales en los bloques regionales. En efecto, la pertenencia de un estado nacional o región a un bloque determinado no excluye interacciones de estos lugares con países o regiones de otro bloque, cuyo centro se ubica en lejanas latitudes. Un ejemplo de este descentramiento lo encontramos precisamente en el litoral del Pacífico Mexicano. Aunque el país se integra crecientemente al bloque Norteamericano, algunas regiones del litoral tienen fuertes vinculaciones productivas, comerciales y tecnológicas con el bloque asiático y con los países de la Cuenca del Pacífico. Por lo tanto, coexisten, si se quiere en un proceso complejo y contradictorio, la bilateralidad y la multilateralidad en diversas regiones de un espacio nacional. Así, la unidad de análisis parece rebasar los límites de los

---

<sup>(12)</sup> Hay autores que señalan claramente que la guerra intercapitalista la están ganando, en el terreno económico, Japón y Alemania, en tanto, Los Estados Unidos aparecen abanderando una estrategia perdedora.

bloques regionales, lo cual no significa que se ignore su existencia y su actual importancia en los procesos territoriales actuales.

En el estudio del papel que tienen los puertos del Pacífico Mexicano en la reestructuración territorial de amplias regiones del país es insuficiente ubicar la unidad de análisis tanto en el espacio nacional como en el espacio supranacional constituido por bloque regional Norteamericano que conforma el llamado Tratado de Libre Comercio de Norteamérica. Aquí nuevamente el funcionamiento del sistema-mundo y, en especial, la interacción entre dos bloques de este sistema (el Asiático y el Norteamericano) que se espacializan en la llamada Cuenca del Pacífico, genera determinaciones y fuertes impactos en la estructuración territorial del litoral del Pacífico Mexicano.

Sin embargo, cabe reiterar que lo dicho anteriormente no significa que los bloques y los países desaparezcan del análisis, con sus fronteras, sus funciones e implicaciones en un ámbito territorial determinado, ni que se imposibilite el reconocimiento de procesos regionales diferentes dentro del mismo estado nacional. Más bien lo que implica es que estos niveles de análisis no pueden ser comprendidos e interpretados correctamente sin ubicarlos dentro de un marco global de determinaciones establecidas por el funcionamiento del sistema mundial.

Ahora bien, aquí no se pretende realizar un estudio determinista, puesto que el desplazamiento de la unidad de análisis hacia el sistema-mundo no excluye la existencia de varios niveles analíticos interrelacionados. En los estudios del territorio se tienen al menos tres grandes niveles de análisis que se relacionan e interactúan mutuamente, aunque con diferentes grados de penetración e impacto. En primer término, el ámbito global con las determinaciones dominantes del sistema mundial, incluida la formación de bloques. En segundo lugar, el nivel correspondiente al estado-nación que, a partir de la apertura comercial en países periféricos, ha perdido fuerza como ámbito de ordenación territorial en las regiones que lo conforman. En este sentido cabe señalar que con la apertura comercial, con la "desregulación" de la economía y la vida social, con el nuevo protagonismo del capital privado nacional y transnacional y con la contracción del aparato estatal y la reducción de su intervención social,

los estados nacionales ven limitada su "capacidad planificadora, descentralizadora e inductora del desarrollo regional". (Pradilla, 1995, p63). Por último, el nivel regional-local que, como respuesta a los cambios recientes, emerge con nuevos bríos para reivindicar, por una parte, mayor grado de autonomía frente al estado nacional y por otra, para identificarse, diferenciarse y en algunos casos enfrentar a las tendencias homogeneizadoras de la globalización. En esos tres niveles se desenvuelven agentes sociales con motivaciones e intereses diferentes y, muchas veces, contradictorios cuyas interacciones tienen impacto en la organización del territorio.

En este sentido, se va más allá de concepciones netamente deterministas como la de los teóricos de la Nueva División Internacional del Trabajo (Frobel, Heinrichs y Kreye, 1980) que desde fines de la década de los sesenta plantearon que *"los países (o regiones) desarrollados se convertían a la vez en las regiones centrales de la organización del trabajo y en los principales mercados, pero deslocalizaban hacia regiones más pobres y menos cualificadas las actividades manuales destinadas a su propio mercado."* (Benko y Lipietz, 1994, p.28).

Este planteamiento estructuralista, en términos generales describe acertadamente la trayectoria de reestructuración del capitalismo a nivel mundial, sin embargo, no considera en ningún momento la especificidad de las sociedades locales y el papel del Estado, es decir omite niveles de análisis intermedios que interactúan y se combinan con las determinantes globales.

En los estudios territoriales tales omisiones o falta de integración entre los niveles de análisis tiene inconvenientes, pues como señala Santos el espacio no es un simple reflejo que al momento en que se produce un cambio de modelo o de modo de producción se modifica completamente de acuerdo al nuevo paradigma de desarrollo. El espacio es también un testimonio, *"una forma durable, que no se deshace paralelamente al cambio de los procesos; al contrario, algunos procesos se adaptan a las formas preexistentes mientras que otros crean nuevas formas para insertarse en ellas"*. (Santos, 1990, p.154)

Así, el ubicar la unidad de análisis de estudios territoriales en el espacio global no implica desconocer la interacción entre diversos niveles de análisis. En efecto, como plantea Santos, *"el espacio total (o global) es el espacio mundialmente interrelacionado, aunque las transformaciones espaciales se deban a la intervención simultánea de redes de influencia, que operan a la vez en una multiplicidad de escalas y niveles, desde la escala mundial hasta la escala local"...* El espacio total y el espacio local son aspectos de una única y misma realidad, de la imagen de lo universal y de los particulares. La sociedad global y el espacio global se transforman con el tiempo, en un movimiento que, aunque interesa igualmente a las diversas fracciones de la sociedad y del espacio, es el resultado de la interacción entre la sociedad global y el espacio global y sus diversas fracciones".(Santos, 1990, p. 182-183)

Ahora bien, la ubicación de la unidad de análisis en el espacio global no implica necesariamente que todas las regiones del mundo y todos los territorios queden incluidos dentro de la dinámica capitalista dominante. Si por algo se caracteriza esta nueva fase de reestructuración es por la posibilidad que generan las nuevas tecnologías de vincular ciertos lugares, o fragmentos espaciales selectos, a los circuitos de acumulación mientras que una parte importante de las regiones, especialmente en países periféricos, parece quedar excluida de tales dinámicas.

## **2.5. Globalización y reestructuración territorial.**

La globalización y la creación de bloques no homogeneizan todo el territorio del planeta, o de un conjunto de países o de un sólo país bajo circuitos capitalistas de producción. Por el contrario, tal proceso de homogeneización se está manifestando de forma fragmentada (Pradilla, 1993). Algunos ámbitos territoriales de los países periféricos están quedando al margen de estos circuitos.

*"Una caracterización evidente de la globalización en su dimensión territorial, es que no requiere el control del espacio continuo, es decir de la totalidad del*

*espacio para operar. Logra su expresión territorial en puntos selectos (place o lugares a la Giddens), pero permea indirectamente a la totalidad del globo, por medio de la dominación de una lógica avasalladora que permite la convivencia de agentes y actuaciones distintas (excluidas) pero incapaces de expandirse sobre los espacios y las actividades dominadas por la lógica central del capitalismo.*"(Hiemaux, 1993, p.9).

El capital tiene gran movilidad, pero esa dinámica está lejos de ser absoluta. En países periféricos, por ejemplo, pocos lugares pueden ofrecer las condiciones de rentabilidad exigidas. La dotación de infraestructura económica y social, la mano de obra calificada y barata, el clima social, los ambientes empresariales, las facilidades de comunicaciones a larga distancia son algunos de los elementos que tienden a definir los lugares selectos de inversión y desarrollo capitalista. Y la conexión entre estos fragmentos territoriales se apoya en las innovaciones tecnológicas recientes de los medios de transportes y comunicaciones. Estos elementos, junto con las innovaciones en los sistemas productivos han generado grandes redes globales de producción circulación y distribución que intercambian información, formas de hacer (Know how) y bienes entre los fragmentos territoriales distantes. Como señala Santos, todo cambio tecnológico *"es revolucionario en relación al dominio del espacio por el hombre"*. (Santos, 1990, p.179).

Ahora bien, esto supone, principalmente en países periféricos, que se profundicen las diferencias entre las regiones e incluso al interior de las mismas. Mientras algunos espacios logran insertarse en los procesos productivos globales, otros quedan fuera de estos circuitos. En ese sentido, *"estamos enfrente a la constitución de espacios y sociedades que funcionan con dos velocidades"*.(Hiemaux, 1993, p.8)

Así, podrá decirse que la globalización, en su expresión social y territorial *"no llega a todos los actores, ni es utilizada de igual forma por todos los agentes"*.(Santos, 1990, p.186). En definitiva, lo que Santos llama instrumentos actuales de la globalización, porque eliminan el tiempo, están al alcance de pocos agentes y zonas del planeta.

En este sentido Wallerstein señala que: "Las economías mundiales son vastas y desiguales cadenas de estructuras de producción diseccionadas por múltiples estructuras políticas (Estados-nación). Su lógica básica es la de que la plusvalía acumulada se distribuye desigualmente en favor de quienes pueden lograr diversos tipos de monopolios temporales en las redes del mercado."(Wallerstein, 1990, p.408).

Así, el territorio se estructura crecientemente por la conformación y, en algunos casos, por una superposición de redes vinculadas a través de nodos que funcionan como espacios que adquieren mayor importancia o valor que los lugares que están fuera de la red. en otras palabras, podría decirse que el territorio tiende a reticularizarse y las regiones se transforman en una superposición de redes, sin embargo, todo ello no puede ser cabalmente comprendido sin analizar el vínculo entre la innovación tecnológica, la producción global y la reestructuración del territorio.



### 3. INNOVACION TECNOLOGICA, REDES Y FRAGMENTACION TERRITORIAL.

#### 3.1. Innovación tecnológica y territorio.

La innovación tecnológica, a diferencia de la invención tecnológica, está relacionada con la restauración de la tasa de ganancia y con el cambio en los patrones de acumulación. Cuando se llega a un punto de crisis en que la acción dinámica de los agentes, (que constantemente reasignan capitales en la búsqueda de tasas de ganancia superiores a la de otros capitalistas) se paraliza, cuando cualquier nueva inversión no obtiene la rentabilidad esperada porque el patrón de acumulación vigente ya no acepta más capitales, se produce la necesidad de "*un rompimiento de las condiciones en que se venía realizando el proceso para generar un nuevo ciclo de acumulación bajo una nueva configuración tecnológica y distributiva*".(Ortíz, 1993, p. 91)

Se requiere de una modificación que trastoca el modelo de acumulación y plantea la necesidad de una innovación tecnológica para restituir la tasa de ganancia y, con ello, reabrir una fase expansiva en los ciclos recurrentes del capital<sup>(1)</sup>. En ese sentido, la innovación tecnológica va más allá del simple perfeccionamiento de las maquinas y equipos. Está asociada a un cambio fundamental en las formas de organización de la producción, la circulación y la distribución. Así, la reconstitución de la tasa de ganancia mediante la introducción de tecnología implica la destrucción de capitales (aquellos que no pueden competir en las nuevas condiciones), pero supone también la construcción de nuevas formas organizativas, de nuevas relaciones capital-capital y capital-trabajo, de nuevos productos y de una nueva forma de organización territorial. (Schumpeter, 1971)

---

<sup>(1)</sup> En general, los autores que avalan la interpretación de las ondas largas del capitalismo ubican los periodos de innovación tecnológica como fase previa a un nuevo ciclo expansivo. Tal es el caso de Kleinknecht.

La innovación tecnológica aparece asociada a la creación de nuevos productos y a la apertura de nuevos mercados, es decir, a la expansión del capital. En este sentido, se ha relacionado siempre con las aceleraciones en los procesos productivos y con las revoluciones en el transporte y las comunicaciones que han producido el efecto de reducir las barreras territoriales. Sin embargo, el cambio tecnológico (y su movilidad o expansión territorial) supone también nuevas jerarquías y desigualdades espaciales.

### 3.1.1. Tecnología y dinámica territorial.

La reciente revolución tecnológica en la producción, los intercambios y las comunicaciones ha tenido un fuerte impacto teórico y conceptual en el análisis territorial, además de las alteraciones de orden empírico. Para autores como Aydalot, Santos y Castells, cuyo acervo conceptual para el análisis territorial proviene, al menos inicialmente, del materialismo dialéctico, la innovación y movilidad o expansión tecnológica se convierte en el elemento central para el estudio espacial. Tales autores, en una suerte de rompimiento con los planteamientos marxistas tradicionales sobre el territorio, señalan que las inversiones de capital y la relación entre capital y producto (hipótesis implícita en los coeficientes de capital constante) son poco efectivas para explicar el desarrollo o comportamiento de un territorio determinado.<sup>(2)</sup>

Santos plantea que "toda técnica nueva es revolucionaria en relación al dominio del espacio por el hombre".(Santos, 1990, p.179). En esta misma vertiente,

---

<sup>(2)</sup> Según autores marxistas, cada espacio genera un plusvalor que corresponde a la diferencia entre la producción interna y el consumo de los trabajadores de la zona. En ese sentido, es posible realizar un análisis estructural o "institucional" para conocer la localización y el destino del plusvalor espacio por espacio. Podemos estudiar así la movilidad del plusvalor (movilidad del capital a fin de cuentas) y podemos clasificar de explotada a la zona que transfiere una parte del plusvalor generado hacia otras regiones. Por lo tanto, es posible buscar la explicación de esos movimientos de capital en la estructura económica y social (es decir, en el modo de producción capitalista). Esta es la aproximación al análisis territorial de numerosos autores marxistas. Razonar así tiene sentido si se privilegia una fuerte relación entre inversión y crecimiento, entre capital y producto (hipótesis implícita en los coeficientes de capital constante), ya que se trata de rendir cuenta de niveles de producción y de ritmos de crecimiento diferentes.

considera que la innovación tecnológica puede concebirse como un punto de partida para el análisis espacial. Por otra parte, Aydalot señala que "Es fundamentalmente una elección dentro de la teoría económica lo que está en cuestión. Si se considera que el nivel tecnológico es esencial y aventaja en importancia al nivel de la inversión y acumulación, las transferencias de plusvalor son menos relevantes que la localización y selección espacializada de las técnicas. Esta es otra concepción del crecimiento económico y la explotación".(Aydalot, 1980, p.15-16).

Según este autor, "el imperialismo no se define por la aptitud de ciertos espacios para imponer a los trabajadores de otros espacios tasas de remuneración inferiores a las que se pueden obtener en los espacios dominantes; más bien se define por la aptitud del capitalismo para imponer una división interespacial del trabajo tal que ciertos espacios tienden a especializarse en procesos productivos con una fuerte dosis de conocimientos, mientras que otros espacios se especializarán en fases productivas de ejecución que requieren niveles de conocimiento inferiores"(Aydalot, 1980, p.16). Por lo tanto, resulta obvio que los costos comparados de reproducción de la fuerza de trabajo sean diferentes. En este sentido, no tiene mucho valor diferenciar en el espacio los costos de reproducción de la fuerza de trabajo.

Aydalot refuta los planteamientos marxistas convencionales y señala que la lógica misma del sistema ofrece una mejor explicación de su funcionamiento. Las diferencias de renta media entre espacios revelan, más que una diferencia en la tasa de explotación, la capacidad del sistema para diferenciar las aptitudes productivas en el territorio. (Aydalot, 1980)

Con tal argumentación, Aydalot pone en el centro del análisis territorial la cuestión del desarrollo tecnológico desigual. Así, la acumulación y del plusvalor generado en un territorio, sin dejar de tener importancia, pasa a segundo plano y se pone el acento sobre la suma de conocimientos técnicos utilizados en un espacio determinado.

Los productos nuevos responden a la necesidad de la población de los países desarrollados, "sea para su reproducción, sea para contar con un cuadro de

vida inherente a las nuevas formas de organización social (urbanización, transporte, etc.); o bien los productos nuevos responden a las necesidades de nuevas técnicas de producción: En todos esos procesos el elemento motor está formado por la intensificación de los conocimientos técnicos utilizados" (Aydalot, 1980, p.17). Entonces, "los espacios se diferencian más en función de las aptitudes productivas de su fuerza de trabajo y de sus posibilidades de crear nuevos productos con procedimientos técnicos más avanzados que sobre la base de sus stocks o capitales acumulados"(Aydalot, 1980, p.17). La movilidad del trabajo, la transmisión interespacial de tecnologías y la movilidad de actividades devienen entonces esenciales. Así, la repartición espacial de la inversión no es más que el resultado de decisiones de movilidad de las actividades.

Este planteamiento tiene diferencias importantes con las tesis de la teoría económica clásica y algunos desarrollos de tipo marxista: Para Ricardo y sus sucesores, los espacios son solamente lugares para el intercambio, esta es la hipótesis de la inmovilidad de los factores. Dentro del análisis marxista del capitalismo se plantea que la explotación debe pasar por el intercambio. El análisis marxista del monopolio de Baran y Sweezy plantea una relación interespacial por la movilidad del capital entre espacios autónomos.

Ahora bien, ciertos desarrollos de corte "estructural- sistémico", apoyados en el acervo conceptual del materialismo dialéctico, han comenzado a plantear el problema en términos mundiales, es decir, de un espacio mundial o global, y a privilegiar el análisis del papel de las innovaciones tecnológicas en la producción y el intercambio (incluyendo a las comunicaciones y los transportes). Como se podrá observar en el transcurso de este trabajo, los planteamientos de Santos, Veltz, Amin y Robins, Castells y el propio Aydalot, entre otros, se encaminan en este sentido.

A fin de cuentas según la base teórica sobre la que se realice el análisis se le dará más importancia a determinados elementos sobre otros. En este sentido, si se privilegia la teoría clásica del libre cambio se fijará la atención en el rol del intercambio comercial; si se da más importancia a la teoría de la producción a partir de hipótesis Keynesianas o marxistas clásicas, el rol de las inversiones y

del plusvalor generado será dominante. Ahora bien, si se privilegia la elección tecnológica y la producción fragmentada e integrada a nivel global de bienes heterogéneos cualitativamente diferenciados, como lo hacen los planteamiento de corte estructural-sistémico, "es la evolución espacial de las fuerzas productivas el objeto principal del análisis" (Aydalot, 1980, p.18).

### **3.1.2. Movilidad y transmisión espacial de la tecnología.**

Quizás el aporte más importante de Aydalot es el carácter dinámico que establece para el análisis espacial. Tal característica deviene, sin duda, del papel central que le otorga a la innovación tecnológica y al desarrollo de las fuerzas productivas, las cuales suponen intrínsecamente movilidad y expansión. Para Aydalot el espacio debe ser analizado dentro del contexto de las movilidades jerárquicas que lo estructuran. La noción de movilidad es central para entender la relación interespacial. En ese sentido, el análisis es dinámico por naturaleza. (Aydalot, 1980)

La movilidad económica constituye un mecanismo de ajuste (que no de equilibrio) de los sistemas económicos. El carácter alternativo de la movilidad permite ligar el análisis económico general con el análisis espacial. No se trata de adherir a un modelo global un apéndice espacial, sino de considerar los ajustes espaciales como mecanismos que juegan un rol determinante.(Aydalot, 1980)

Este planteamiento es contrario a la lógica neoclásica que se basa en un modelo de equilibrio que opera mediante ajustes inmediatos entre precios y cantidades realizados por el mercado. El carácter inmediato de las reacciones y el carácter total de los ajustes, así como la perfección de la libre competencia, son hipótesis inflexibles de la teoría neoclásica de la producción y de la distribución que suponen tendencias al equilibrio en las tasas de rendimiento de los intercambios, neutralidad en el progreso técnico y homogeneidad en los factores, entre otros elementos.

Por el contrario, todo el análisis de la movilidad económica y territorial propuesto por Aydalot, es un análisis de los desequilibrios, de las desigualdades. En efecto, si se abandona la problemática del equilibrio, la movilidad toma un lugar mucho más importante. Esta aparece indisolublemente ligada a los fenómenos de disparidad. Su carácter permanente puede ser analizado; la relación entre una movilidad renovada cotidianamente y las diferencias también variables entre espacios implica cuestionamientos relevantes. La noción de movilidad se integra en el seno de un esquema dialéctico entre el acontecimiento que crea "perturbación" en un espacio determinado y el proceso de integración de ese lugar a un sistema, es decir, hay una retroalimentación que absorbe los eventos en un estado de modificación del sistema mismo.(Aydalot, 1980, p.22)

La diferenciación entre espacios puede darse también por la diferenciación en las técnicas de producción<sup>(3)</sup>. Para Aydalot, las dos concepciones del espacio (es decir, a partir de la movilidad o partir de la tecnología) son de hecho similares. Es factible considerar que las grandes economías dotadas de gran movilidad se desplazan empujados por la búsqueda de nuevas tecnologías adaptadas a sus estructuras. Pero el espacio no es solamente un conjunto de productos, de factores o de técnicas, es también una estructura social. Por lo tanto, las movilidades interespaciales son intercambios entre categorías sociales jerarquizadas, dotadas de poderes desiguales. Las desiguales dotaciones espaciales de capital, tecnología, conocimientos, suponen relaciones desiguales entre las fuerzas que las componen. Un espacio dominado es también un espacio que abriga a las fuerzas sociales dominadas.(Aydalot, 1980, p.22-23)

La movilidad, dentro de un enfoque estructural-sistémico, está limitada y acotada por los imperativos del sistema-mundo capitalista (Wallerstein, 1990). Es un elemento que refleja las condiciones dinámicas, inestables y desiguales del modo de producción dominante a nivel global. En este sentido, es substancialmente distinta a los planteamientos estáticos y excesivamente

---

<sup>(3)</sup> A partir de la fase de globalización, el tema de la movilidad tecnológica como elemento dinámico y crucial en la reestructuración territorial es retomado por autores como Veltz, en su conceptualización del territorio-red (Veltz, 1994) y por Castells, en su teoría sobre el "espacio de flujos" (Castells, 1996). Ambos serán abordados con mayor profundidad en incisos y capítulos posteriores de este trabajo.

deterministas de la teoría de centro-periferia y de la teoría de la dependencia. Obviamente también se diferencia de la teorización funcionalista que plantea una movilidad neutral, sin condicionamientos.

Así, los desplazamientos y la movilidad no son neutros: "Ellos tienden a reproducir la lógica del sistema, es decir su estructura social".(Aydalot, 1980, p.23). Las diferencias en poder, en funciones económicas ejercidas, en nivel tecnológico de las diversas actividades que experimenta la estructura del sistema se materializan en el espacio.

Para Aydalot, la movilidad se expresa como la materialización de relaciones desiguales entre agentes insertados dentro de determinadas formas de producción, es decir, la desigualdad aparece como fuente de la movilidad. En esta perspectiva, el desarrollo desigual en el espacio expresa en última instancia el contenido desigual de las relaciones sociales. Por eso plantea que la movilidad es el instrumento de relaciones jerárquicas entre centro y periferia, sea esta entre países o entre regiones.

### **3.1.3. Difusión tecnológica y espacio.**

En un mundo crecientemente interrelacionado por flujos de mercancías, capitales e información, en un contexto en que las empresas encuentran mayores facilidades para localizar plantas o partes del proceso productivo en diversos lugares del orbe según sus conveniencias de costos y acceso a los mercados, los desplazamientos de actividades económicas juegan necesariamente un papel en la estructuración espacial global. Asimismo, no puede negarse el papel central de la tecnología y de la movilidad espacial de la tecnología en este marco. Tal como señala Aydalot, "Las leyes de movilidad de la producción son también las leyes de la transmisión espacial de la tecnología"(Aydalot, 1980, p.137)

Ahora bien, la tecnología tiene diferentes formas de desplazarse desde los lugares donde es concebida hacia otros espacios donde el desarrollo de las

fuerzas productivas es menor. Sin embargo, este proceso no deja de llevar implícito dificultades para la adaptación y el aprovechamiento de la innovación tecnológica en los espacios subordinados.

La tecnología se puede desplazar a los espacios importadores mediante el comercio internacional de bienes. Sin embargo, cuando se trata de bienes de consumo se difunde el nuevo producto, más no la nueva tecnología. En el caso de los bienes intermedios y de capital, el país comprador se beneficia de un acceso limitado a la nueva tecnología, pero la disponibilidad de una nueva máquina no implica la aptitud para reproducir su tecnología. Lo cierto es que pocos países tienen un nivel de desarrollo tal de sus fuerzas productivas para reproducir posteriormente una tecnología importada.

La inversión internacional constituye otro medio de exportar e importar tecnología. La fragmentación de la producción a escala global para posicionarse mejor en los mercados conduce a muchas empresas, principalmente de los países centrales, a invertir fuera de sus fronteras nacionales, lo cual supone una externalización de instalaciones y de tecnologías. Sin embargo, si las funciones que se externalizan tienen un bajo contenido tecnológico o suponen técnicas estandar, la difusión tecnológica será limitada.

Otras técnicas de difusión tecnológica consisten en establecer negocios conjuntos entre empresas de países menos desarrollados y empresas de países centrales. Estas alianzas estratégicas o "joint ventures" pueden tener un papel en la difusión de nuevas tecnologías, sin embargo, su ámbito de acción es limitado.

Finalmente, la compra directa de tecnología es una opción de difusión tecnológica que tiene ventajas en el sentido de que resguarda de mejor manera la autonomía de decisión del país no innovador. Sin embargo, para que esta política tenga éxito el país importador debe tener un nivel de conocimiento y desarrollo tecnológico no muy inferior al país que generó tal tecnología, de lo contrario difícilmente se podría realizar la adaptación tecnológica con éxito.



Independientemente de la estrategia utilizada por países y empresas de los países no innovadores para alcanzar mayores niveles productivos, hay que señalar que la tecnología no goza de una movilidad ilimitada. En efecto, su desplazamiento viene determinado, en buena medida, por la estrategia del centro.

Tal como plantea Aydalot, el primer punto es saber si el centro (definido como el origen de la innovación) acepta la difusión de todos los avances tecnológicos que se crean en su seno o, por el contrario, si conserva el monopolio de algunos de ellos como, por ejemplo, los más rentables y los que le dan derecho de dominar sectores enteros. Estados Unidos vende bienes muy avanzados, sin embargo sólo descentraliza producciones que se sitúan tecnológicamente en un nivel inferior al de punta. (Aydalot, 1980)

Parece evidente que el centro conserva para sí la parte más avanzada de la innovación tecnológica, pero a la vez propicia la movilidad hacia espacios menos desarrollados de las tecnologías que han dejado de estar en la punta o tienden a estandarizarse. Así, a pesar de los constantes flujos de difusión tecnológica del centro hacia la periferia se mantiene una estructura económica y espacial jerarquizada a nivel global.

En otros términos, se puede señalar que los espacios innovadores luchan por conservar el monopolio de las tecnologías más avanzadas, pero tampoco se puede negar que el centro facilita la transmisión de tecnología hacia otros espacios nacionales, aún en detrimento de una parte de su actividad económica nacional. Ahora bien, la transferencia de tecnología no es un regalo del centro, más bien es un arma en sus manos. En efecto, la movilidad deliberada de las actividades de menor nivel tecnológico permite una reconversión del trabajo en las actividades más avanzadas, con una doble consecuencia: bajan los precios de los productos de consumo masivo correspondientes a tecnologías estandarizadas cuya producción ha sido desplazada hacia la periferia y paralelamente se reducen los salarios, en términos reales, en el centro y la periferia. Por eso el centro favorece la transmisión o movilidad espacial de las tecnologías rebasadas, mientras que se aferra a conservar y controlar el monopolio de las tecnologías de punta. De esta forma, la transmisión de

tecnología, y sus mecanismos de distribución constante, no supone más que un proceso para arraigar las jerarquías espaciales.(Aydalot, 1980).

Por otra parte, la movilidad de la tecnología hacia espacios con menor desarrollo de las fuerzas productivas no deja de implicar conflictos. Si la tecnología que fluye desde el centro pudiera ser siempre adaptada y asimilada fácilmente por los espacios que la acogen se podría sostener sin problemas la hipótesis de una homogeneización internacional del trabajo y, en buena medida, del espacio. En este caso, la adaptación tecnológica engendraría directamente la productividad. Sin embargo, las tecnologías importadas tienen problemas de adaptación y la inserción en un contexto socio-cultural y económico diferente a su origen no es fácil.

Una tecnología porta en si misma esquemas de organización social y cultural que pueden no ser transportables directamente y sin precaución a medios muy diferentes de los que la originaron. Además del complejo proceso de adaptación, Aydalot señala un problema general de la movilidad espacial: "La movilidad de técnicas, como toda movilidad, implica costos y tiempos".(Aydalot, 1980, p.143). Boudeville, por su parte, enfatiza tres problemas de la difusión tecnológica: El del conocimiento, la aceptación y la adopción. Según este autor, la adopción de una innovación sigue una progresión logística, a medida que las resistencias sociales, psicológicas y culturales son vencidas. (Boudeville, 1972)

#### **3.1.4. Difusión tecnológica y homogeneización territorial.**

La movilidad de actividades definidas tecnológicamente es el motor esencial de fuerzas que definen la estructuración dinámica del espacio. (Aydalot, 1980, p.153). La tecnología y la localización de actividades son seleccionadas por las empresas que buscan emplazamientos que les ofrecen los tipos de trabajos necesarios al menor costo salarial. Simétricamente, sus elecciones del nivel técnico resultan de un cuidadoso análisis de adaptación de tecnologías y tipos de trabajos o de calificaciones en una región determinada para alcanzar el mejor balance entre productividad y costos. (Aydalot, 1980, p.153). En este

sentido, Aydalot señala que "a cada estructura tecnológica corresponde una estructura espacial de la producción que otorga su lógica a la primera. La división técnica y social del trabajo está íntimamente ligada a la división espacial del trabajo". Ahora bien, lo anterior supondría una cierta tendencia de las empresas a la inmovilidad. Sin embargo, los procesos económicos y sociales y, principalmente la innovación tecnológica las impulsa a desplazarse en el espacio, por eso no es posible una correspondencia total y mecánica entre tecnología y espacio como plantea Aydalot, aunque a la larga hay cierto nivel de adecuación entre el desarrollo de las fuerzas productivas y los espacios donde estas se desenvuelven.

Normalmente las actividades de punta se localizan en el centro, porque cualquier otra localización implicaría una baja en el nivel de productividad, una inadecuación tecnológica no compensada por los menores salarios de las zonas periféricas<sup>(4)</sup>. Sin embargo, dentro de los espacios periféricos es común que coexistan diversos niveles tecnológicos. Esto es más evidente con la fragmentación y globalización de los procesos productivos que permite, con el apoyo de las recientes innovaciones en comunicaciones y transportes, la deslocalización de actividades con niveles tecnológicos relativamente altos hacia espacios poco desarrollados, formando verdaderos islotes o fragmentos territoriales cuyo desarrollo de las fuerzas productivas es superior al del entorno.

Al establecer que el motor principal del desplazamiento de actividades en el espacio está constituido por la dinámica de la tecnología, Aydalot realiza un importante aporte teórico y práctico para analizar el vínculo entre la innovación

---

<sup>(4)</sup> Las ramas nuevas se fijan en el centro porque sólo el centro les ofrece el tipo de trabajo, calificación y conocimiento correspondiente a las tecnologías más avanzadas. Paralelamente, el nivel tecnológico de todas las otras actividades se eleva, ya que reaccionan ante los nuevos productos y ramas, pero también se inicia el movimiento de las actividades desplazadas del centro. La aparición de una actividad nueva en el centro tendrá por efecto, inmediato o no, la expulsión de las actividades más antiguas implantadas en ese lugar (ya que le disputará, entre otras cosas, la utilización del trabajo de mayor calificación). Estos movimientos tomarán la forma de un desplazamiento del centro hacia la periferia, por lo tanto, la pérdida de rango en la jerarquía de actividades impulsa a las ramas o empresas que dejan de estar en la punta tecnológica a seleccionar localizaciones menos centrales. Así, según Aydalot, el nivel tecnológico medio de cada espacio progresa en proporciones que, podría pensarse, son similares, si bien la estructura de conjunto del espacio permanece prácticamente inalterada (Aydalot, 1980).

tecnológica y la reestructuración territorial a nivel global; sin embargo, el planteamiento de la movilidad de actividades y tecnologías desde el centro hacia la periferia termina siendo esquemático, al no considerar algunos elementos fundamentales que operan en la actual fase de globalización del sistema mundial.

En efecto, Aydalot concluye señalando que, ante una nueva innovación en el centro, se produce un desplazamiento más o menos simétrico de actividades y estándares tecnológicos hacia los espacios con menores grados de innovación hasta alcanzar la periferia. Textualmente dice que, debido a la movilidad, "cada sub-espacio progresa un tanto desde la perspectiva tecnológica,..., en ese sentido, las diferencias relativas se mantienen, las jerarquías no se alteran mayormente" (Aydalot, 1980, p.160). Tal esquematismo conduce a ignorar el papel que tienen en la reestructuración territorial los cambios recientes en la organización de la producción, así como las innovaciones en los medios de comunicación y transportes.

En este sentido, Aydalot no observa tendencias hacia la homogeneización y, simultáneamente, fragmentación territorial (Pradilla, 1993), ni a la conformación de un espacio de flujos que vincula regiones distantes y excluye a grandes espacios (Castells, 1996), ni la estructuración creciente de redes territoriales a escala global (Veltz, 1994).

Si bien es cierto que la movilidad espacial de la tecnología y las actividades o ramas económicas no genera una tendencia hacia la homogeneización total del espacio, el desarrollo reciente en comunicaciones y transportes, como soporte físico principal de la globalización, tiende a igualar los espacios de la circulación a nivel mundial.

El territorio está lejos de volverse uniforme, aunque ciertos fragmentos selectos y, sobre todo, los espacios de la circulación internacional tienden hacia la homogeneización. Al respecto, Betanzo señala que "La homogeneización del espacio de circulación de flujos facilita la internacionalización del intercambio a escala mundial. Las barreras impuestas por el carácter espacio-temporal del transporte pueden ser remontadas, a un costo relativamente menor. Centros de

producción relativamente distantes (la distancia está siendo medida crecientemente en tiempo) pueden integrarse a través de redes muy homogéneas que juegan un rol cada vez más importante en la división internacional del trabajo" (Betanzo, 1990, p.107).

Por lo tanto, la difusión de la innovación tecnológica en las comunicaciones y transportes, en el actual período de globalización de las relaciones sociales, propicia una relativa armonización de las características del tratamiento de los flujos internacionales entre países desarrollados y fragmentos espaciales de países en desarrollo. La expansión del contenedor y sus tecnologías anexas son un claro ejemplo de lo anteriormente expresado. Así, en territorios con características diferentes hay, como señala Betanzo, una marcada "tendencia hacia la homogeneización tecnológica del espacio a través de la constitución de redes que facilitan la circulación de mercancías".(Betanzo, 1990, p.26). Esta relativa homogeneización de los espacios de flujos es un elemento central en el funcionamiento de la economía global y en los procesos de reestructuración territorial de países periféricos que buscan su integración a nivel internacional. "Gracias a la tendencia hacia la homogeneización de las características de la circulación, los grupos nacionales e internacionales fuertes, así como los nuevos agentes innovadores pueden desplegar sus estrategias atravesando los matices y diferencias encontrados en el espacio físico y económico". (Betanzo, 1990, p.107)

Desde luego, con la tendencia a la homogeneización de los espacios de circulación de flujos (Betanzo, 1990) y con la consolidación de los territorios organizados en redes (Veltz, 1994), los puertos adquieren un renovado y activo papel en la estructuración del territorio, por ser nodos privilegiados en la circulación y distribución de bienes integrados en cadenas productivas cada vez más internacionalizadas. Para Betanzo, las plataformas logísticas, incluidos los puertos con sus nuevos roles, responden crecientemente a la tentativa de control del espacio por el capital. Al respecto, L'Huillier señala que "tal control es mejor establecido en el período en el que las redes de comunicación alcanzan un alto desarrollo y la velocidad aumenta". (L'Huillier, 1977).

Por otra parte, la homogeneización de los espacios de flujos, llamados también redes territoriales de producción-distribución (Colin, 1987), no puede ser cabalmente comprendida sin el análisis de las nuevas formas productivas. En este sentido, resulta pertinente analizar el papel central del cambio tecnológico en la producción y en el intercambio en un contexto de reestructuración territorial provocado por el proceso de globalización de las relaciones sociales en el sistema-mundo capitalista.

### **3.2. Cambio tecnológico, nuevas formas productivas y territorio.**

Un cambio principal para restituir la tasa de ganancia deteriorada en el modelo de acumulación previo, (llamado por muchos autores, "fordista") está constituido por el surgimiento, desde el punto de vista de la tecnología y la organización productiva, de la llamada especialización flexible (Piore y Sabel, 1984), también conocida como sistemas de fabricación flexibles (Forester, 1992). Según Forester, los economistas se refieren a las ventajas de la automatización flexible como economías de alcance en oposición a las economías de escala propias del fordismo. *"Bajo la anticuada automatización "rígida" o producción masiva, los mayores ahorros sólo se lograban con plantas de gran tamaño y largas líneas de producción. La revolución de los FMS (sistemas de fabricación flexibles) permite economías similares en una amplia gama de escalas. Las economías de alcance rompen con todas las reglas de la producción tradicional".* (Forester, 1992, p. 217-218)

Chandler, con anterioridad, señaló la importancia de las economías de alcance en la obtención de ganancias adicionales mediante la diversificación de los productos en una misma línea de producción y la reducción de los desperdicios.(Chandler, 1990).

Los sistemas flexibles, y las innovaciones en tecnología asociadas a ellos, responden a la necesidad de ajuste de los sistemas productivos ante una demanda fluctuante e inestable. Así, una de las cualidades notables de la flexibilidad, independientemente de las variadas formas en que está se presente y de la diferenciación radical o mesurada con respecto a las formas fordistas, es

la posibilidad de producir diferentes objetos en una misma línea de producción. La diferenciación a sido una de las características a la que ha requerido ajustarse el sistema productivo.

Pero lo más notable en la utilización de los sistemas flexibles o "posfordistas" (Lipietz, 1990) es que se genera una conversión en el proceso de producción que conlleva una reestructuración de la organización para la producción, una reconversión de la organización del trabajo y de la organización de los flujos con el propósito de ahorrar tiempo y costos en la producción, de ajustarse al mercado y de alcanzar la valorización y expansión del capital.

Al respecto Veltz señala que *"la vieja productividad tayloriana (y "fordista") estaba pensada en el marco de una estricta separación entre producción (fabrica) y transacción (mercado), pero esta frontera se desdibuja cada vez más: el mercado se inmiscuye en la producción y la controla. Por el contrario, la producción desciende hacia el mercado, por diferenciación a lo largo de las cadenas de distribución, hasta la forma limite de la coproducción con el consumidor."*(Veltz, 1994, p289-290)

En efecto, un cambio fundamental en la búsqueda de la valorización consiste en *"que en vez de que la producción se haga en cadena desde el principio hasta el final del proceso, se hace desde el final hacia el principio del mismo. Esto significa que a partir de los pedidos hechos a la fabrica y, por lo tanto, de los productos efectivamente vendidos se programan las necesidades en unidades y en materiales"*(Coriat, 1992a). Así, desde el último puesto de producción se van registrando los pedidos de puesto en puesto hasta llegar al primero y es *"el puesto final el que pide, mediante un flujo de información, al puesto inicial las unidades y materiales que necesita, por lo tanto, se produce lo justamente necesario para fabricar los productos ya vendidos"*. Así, *"el sistema flexible parte del mercado para garantizar incesantemente la adaptabilidad de la empresa al cambio."*(Coriat, 1992a). Entonces, parece evidente que el modelo de empresa sistémica *"sustituye al modelo funcional taylorista y propone una nueva forma de organización basada en el control de los flujos de producción, en el refuerzo del poder de la logística como elemento central de la*

*organización, en los círculos de calidad y en la organización "just in time".*  
(Veltz, 1994, p.290)

Ahora, lo comercial es lo que organiza y ordena los talleres, la lógica fordiana es invertida, ya no se produce para vender, sólo se produce lo que está vendido. Así es como se diseña y se integra el sistema de producción "justo a tiempo", cuya implementación tiene incidencia en la transformación de la relación del tiempo con respecto al territorio (relación espacio-temporal) en la medida en que intensifica los traslados y busca acortar las trayectorias aún a largas distancias, a través de la reducción de tiempos y la exactitud en las entregas. El "justo a tiempo" trabaja prácticamente sin inventarios y los almacenamientos dentro de las fabricas se reducen al mínimo, en este sentido, libera capital de circulación (Coriat, 1992b) que bajo las formas de producción fordista quedaban atados a la gestión de las existencias, pero sobre todo le da una vertiginosidad y requerimientos de exactitud al proceso productivo que nunca antes había tenido.<sup>(5)</sup>

Desde luego, las implicaciones de este proceso en la forma y en el tiempo en el que se alcanzan los lugares de producción tiene relación directa con la innovación y organización de los transportes. De su velocidad y precisión depende el funcionamiento mismo de esta forma de producir y las demoras tienen un alto costo ya que implican virtualmente la paralización de la producción.

Ahora bien, este proceso de racionalización capitalista conduce al concepto de operación en la producción con lo que Ohno llamo "la fabrica mínima". Esta supone la descentralización de una serie de funciones que ahora se encargaran a subsidiarias, subcontratistas y proveedores. El concepto de "fabrica mínima" no significa el triunfo de la pequeña o mediana empresa como Piore y Sabel, entre otros, pretenden señalar (Piore y Sabel, 1984). Al contrario, el concepto esta asociado, sobre todo, a la desconcentración y fragmentación

---

<sup>(5)</sup> Desde luego, el método permite notables ahorros de capital en circulación (productos almacenados en espera de ser vendidos) y también produce ahorros de capital circulante (insumos para la fabricación).



de las grandes empresas (Las grandes empresas automotrices son un ejemplo de esto).

La expresión más acabada de esta fragmentación de fabricas en torno a una gran empresa o planta matriz se encuentra en la industria japonesa. En empresas automotrices como Toyota, aproximadamente el 70 por ciento del valor de los vehículos es realizado por empresas externas (por contratistas).

En este sentido, el sistema de inventarios mínimos fundado en el método de producción "justo a tiempo", tiene que ser implantado también en las empresas subcontratistas y/o subsidiarias, dando lugar a la formación de una red de empresas con una vinculación muy estrecha, en las que la rapidez y exactitud de los desplazamientos impacta la forma y el tiempo en que se alcanzan territorios determinados. Según Chandler, las empresas más que buscar un tipo de integración vertical pretenden lograr la descentralización de actividades. De esta forma se acercan a una integración de tipo horizontal que permite generalmente una valorización más efectiva del capital a menores costos (Chandler, 1990). Este proceso de integración horizontal o "cuasi-integración vertical (Leborne y Lipietz, 1990) es motivo de una fuerte controversia teórica en los estudios regionales y en la geografía económica actual. Para algunos autores (Amin y Robins, 1991) estos procesos de externalización de funciones no eximen de un control y coordinación entre las industrias en el que la gran empresa transnacional tiene un papel dominante. Para otros, como Sabel, Poire y Storper, la necesidad de fragmentar y flexibilizar la producción permite la formación de redes concentradas espacialmente donde las jerarquías tienden a diluirse y las empresas tienen que establecer lazos de cooperación e intercambio formando, para ello, verdaderos distritos industriales al estilo de Marshall.

Antes de entrar en esa discusión, cabe señalar por lo pronto que, en los últimos tiempos, *"la solución japonesa que consiste en externalizar una amplia fracción de la producción es más eficiente y menos costosa en informaciones, sobre todo cuando las empresas han de operar en universos cambiantes"*.(Coñat, 1992a, p.118). Asimismo, esta estructura de empresas en red le permite a los grandes consorcios descentralizar los riesgos propios de mercados inestables.

La empresa grande reduce costos y comparte riesgos con empresas menores al externalizar actividades.

Si bien es cierto que la desconcentración de las empresas y la aparición de filiales no fue un proceso ajeno a patrones anteriores de acumulación (como el fordismo), hay diferencias cualitativas con el modelo flexible o "posfordista". Antes prácticamente la totalidad del producto se hacía bajo el mismo techo y esto implicaba, entre otras cosas, disponer de inventarios abundantes. Ahora, con el concepto de fábrica mínima basado en la externalización de fases y en la casi eliminación de los inventarios, la elaboración del producto se fragmenta en múltiples unidades de producción que pueden estar ubicadas en diversas regiones y/o países. En estas condiciones, tanto la integración de las partes en el producto como el aprovisionamiento de insumos en tiempos y momentos determinados para evitar la formación de inventarios, generan una intensificación de intercambios y demanda un sistemas de redes que funcione con precisión y velocidad. En definitiva, los sistemas flexibles trabajan con una mayor fragmentación de la producción y, por lo tanto, tienen la necesidad de crear una mayor interconexión entre empresas, una red entre empresas no conocida durante el fordismo, para realizar las ventajas en tiempo y en costo de producción y, por lo tanto, en valorización del capital.

Ahora bien, tal como se mencionó antes, las características de las formas productivas posfordistas y de las redes asociadas a ellas ha provocado una discusión ineludible en cuanto a las tendencias dominantes en la organización territorial propias de la producción fragmentada y flexible integrada a nivel global. Se trata de disyuntiva entre el predominio de redes jerarquizadas de amplio alcance territorial o de distritos industriales marsahallianos.

### **3.3. De los Distritos Industriales a las Redes Productivas Internacionalizadas: Elementos centrales en la reestructuración territorial reciente.**

Las configuraciones territoriales emergentes, a partir del ocaso del modelo fordista de acumulación (que en los países Latinoamericanos corresponde más bien al fin del modelo de sustitución de importaciones), han sido tema de larga controversia. En la geografía económica algunos investigadores han estudiado casos de nuevas formas de organización de la producción en determinadas regiones del planeta, donde las características principales dejan de ser la producción en masa y las estructuras verticales y jerarquizadas de la producción fordista. Por el contrario, en lugares como la región de Prato y la Romagna, en Italia, y Baden-Wurtemberg, en Alemania, se observó la emergencia de pequeñas y medianas empresas especializadas en una gama de productos diferentes, dentro de una misma rama industrial, que se adaptan con gran rapidez a la fluctuación de los mercados propia de la etapa posfordista. En estos ambientes productivos se observaron redes locales entre empresas que se caracterizan por un alto grado de complementación y colaboración entre los productores, lo cual privilegia la división social del trabajo sobre la división técnica propia del fordismo. Otra característica de gran relevancia es la flexibilidad de estas redes locales de empresas vinculadas horizontalmente para operar en entornos cambiantes. Según Sabel *"cuanto más volátiles se volvían los mercados, mayor era el número de empresas que experimentaban con formas flexibles de organización que permitían rápidos cambios en la producción."* (Sabel, 1989, p.18)

Algunos estudios de caso en Europa y los Estados Unidos dieron pie para establecer a la especialización flexible (Sabel, 1989) y a los distritos industriales al estilo de Marshall como la tendencia dominante de organización territorial de la era posfordista. De acuerdo a los teóricos de los distritos industriales, estos son sistemas económicos localmente coordinados y bien articulados. *"El distrito industrial se distingue fundamentalmente por una acusada división del trabajo entre pequeñas empresas que necesitan el intercambio de los productos, la cooperación y la proximidad mutuas. La división del trabajo (incluidos los*

*servicios financieros y comerciales) es en gran parte local y, debido a la especialización y la interdependencia, el complejo de producción es, en cierta forma, dirigido y regulado colectivamente.*"(Amin y Robins, 1990, p.148)

En términos espaciales, lo que se está planteando es el surgimiento de un nuevo localismo o regionalismo que interactúa con fuerza propia en un contexto de relaciones económicas y sociales globalizadas. Así, según Sabel, la fragmentación y flexibilización productiva contenida en una aglomeración local con las características de los nuevos distritos industriales fomentan "*la reconsolidación de la región como una unidad integrada de producción*". (Sabel, 1989, p.18)

Los estudios sobre los nuevos distritos industriales señalan que la flexibilización de la producción propia de este tipo de organización fomenta las tendencias hacia la aglomeración territorial. Según Scott y Storper "*la flexibilidad intensificada produce la desintegración vertical de las estructuras de organización de la producción, y esto, a su vez, conduce a la convergencia de ubicación y a la aglomeración espacial*".(Amin y Robins, 1991, p.192). Así, los distritos con sus tendencias de concentración territorial de sectores de producción flexible producen una "*reafirmación del significado del lugar como el fundamento para aparatos de producción eficientes y efectivos*".(Storper y Scott, 1989, p.37). Más aun, se ha llegado a decir que estos complejos de producción flexible son "*los núcleos de los nuevos centros de desarrollo del sistema mundial*".(Scott, 1988, p.178).

Estos planteamientos son rebatidos por una corriente de corte estructural sistémica dentro la geográfica económica, en la cual se plantea que las tendencias dominantes en la organización de la producción y el territorio están relacionadas a la conformación de redes internacionales extensas, comandadas por las grandes empresas transnacionales que operan en crecientes espacios del sistema mundial.

Para autores como Amin y Robins la primera limitación de la nueva ortodoxia de los distritos industriales es la oposición que establecen entre la rígida producción masiva de las grandes empresas, donde predomina la división

técnica del trabajo, y la flexibilidad de las pequeñas y medianas empresas que operan en los distritos industriales, en los cuales predomina la división social del trabajo. En efecto, *"la producción masiva no tiene que significar necesariamente la supremacía de la división técnica del trabajo sobre la social, y la producción flexible o especializada no tiene que significar necesariamente la preeminencia de la división social del trabajo o su contención dentro de límites locales"...* *"El desarrollo capitalista en este siglo se ha caracterizado por la extensa y progresiva profundización tanto de la división técnica como social del trabajo para producir un sistema económico, una "fíliere", que está al mismo tiempo fragmentada e integrada. Estas dos divisiones del trabajo coexisten, más que desplazar la una a la otra."*(Amin y Robins, 1991, p.208).

En concreto, se plantea que las grandes empresas de producción en masa también están flexibilizando sus procesos, al fragmentar y externalizar funciones antes contenidas en una sola planta. Asimismo, la flexibilización de la producción no está reñida con un control centralizado de los procesos, aun cuando algunos de estos se realicen a grandes distancias. En efecto, la descentralización parcial, practicada por grandes empresas de producción en masa flexibles (en Japón y otros países) no está desapareciendo como señala Sabel. *"En este caso, la subcontratación compleja coexiste con una autoridad rígida y centralizada (le llaman también Toyotismo) para producir bienes de buena calidad, destinados a los mercados de masas volátiles. Este ejemplo de producción verticalmente desintegrada pero controlada centralmente parece, al menos en el periodo actual mucho más generalizado que"..."la multinacional enteramente descentralizada."*(Amin y Robins, 1991, p.149)

Por lo tanto, la flexibilización, fragmentación y externalización de fases por parte de las grandes empresas, lejos de significar su ocaso, supone un redesplice territorial amplio, a nivel global. Supone también formas de organización espacial diferenciadas que no siempre conducen a las aglomeraciones territoriales propias del esquema de los distritos industriales y, por último, supone una inserción en ámbitos locales que, generalmente, no contribuye al desarrollo regional autónomo.

Amin y Robins plantean que buena parte de los ámbitos locales emergentes (muchos de los cuales han sido descritos como distritos industriales) presentan un desarrollo regional dependiente atado a las redes de las grandes empresas multinacionales. La localidad donde se asientan plantas de empresas globales generalmente no es *"una unidad independiente que fija los términos para su propio desarrollo."*(Amin y Robins, p.210). De hecho estas plantas tienden a generar pocos vínculos locales de cooperación e intercambio y responden, sobre todo, a las exigencias del corporativo global al que pertenecen más que a los intereses locales. Loinger y Peyrache señalan al respecto que en regiones donde se presenta este tipo de implantación industrial *"una especie de muro invisible aísla a la gran empresa y a sus subcontratistas del resto de la economía local."* (Loinger y Peyrache, 1988, p.117)

Finalmente, para estos autores la tendencia dominante en esta época es la internacionalización y la integración mundial de las economías locales y nacionales y, en este proceso, las sociedades anónimas multinacionales constituyen los agentes más poderosos de la reestructuración reciente. Así, *"las economías regionales y locales tienen que ser entendidas en el contexto del ámbito mundial."*(Amin y Robins, 1991, p.215)

Estos planteamientos conducen a la conclusión de que se asiste a la formación de amplias redes económicas y territoriales que funcionan a nivel global y mediante las cuales se conectan diversos lugares distantes donde se producen fragmentos del proceso productivo global. Castells habla, en este sentido, de la conformación de un "espacio de flujos".

En efecto, este autor destaca el hecho de que el cambio tecnológico reciente ha dado lugar a la sociedad informatizada y a las ciudades informatizadas que apoyan la tendencia dominante de nuestra época que es precisamente la formación de una economía global. (Castells, 1994). Por economía global entiende un sistema que trabaja unificado, en tiempo real, mediante redes a escala planetaria. Así, los flujos de capital, de información, de materias primas e insumos, junto con la gestión y organización de la producción, los mercados de servicios y los mercados laborales se han internacionalizados y son interdependientes a través del planeta de manera asimétrica, mediante una

desigual integración en el sistema global. Esta intensificación de intercambios de todo tipo, apoyados en la informatización y en el desarrollo de sofisticados medios de producción, de comunicación y de transporte, es lo que Castells llama "espacio de flujos".

Así, la nueva lógica espacial está determinada, según Castells, por la preeminencia del "espacio de flujos" sobre el "espacio de lugar", propio de la revolución industrial del siglo pasado. El "espacio de flujos" implica una conexión entre ciudades organizadas en red a nivel global. El "espacio de flujos" necesita centros de negocios, necesita nodos que constituyen precisamente las localidades de esta forma espacial emergente. Cada localidad (o ciudad informatizada, según Castells) no existe por sí misma, sino por su conexión con otras similares organizadas en red (Castells, 1994). Así, el "espacio de flujos" se refiere a un sistema de intercambio de información, de mercancías, de capital y de poder que estructuran los procesos básicos de la sociedad, la economía y los estados entre diferentes localizaciones. El "espacio de flujos" se materializa en centros de producción, de diseño, de dirección y gestión de los procesos productivos globalizados, en áreas selectas, en sistemas de comunicación y servicios asociados, en avances en los sistemas de transporte.(Castells, 1994). En efecto, para ser un punto nodal en el "espacio de flujos" se requieren modernos sistemas e infraestructura de comunicaciones y transportes que interconecten a tales centros o nodos. Ahora bien, Castells insiste en que la economía global y el "espacio de flujos" abarcan al planeta, pero no a todas las regiones ni a toda la población. De hecho una parte minoritaria de la población está integrada a las redes de la economía global.(Castells, 1994)

Por su parte, Amin y Robins plantean que la producción fragmentada o descentralizada, *"más que estar separada, es realmente parte de una amplia profundización y extensión de la competencia y del control oligopólistas, que ahora se está llevando a cabo mediante el desarrollo de una economía de red a escala mundial"*.(Amin y Robins, 1991,p.218). Dos aspectos relevantes, que contradicen las tesis de los apologistas de los distritos industriales, surgen de los planteamientos anteriores. Por una parte se apunta que *"la creciente fragmentación del sistema productivo no debe confundirse con una fragmentación del capital y del control"* (Martinelli y Schoenberger, 1994). Por lo

tanto, la externalización de fases, la flexibilización y la ubicación de fracciones de la producción en territorios diferentes y, en muchas ocasiones, lejanos entre sí, no implica que los grandes capitales pierdan relevancia y control sobre los procesos.

En segundo lugar, se cuestiona el hecho de que se analice el ámbito local hacia adentro, descuidando sus vínculos externos. De esta forma, se omite un hecho relevante en la organización territorial y económica actual, esto es, la creciente conexión entre el ámbito local y el ámbito global. Así, la fetichización de lo local no deja ver procesos globales mediante los cuales ciudades y regiones pierden autonomía "frente a los actores económicos mundiales que controlan sus actividades desde el punto de vista de una lógica mundial ampliamente ignorada e incontrolada por las sociedades locales y regionales."(Castells, 1994). Amin y Robins plantean, en este sentido, que la economía local debe analizarse como *"un nodo de la red económica mundial y puede no tener existencia significativa fuera de este contexto"...**"Los lugares no son microcosmos sino fragmentos vulnerables de la economía más amplia.* (Amin y Robins, 1991, p.219-221).

El aporte fundamental de Amin y Robins, más que la descripción y análisis acertado de la situación de dependencia de gran parte de los fragmentos territoriales insertados en procesos productivos mundiales, consiste en centrar el estudio de los procesos de reestructuración en un sistema de interacciones globales, donde los intereses de poderosos actores internacionales, en cierta medida desterritorializados, se confrontan con los de agentes locales y regiones específicas.

Ahora bien, en este momento no se puede hablar de una sola tendencia predominante en la organización territorial de los procesos productivos. Pueden existir ámbitos locales o regiones donde predominen configuraciones cercanas a los distritos industriales marshallianos, así como otras muchas, ubicadas sobre todo en países periféricos, donde la estructura territorial responda principalmente a la presencia de redes jerárquicas globalizadas. Incluso puede observarse zonas donde se combinan las dos tendencias.



Al respecto, Storper y Harrison desarrollan una tipología sobre las diversas tendencias actuales de organización regional dependiendo del tipo de redes productivas y de relaciones territoriales establecidas entre los principales actores.

En principio, estos autores señalan como procesos dominantes, en la actualidad, tanto a la flexibilidad de la producción como a los sistemas de red. Sin embargo, aquí la flexibilidad no es concebida como un atributo exclusivo de la especialización y diferenciación de la producción en pequeña o mediana escala, al estilo de Piore y Sabel. Por el contrario, *"las economías de escala y de gama "externa"<sup>(6)</sup> [es decir, de diferenciación], en forma conjunta, están asociadas a la flexibilidad de la producción. De entre las numerosas maneras de conseguir la flexibilidad de la producción, es necesario destacar el sistema productivo en forma de red."*(Storper y Harrison, 1994, p.260).

Para Storper y Harrison las redes pueden diseminarse sobre vastos territorios sin un núcleo o nodo principal o, por el contrario, constituirse en una red concentrada y menos amplia. También señalan que ciertos núcleos regionales integrados a redes amplias combinan dispersión y concentración. Asimismo en una región pueden presentarse varios tipos de redes, formando, lo que estos autores llaman, un superconjunto de sistemas productivos.

Ahora bien, *"no es indiferente que las empresas de la región estén en el centro de una red aglomerada, o que la región sea únicamente el emplazamiento de unidades de producción pertenecientes a una red diseminada, o el nudo de una red a la vez aglomerada y diseminada. Esto jugará un papel fundamental en relación con el poder de negociación de las empresas de la región implicada frente a la red de producción, así como con el de los responsables políticos regionales frente a los agentes que dirigen la red. En otras palabras, el papel que juega la economía regional en la red de producción determina la capacidad de acción de la región."*(Storper y Harrison, 1994, p.262)

---

<sup>(6)</sup> La economía de gama "externa" es definida por Storper y Harrison como procesos de producción fragmentados en donde la variedad de todo el sistema es grande y elaborada por muchas plantas especializadas de tamaño relativamente pequeño.(Storper y Harrison, 1994)

Para analizar la relación territorial de los diferentes tipos de redes y formas productivas, que van desde los distritos industriales marsahallianos hasta redes muy jerarquizadas, Storper se apoya en los conceptos de "núcleo" y "halo". *"Por núcleo entendemos una situación de poder asimétrica, en la que algunas empresas núcleo condicionan por sí solas la existencia de otras. Por halo entendemos lo contrario; es decir, una situación de poder simétrica."* (Storper y Harrison, p.263).

Aunque Storper ha sido situado como uno de los apologistas de la especialización flexible y los distritos industriales (Amin y Robins, 1994), la utilización de las categorías antes señaladas supone la aceptación de configuraciones territoriales donde predominan poderosas empresas que condicionan en buena medida el desarrollo de las regiones. Precisamente, *"para ilustrar el poder manifiestamente creciente ejercido por las grandes empresas sobre sus (generalmente pequeños) proveedores,..., ha surgido la imagen del "núcleo" (core) y del "halo" (ring)."* (Storper y Harrison, 1994, p.263)

Lo interesante en el manejo de estas categorías es, sobre todo, la posibilidad de analizar la existencia de diferentes tipos de redes según predomine las características de núcleo o de halo en ellas. Así, en la actualidad, se detectan densas redes locales concentradas, con relaciones poco jerarquizadas y fuertes vínculos de cooperación y participación de la comunidad. Tal es el caso de algunas zonas de la llamada "Tercera Italia"(Prato y Carpi, entre otras). También se observan redes aglomeradas en las que predomina un poder centralizado considerable. Este es el caso de Toyota City y la industria aeronáutica de Toulouse, por ejemplo. Por otra parte, llegan a verificarse redes diseminadas desprovistas de grandes unidades, pero este caso es poco frecuente. Los subcontratistas no tienden a estar dispersos.

Otro tipo detectado es el de las grandes empresas tradicionales que han tendido a flexibilizar sus procesos y han modificado la división espacial del trabajo. Según Storper y Harrison, en tal caso *"la empresa líder teje una red extensa de filiales y de subcontratistas, caracterizada por la jerarquía y una colaboración o un reparto de poder muy limitados.* (Storper y Harrison, 1994, p.269). En general, este tipo de empresas tienden a instalar redes dispersas.

Ahora bien, estos tipos de configuración difícilmente se presentan en un estado puro, siempre hay mezclas y combinaciones de redes diferentes, sobre todo en las regiones con una organización económica más compleja, donde se constituyen verdaderos superconjuntos de sistemas productivos. Raro es el caso en el que la región coincide con un sólo sistema productivo dado. *"Lo que significa que, en la mayor parte de los casos, el "punto de vista de la región" difiere del del sistema productivo y que es aquél el que debe guiar a los responsables locales en sus decisiones"*. (Storper y Harrison, 1994, p.274-275).

El grado de división del trabajo, el tipo de conexiones entre las empresas de la región (limitadas o amplias) y su jerarquía son aspectos que ayudan a determinar la influencia de la política regional en la configuración del sistema productivo local y, por ende, permiten discernir si las interconexiones existentes son locales o extralocales.

Así, en función de las conexiones del aparato productivo, Storper y Harrison plantean no sólo la existencia de diferentes configuraciones espaciales sino las dificultades que enfrentan los ámbitos regionales y sus representantes o agentes sociales para obtener cierto nivel de autonomía y defender los intereses locales frente a tendencias e intereses de actores globales que se involucran poco en el desarrollo de estos ámbitos territoriales.

En primer término, se describe una organización espacial cercana a la de los distritos industriales clásicos. Entre los problemas detectados para este tipo de organización se destaca la tendencia, siempre presente, al desarrollo de una estructura jerarquizada a nivel local y la presión de las grandes empresas globales, ya sea para incorporarlos en sus redes jerarquizadas o para excluirlos del mercado. Los nuevos distritos industriales y la especialización flexible, contenida en redes fragmentadas de pequeñas y medianas empresas fragmentadas que se coordinan y complementan sin estar dirigidas centralmente, han sido realzados y mistificados, por autores como Piore y Sabel (Piore y Sabel, 1984), al pretender dotárseles de una autonomía, independencia y simetría difícilmente verificable en la realidad. Estas, en realidad, no están al margen de la influencia y penetración de los procesos globales.

Pierre Veltz, al analizar las virtudes de desarrollo regional endógeno que se le atribuye a los distritos industriales actuales, comenta lo siguiente: "*Semejante perspectiva me parece absolutamente excesiva, ya que olvida de manera imprudente las grandes tendencias de globalización de los mercados, de concentración y de integración de las redes de producción, no solamente a nivel transregional, sino también transnacional. También subestima las relaciones evidentes de complementariedad que existen entre los dos tipos de modelo (grandes empresas y redes desintegradas), tal como se puede constatar en las zonas industriales más dinámicas del planeta (Japón, oeste americano, sur de Alemania, etc.)*" (Veltz, 1994, p.292)

En segundo lugar, se plantea la existencia de regiones con interconexiones locales y exteriores muy amplias. Hay regiones que combinan estructuras muy jerarquizadas con sistemas locales menos polarizados. Cuando se habla de superconjuntos de sistemas productivos existe la posibilidad de que la región no dependa de una sola actividad o rama productiva. Sin embargo, este tipo de regiones deben "*gestionar las tensiones inevitables que surgirán de los antagonismos entre particularismos locales y relaciones a larga distancia. En efecto, estas relaciones externas, al escapar al control de los actores e instituciones regionales, vendrán a perturbar la autoregulación del sistema local.*" (Storper y Harrison, 1994, p.276). En estos casos, las consideraciones extralocales afectan ahora la dinámica local. Queda por comprobar si la red incorporada desde el exterior reforzará las relaciones interempresariales previas o tenderá a competir con ellas o simplemente las ignorará y funcionará sin interconexiones locales importantes.

Un ejemplo de red productiva globalizada, que ha descentralizado funciones incorporándose a diversas regiones del mundo, es el de la empresa japonesa de automóviles llamada Nissan. El sistema Nissan se ha diseminado espacialmente en los últimos años, primero fuera de Nagoya que fue el polo geográfico original de sus actividades. Ahora tiene filiales y proveedores en todo el Sudeste asiático, pero también en Estados Unidos, en México (específicamente, en Aguascalientes y Cuernavaca), en Gran Bretaña y España entre otros países. Esa desconcentración no ha sido obstáculo para mantener

aún una estructura de poder y decisiones muy centralizada y una escasa vinculación productiva con los ámbitos locales en los que se emplaza. Y es que el cambio tecnológico reciente posibilita, como señala Veltz, sistemas productivos integrados-fragmentados en el territorio. Por lo tanto, la desconcentración y la integración actualmente no son contradictorias.(Veltz, 1994)

En tercer lugar, hay regiones con vínculos locales limitados, pero con amplias conexiones a larga distancia, las cuales no necesariamente son jerarquizadas. *"El problema que se plantea en este caso es la falta de dinámica de desarrollo regional y la dependencia local respecto a conexiones lejanas. ¿Dentro de qué límites pueden constituir una contribución útil los esfuerzos de promoción regional? ¿Como puede desencadenarse una dinámica de desarrollo en regiones caracterizadas por competencias locales muy puntuales?"* (Storper y Harrison, p. 276); estos son algunos de los cuestionamientos que Storper y Harrison se hacen con respecto a las posibilidades de emergencia del ámbito local como lugar de referencia relevante en el contexto de relaciones crecientemente globalizadas.

También se da el caso de los llamados "enclaves" o "elefantes blancos", con vínculos regionales prácticamente inexistentes, pero con conexiones amplias hacia el exterior y con una elevada concentración de poder en un pequeño número de grandes empresas, es decir, en pocos agentes poderosos. En México, algunos polos de desarrollo, creados en las postrimerías del modelo de sustitución de importaciones, caben perfectamente en esta categoría. Tal es el caso de Lázaro Cárdenas en Michoacán.

El problema aquí *"es el del paternalismo local, por el cual una o varias empresas o industrias ejercen una influencia omnímoda sobre su entorno local, e incluso controlan la mayor parte de sus conexiones exteriores."* (Storper y Harrison, 1994, p.277). Así, hay pocas interconexiones locales y una tendencia funcional o sectorial hacia la especialización. Garofoli distingue estas regiones de los verdaderos distritos industriales y les da el nombre de "áreas de producción especializada".

Independientemente de la exactitud o precisión de tales tipologías, parece evidente que tanto la producción como la organización territorial emergente en este periodo de reestructuración capitalista y creciente globalización de los procesos, llamado posfordismo por algunos autores (Lipietz, Benko, Storper y otros), tiende a articularse a través de redes. La reticularización del territorio, es decir, la transformación del "espacio de lugar" (Castells, 1994) o del "territorio-zona", definido como la región continua convencional (Veltz, 1994), por el "espacio de flujos" (Castells, 1994) o el "territorio-red", caracterizado por la fragmentación y discontinuidad espacial integrada mediante redes (Veltz, 1994), plantea modificaciones no sólo territoriales sino espacio-temporales en las que las llamadas condiciones físicas para el intercambio, es decir, los medios de comunicación y transportes, incluidos los puertos y demás infraestructura de circulación y distribución, tienen un papel cada vez más relevante.

En efecto, las nuevas formas de organización de la producción y la sociedad (caracterizadas por la fragmentación y externalización de procesos) intensifican los intercambios, es decir, los flujos de todo tipo (mercancías, capitales, formas de gestión y organización, ideas, formas culturales, hábitos, etc) y, por lo tanto, a nivel territorial adquiere mayor relevancia la creación y operación de condiciones físicas para el intercambio que enlazan la diversidad de lugares involucrados en estos procesos.

### **3.4. Las condiciones físicas para el intercambio y la vinculación de territorios.**

Las condiciones físicas para el intercambio, constituidas básicamente por los medios de transporte y comunicaciones, son por definición elementos claves en la transformación de la dinámica espacio-temporal, por ser los entes que posibilitan físicamente la circulación de objetos e información a través del territorio en un tiempo determinado. En este sentido, los cambios en su funcionamiento y las innovaciones tecnológicas en este ámbito repercuten en la estructuración territorial. Evidentemente, las innovaciones en comunicaciones y

transporte están relacionados y determinados, en buena medida, por las formas de producción y por el modelo de acumulación dominante.

Marx ya había señalado, desde el siglo pasado, que *"cuanto más se funda la producción en el valor de cambio, y por tanto en el intercambio, tanto más importantes se vuelven para ella las condiciones físicas del intercambio: los medios de comunicación y transporte. El capital por su naturaleza tiende a superar toda barrera espacial. Por consiguiente la creación de las condiciones físicas del intercambio -de los medios de comunicación y transporte- se convierte para él, y en una medida totalmente distinta, en una necesidad: la anulación del espacio por el tiempo."*(Marx, 1978, p.13)

Al respecto, la nueva posición que juega el transporte en los sistemas flexibles relacionados a la producción "justo a tiempo" (conocida internacionalmente como "just in time"), se manifiesta al menos en dos niveles. En primer término, el transporte ya no tiene significación por ser sólo el último eslabón del proceso de producción inmediata, es decir, el eslabón que permite la transformación del producto en mercancía mediante el desplazamiento desde el centro de producción al mercado. Con la externalización de las fases del proceso productivo, que se señaló anteriormente, el transporte se ubica como un eslabón intermedio de la producción inmediata. El transporte no sólo es una condición esencial para la circulación física de la mercancía sino que constituye una condición necesaria para el proceso mismo de producción inmediata. Gran parte de los productos que se intercambian no tienen por destino el mercado, sino que van a formar parte de la fragmentación del proceso productivo mismo. Ya no se trata sólo del eslabón de transformación del producto en mercancía, sino de la transformación "del producto en producto".

Por lo tanto, lo que se juega mediante el transporte y lo que se juega en la necesidad de alcanzar territorios en tiempo reducido, es el proceso de producción mismo, no sólo la realización de la producción en el mercado. El transporte, al interior de la producción inmediata, sustituye el papel que antes tenían dentro de las empresas los inventarios y almacenamientos. De allí que el control de flujos y la velocidad y exactitud de operación de los sistemas de

transporte sean preocupación central de los departamentos de logística en las empresas y criterio relevante en la localización de actividades productivas.

En segundo lugar, la externalización de fases productivas otorgan a las condiciones físicas para el intercambio y a los sistemas de comunicación y transporte un rol cuantitativa y cualitativamente diferente. Desde luego, la externalización intensifica los intercambios entre empresas, lo cual implica una mayor utilización de los transportes, pero al mismo tiempo, la necesidad de mayor interconexión e intercomunicación entre empresas propicia la creación de redes que son apoyadas por el desarrollo de las telecomunicaciones asociadas a la producción.

Un sistema de transporte apoyado en condiciones físicas para el intercambio permite acercar territorialmente zonas o países con estructuras productivas diferentes y, por lo tanto, constituirse en soporte de la externalización de fases de la producción desde los países centrales a naciones periféricas donde la fuerza de trabajo tiene un nivel salarial inferior.

La creación de redes entre empresas y las innovaciones tecnológicas en que se apoyan para enlazarse permiten que el sistema "justo a tiempo", asociado al concepto de "fabrica mínima", funcione aún a largas distancias. En efecto, *"el just in time no está necesariamente ligado a una fuerte concentración espacial, ya que el factor esencial es el control del tiempo y no el coste de la distancia física. Por tanto, parece que grandes sistemas repartidos sobre grandes infraestructuras no saturadas pueden funcionar de manera bastante aceptable. Determinados sectores como el automóvil, en donde la internacionalización de los equipamientos ha sido muy fuerte, no tienen otra elección, aunque, localmente, intentan atraer algunos subcontratistas en un perímetro no demasiado extenso."* (Veltz, 1994, p.296). Así, los sistemas productivos fragmentados y a la vez integrados sobre vastos territorios son viables desde el punto de vista de la logística y las condiciones físicas para el intercambio.

En este sentido el desarrollo reciente de empresas de transporte multimodal, que ofrecen el servicio de traslado de productos desde la puerta de la planta en el país de origen hasta la puerta de la planta (filial, subsidiaria o subcontratista)



o el mercado en el país de destino, junto con la emergencia masiva del contenedor y su efecto estandarizador e integrador de los diferentes modos de transporte, (ya que puede ser transportado indiferentemente en barco, en ferrocarril o en camión, sin necesidad de rupturas de carga) y los aportes de las telecomunicaciones a la actividad productiva (intercambio electrónico de datos, EDI, entre otros), que permiten en tiempo real hacer pedidos, reportar facturas y hasta realizar contratos o pagos entre puntos muy lejanos, tienden a suprimir las distancias. De hecho han aparecido nuevos agentes sociales que tiene por función reducir los tiempos de circulación física y virtualmente las distancias entre lugares lejanos. Tal es el caso de los operadores de transporte multimodal (OTM), los agentes de carga, las empresas consolidadoras de carga y las empresas internacionales de intercambio de datos, entre otras.

En términos de Harvey, estos son elementos vinculados a la producción flexible y fragmentada que manifiestan una clara "compresión en la experiencia espacio-temporal" (Harvey, 1992). El mundo se reduce en nuestra percepción, pero también en la realidad, al reducirse el tiempo de acceso a diferentes lugares. Los territorios "se acercan" y es posible un vínculo productivo y social de largo alcance que en etapas previas no existía. Lo cierto es que los cambios en la organización de la producción y en las condiciones físicas para el intercambio, es decir, en los medios de transporte y comunicación están modificando las relaciones espacio-temporales de manera substancial.

### 3.5. Espacio y Tiempo en la Globalización.

Un enfoque espacial aislado del temporal es insuficiente, se requiere entonces de un enfoque espacio-temporal. Esto se vuelve una creciente necesidad en los estudios territoriales propios de la globalización y el posfordismo. Como señala Santos, la noción de un espacio cuatridimensional que incluye al tiempo, además de sus tres dimensiones normales, *"se impone como una idea prometedora, porque refuerza la noción del espacio relativo, es decir, del espacio considerado como un sistema de relaciones o como un campo de fuerzas; así el tiempo se impone como una dimensión esencial."*(Santos, 1990, p.222). Y es que *"cada actividad tiene un lugar propio en el tiempo y un lugar propio en el espacio. Este orden espacio-temporal no es aleatorio, sino el resultado de las necesidades propias de la producción. Esto explica el que el uso del tiempo y del espacio no se lleve a cabo jamás de la misma manera, según los periodos históricos y según los lugares, y que cambie igualmente con los tipos de producción."*(Santos, 1990, p.178)

La incorporación de una forma nueva de producir da lugar a que se imponga un nuevo orden sobre el tiempo; y esto a la vez impone lugares nuevos, es decir, una nueva organización del espacio. De igual forma, el cambio tecnológico en los medios de transporte y comunicación contribuye a que se modifique el distanciamiento: *"se impone a la vida de todos otro ritmo, y el grupo posee desde ese momento una nueva medida del tiempo."*(Santos, 1990, p.179)

Por ejemplo, con el advenimiento del capitalismo se generó un cambio tecnológico que modificó la concepción de tiempo y espacio previa. Y es que *"cuando el tiempo social cambia, el espacio social también cambia"*.(Santos, 1990, p.179). Así, la incorporación formas productivas y tecnologías relacionadas al intercambio como el ferrocarril, el barco a vapor, el telégrafo y, posteriormente, los automotores y los teléfonos *"cambiaron totalmente la noción de distancia y, en consecuencia, las escalas del tiempo y del espacio."* (Santos, 1990,p.182).

Harvey señala al respecto que *"la acumulación de capital ha estado relacionada siempre con la aceleración (considérese la historia de las innovaciones tecnológicas en los procesos de producción, de mercadeo, el cambio de divisas) y con las revoluciones en el transporte y las comunicaciones (el ferrocarril y el telégrafo, la radio y el automóvil, el transporte aéreo y las telecomunicaciones), que han producido el efecto de reducir las barreras espaciales"* (Harvey, 1992, p.24). Esto implica que la concepción de espacio-tiempo se modifique constantemente con base en los cambios de modo de producción y de formas productivas específicas, los cuales demandan una ruptura tecnológica al final de cada ciclo u modelo de acumulación específico. En este sentido, puede decirse que la introducción de un nuevo paquete tecnológico (es decir, de un cambio científico-técnico generalizado) es revolucionario en relación al dominio del espacio-tiempo por el hombre. (Santos, 1990)

Precisamente, la emergencia de la relación de espacio-tiempo simultáneo aparece como una tendencia dominante en la organización territorial de esta nueva fase del sistema mundial capitalista. El concepto de espacio-tiempo simultáneo (Hiernaux, 1995) se define como la posibilidad de incidir en procesos que se desarrollan en distintos territorios a la vez, sin estar necesariamente en ellos. El desarrollo tecnológico permite a los agentes capitalistas controlar procesos fragmentados en diversas localizaciones e impactar desde el espacio global, es decir, desde los centros mundiales de decisión, gestión, innovación, diseño y producción, el desarrollo de espacios locales. De esta forma se puede actuar simultáneamente en varios lugares, sin estar físicamente presente en todos ellos. Este proceso, al que Giddens llama el "desanclaje" de las instituciones de la modernidad, permite *"la verificación de transacciones entre agentes ampliamente separados en tiempo y espacio"* (Giddens, 1993, p.34). De esta forma, se logra un distanciamiento y una simultaneidad espacio-temporal nunca antes vista<sup>(7)</sup>. Milton Santos (1996) advierte sobre la creciente tensión que esta nueva relación espacio-temporal genera entre lo local y lo global, al afirmar que "existe un conflicto, que se agrava, entre un espacio local

---

<sup>(7)</sup> Cabe hacer la observación de que, tanto para Santos (Santos, 1990) como para Giddens (Giddens, 1993) y Harvey (Harvey, 1992), tiempo y espacio no son dos conceptos separados. Se trata más bien de una unidad o un conjunto indisoluble, es decir del concepto de espacio-tiempo. Como dice Santos el tiempo es una de las dimensiones del espacio.

vivido por todos los vecinos y un espacio global regido por un proceso racionalizador y un contexto ideológico de origen distante, que llega a cada lugar con los objetos (tecnologías) y las normas establecidas para servirlos” (Santos, 1996, p.128).

Las empresas globales articuladas por amplias redes y nodos localizados en gran diversidad de lugares del planeta ejemplifican con notable claridad las características de esta nueva configuración espacio-temporal. En efecto, los recientes sistemas informáticos que enlazan en red los inventarios de plantas ubicadas a grandes distancias permiten producir un bien que se requiere en un lugar lejano en el mismo momento en que se genera la demanda, es decir, permite producir en tiempo real un bien cuya demanda se genera a miles de kilómetros de distancia. Por ejemplo, las autopartes requeridas por la línea de producción de una planta ubicada en Aguascalientes, México, se están produciendo en el mismo momento en el que se genera la demanda y en el mismo volumen, a miles de kilómetros de distancia, en Japón. La planta de Japón sólo necesita ver en una pantalla la fluctuación de los inventarios de la planta de México y calcular el tiempo de desplazamiento en los modernos sistemas de transporte de carga para producir los bienes en tiempo real que requiere la planta mexicana. Lo mismo hace con plantas en Irlanda, España y Estados Unidos. Esto permite un control y apropiación de espacio-tiempo antes desconocida y acerca procesos productivos y territoriales distantes.

Así, esta forma de superación de la distancia permite vinculaciones simultáneas de procesos en territorios diferentes, sobre la base de una fuerte coordinación espacio-temporal que es factible realizar apoyándose en los modernos medios de comunicación y transporte. Por lo tanto, la posibilidad tecnológica implícita en el concepto de espacio-tiempo simultáneo, hace viable la integración del espacio a larga distancia.

Ahora bien, esto no implica que necesariamente desaparezcan las concepciones espacio-temporales previas. De hecho, como señala Hiemaux, la concepción cíclica del tiempo de las sociedades tradicionales coexiste con el tiempo lineal que impuso el capitalismo a través de la primera revolución industrial y con la nueva concepción de espacio-tiempo simultáneo (Hiemaux,

1995) propio de las recientes formas productivas y tecnológicas. Sin embargo, las concepciones espacio-temporales previas tienden a quedar subordinadas frente a las nuevas tendencias. De hecho deben luchar por sobrevivir, dado que la nueva concepción espacio-temporal no sólo impone condiciones en el ámbito de la producción, sino también en el ámbito social y cultural, en las formas de organización, en las costumbres, en las formas de relacionarse y en las ideas, entre otros. De todas formas, es previsible, en muchos territorios y regiones periféricas la conformación de núcleos de resistencia hacia los imperativos de la internacionalización de las relaciones sociales capitalistas y de sus formas de organización espacio-temporal. Sin embargo, incluso estos núcleos de resistencia local utilizan formas de organización y operación que tienen que ver con la concepción del espacio-tiempo simultáneo como son las redes apoyadas en nuevas tecnologías de comunicación.

Lo cierto es que el proceso de globalización económica y social tiende hacia una compresión espacio-temporal en la que *"se puede hablar, mejor que en ningún otro período histórico, del espacio total"*(Santos, 1990, p.182), o del espacio global. Santos define este espacio total como un ámbito mundial de interconexión en el que las transformaciones territoriales se deben precisamente a *"la intervención simultánea de redes de influencia, que operan a la vez en una multiplicidad de escalas y niveles, desde la escala mundial hasta la escala local."*(Santos, 1990, p.183).

La posibilidad de conformar, en términos de Santos, un espacio total o global a través de vínculos territoriales de largo alcance que se apoyan en las nuevas tecnologías plantean un aspecto de gran importancia para los estudios territoriales de la actualidad. Se trata de la pérdida de importancia de la distancia como elemento central en la caracterización y definición de ámbitos regionales específicos. En efecto, las nuevas formas de vinculación territorial, contenidas en buena medida en el concepto de espacio-tiempo simultáneo, permiten acercar espacios distantes. En otras palabras, permiten una fuerte interacción entre determinados fragmentos espaciales que no necesariamente corresponden al concepto del territorio continuo, es decir, del territorio-zona (Veltz, 1994) o la región-distancia convencional.

### 3.6. La paradoja de las distancias.

Las innovaciones tecnológicas que acompañan a la producción flexible y fragmentada rompen en buena medida con el marco de espacio-tiempo conocido hasta ahora. Tan es así que *"la distancia ya no se puede seguir midiendo en el sentido clásico del término, en unidades de longitud"* (Bakis, 1991, p.49). Con la diversificación de las telecomunicaciones y de los medios de transporte se establece, Según Bakis, una mayor independencia sobre los apremios del espacio y el tiempo. Independencia relativa, en todo caso, debido a los límites y posibilidades tecnológica de las distintas regiones (Bakis, 1991)

Es precisamente esta noción tradicional de distancia lo que se ha trastocado con las innovaciones en las condiciones físicas para el intercambio. Por el contrario, cuando se asocia la noción de distancia a la de velocidad, encamada en los sistemas modernos de transporte y comunicaciones, se altera la posición de zonas o regiones en el territorio y modifica la interacción entre diferentes lugares. *"A alta velocidad o en gran cantidad, ya sea en una pista de prueba o en una supercarretera, el automóvil (y el transporte) se invierte hacia la forma náutica y el tránsito fluye"* (McLuhan y Powers, 1990, p.36)

Al modificarse el concepto de distancia, también varía la noción de cercanía. Tan es así, que se producen paradojas en las que lugares cercanos entre sí, es decir, ubicados a distancias menores pueden alcanzarse en un tiempo mayor que el utilizado para acceder a zonas más lejanas en el territorio. En términos de Bakis *"La cercanía, que desempeña un papel importante en la geografía tradicional, ya no podrá considerarse como esencial"*. (Bakis, 1991, p.57).

El hecho de que, por ejemplo, se haya creado una red de transportes y comunicaciones que permite el arribo a la Ciudad de México, durante seis días de la semana, de trenes unitarios de doble estiba de contenedores procedentes de Detroit, acerca y vincula estos fragmentos del territorio distantes. El tiempo para alcanzar estos lugares sufre una reducción notable aunque la distancia kilométrica permanezca inalterada. Desde luego, existen muchas ciudades

mexicanas más cercanas a Detroit que pueden ofrecer condiciones favorables en fuerza de trabajo y estabilidad laboral, pero la inexistencia de una red de vinculación de tal magnitud y densidad, la inexistencia de condiciones físicas para el intercambio necesarias para tal proceso propicia un distanciamiento de territorios que geográficamente se encuentran más cercanos. A pesar de que la distancia es mayor, en la primera red los procesos productivos vinculados y las empresas que interactúan entre estos dos territorios pueden operar con inventarios promedios de menos de 36 horas, en tanto que muchos lugares más cercanos al punto de origen de los flujos las empresas tendrían que funcionar (y de hecho así lo hacen) con inventarios más extensos.

En Francia, según Veltz, se da un vínculo territorial y productivo similar entre París y ciudades provinciales alejadas. Este vínculo se apoya, en buena medida, en los modernos sistemas de transporte y comunicaciones. Según Veltz (Veltz, 1994), la industria aeronáutica francesa "vive a caballo" entre Toulouse y París, principalmente por la posibilidad tecnológica que ofrece el TGV (Tren de gran velocidad) al reducir las distancias y acercar fragmentos del territorio. Algo similar ocurre con la industria electrónica de Rennes y con las empresas ubicadas en Lyon. (Veltz, 1994)

Esto puede considerarse de manera positiva si se interpreta que *"ahora París y las metrópolis tienen un proyecto común en el contexto internacional. Pero también se pueden subrayar los aspectos más inquietantes del fenómeno: las dificultades de las grandes ciudades de provincias de ser verdaderamente autónomas en la competición, a riesgo de que una parte creciente de la sustancia de la economía francesa se concentre no ya en París, sino en esta verdadera "metropolis-red" que se constituye entre París, Lyon y algunos polos secundarios. El "desierto francés", en contraste, no estaría menos desamparado que en el periodo anterior"*(Veltz, 1994, p.297). En este sentido, parece conformarse un organización territorial, de forma duradera, que funciona en "dos frecuencias" o dos velocidades, como señala (Hiemaux, 1993). Aquellos lugares o fragmentos territoriales integrados a redes económicas y sociales globales se mueven a una velocidad distinta a la de aquellas zonas excluidas de tales redes.

Ahora bien, para entender esta paradoja de las distancias, debida a la creciente discontinuidad espacial en las relaciones entre regiones, hay que plantear al menos dos concepciones de distancia interrelacionadas. La distancia relacionada a la longitud, cuya relevancia pierde peso ante otra noción de distancia asociada al tiempo y la velocidad en que se alcanzan los territorios. En este sentido, el propio Marx advertía premonitoriamente que mientras más se desarrollase y expandiese el capital más evidente se manifestaría la necesidad de resolver en tiempo la lejanía espacial. En tales estadios de la producción capitalista *"lo que importa, por ejemplo, no es la distancia del mercado en el espacio, sino la velocidad -el cuanto de tiempo- en que se le alcanza."* (Marx, 1978, p.29).

Bakis señala al respecto que *"la distancia terrestre corresponde a la comúnmente conocida y medida en unidades de longitud"* y la distancia esfuerzo, *"que puede ser modificada por la tecnología, los reglamentos o los acontecimientos políticos, se mide en unidades de esfuerzo como dólares gastados, cantidades de gasolina consumida, etc"*.(Bakis, 1991, p.52); pero se mide básicamente, de acuerdo con el planteamiento de este trabajo, en tiempo. La mayor "fricción" de ciertos territorios a la distancia anulada por la velocidad y, en última instancia, por el tiempo es susceptible de cambiarse mediante la creación de condiciones físicas para el intercambio y la formación de redes de transporte.

Inclusive en esta modificación de la concepción de distancia, la incidencia del kilometraje en la tarifa se reduce frente a los costos de operación que hacen posible cargar las mercancías, a los volúmenes que son susceptibles de manejarse por esa red y al tiempo en que se movilizan. Las navieras más importantes establecen sus tarifas, sobre todo, en función del número de ciclos que la embarcación puede realizar en un año, es decir, del tiempo y el volumen, no tanto de la distancia kilométrica.



### 3.7. Hacia una nueva organización espacial: El territorio-red.

Las condiciones físicas para el intercambio y la formación de redes de transporte "*cuya acción fundamental consiste justamente en modificar la distancia real entre dos puntos al establecer un medio capaz de transformar el tiempo y los costos ocasionados por la distancia kilométrica*"(Bakis, 1991, p.54), son elementos con fuerte impacto sobre la estructuración del territorio y, sin embargo, comúnmente se les presta poca atención, si es que no son ignorados por completo.

En efecto, los estudiosos del territorio se avocan con más entusiasmo a formular tipologías o clasificaciones sobre las posibles configuraciones territoriales a través de patrones clásicos de localización de actividades productivas, donde la vinculación y acercamiento de territorios, la innovación tecnológica asociada a la reducción del tiempo de circulación física y el desarrollo de las condiciones físicas para el intercambio parecen tener sólo un papel accesorio en la organización del territorio.

En la preocupación por saber si las formas de producción posfordista empujaran hacia configuraciones territoriales concentradas o dispersas y en dilucidar si la aglomeración urbana de las actividades productivas en distritos industriales se constituirá en el patrón dominante del modelo de acumulación flexible, autores como Lipietz y Leborgne nunca se plantean la cuestión de la vinculación y acercamiento de fragmentos de territorios ni los impactos de la innovación tecnológica en estos procesos. Dentro de esos contextos de análisis convencionales no cabe concebir que precisamente la articulación de territorios a través de redes pueda constituirse en un proceso dominante en la estructuración territorial posfordista.

De hecho, para Leborgne y Lipietz una organización territorial integrada supone la cercanía física de las actividades productivas (Leborgne y Lipietz, 1990). En tanto que entiende por forma "territorialmente desintegrada" aquella en que las

empresas interactúan a grandes distancias y por organización "territorialmente integrada" la localización de industrias dentro de un radio reducido (Leborgne y Lipietz, 1990), estos autores privilegian en su análisis a la distancia kilométrica y parecen ignorar los procesos de integración productiva debidos a la anulación relativa de la distancia por el tiempo. Dado que siguen concibiendo que los lugares sólo logran realmente integrarse con sus territorios contiguos, el efecto de las redes y de las condiciones físicas para el intercambio sobre el territorio no es considerado.

En la perspectiva de estos autores, la red de empresas sólo despliega sus posibilidades en la corta distancia, (y por lo tanto, una tendencia dominante de configuración territorial en el posfordismo sería la aglomeración en distritos industriales), sin embargo, la innovación tecnológica para aumentar velocidades y reducir tiempos ubica como una cualidad principal de las redes su versatilidad para abarcar grandes distancias, para acceder virtualmente a zonas lejanas, siempre que existan condiciones determinadas para realizar tal expansión.

En este sentido, se dificulta el establecimiento de patrones claros de localización de actividades productivas en el territorio. La ubicación del establecimiento aparece subordinada a los atractivos del lugar. Estos atractivos se asocian a la posibilidad de enlazarse con los demás eslabones de las cadenas productivas por medio de redes y de condiciones físicas para el intercambio eficientes en términos del capital, se refieren también, para determinadas fases de la producción, a la existencia de mano de obra barata y fácilmente calificable y a la existencia de climas laborales estables y de ambientes empresariales con cierto nivel de desarrollo, entre otras cosas.

El "justo a tiempo" puede funcionar a largas distancias también. En este caso, además de apoyarse en ahorro de inventarios, lo hará en la reducción de costos de mano de obra cuando la vinculación de territorios incluya zonas de los países periféricos.<sup>(8)</sup>

---

<sup>(8)</sup> Probablemente el "justo a tiempo" se flexibilice a largas distancias, pero su operación se verá compensada por otros ahorros además del que se obtiene por inventarios.

Así, más importante que estudiar la propensión del posfordismo a generar conformaciones territoriales concentradas o dispersas, parece ser el análisis de la articulación entre los fragmentos del territorio a través de redes, con todas las implicaciones de dominación y subordinación que estas conllevan.

Entonces, una forma dominante de organización territorial posfordista podría ser más bien caracterizada *"por una hilera discontinúa de "islotos" relacionados unos con otros gracias a las técnicas modernas"* (Bakis, 1991, p.59) y, sobre todo, a las condiciones físicas para el intercambio.

Probablemente se está gestando una organización territorial de tipo insular, pero no se trata de una insularidad aislada sino vinculada por redes. En este sentido, es que Bakis habla de una "insularidad tecnológica". Autores que han avanzado en este tema desde ángulos diferentes, manifiestan planteamientos coincidentes con lo anteriormente expresado. Pradilla plantea para los países de América Latina una utilización fragmentaria del territorio *"porque no incluirá necesaria ni realmente a todos los países y partes de su territorio"* y, desde luego, al ser fragmentaria deviene *"discontinua, dejando rupturas de continuidad territorial entre los fragmentos integrados y homogeneizados y los que no lo sean."* (Pradilla, 1993, p.13).

Veltz, ha avanzado más en este sentido. Incluso plantea conceptos nuevos para el análisis, como el de "territorio-red". Para este autor, *"las lógicas actuales probablemente refuerzan la desestructuración de los "territorios-zonas" actuales, en beneficio de un "territorio-red" mucho más complejo, rico en potencialidades, pero también cada vez más desfasado en relación con el territorio de la política, de la administración y de la vida cotidiana"*(Veltz, 1994, p.294)

El territorio-red se define y caracteriza por la conformación de determinados nodos territoriales cuyos actores tienen la capacidad para articular simultáneamente, en tiempo real, procesos productivos fragmentados y físicamente separados a escala global. El territorio-red es inconcebible sin el desarrollo tecnológico reciente en las comunicaciones y los transportes y sin las transformaciones que conducen a la externalización de la producción. Tales procesos han propiciado la conformación de redes de articulación territorial

sobre el espacio global; redes que son a fin de cuentas el soporte físico, la condición *sine quanon*, del territorio-red.

Con la progresiva transformación del territorio-zona o región continua tradicional en el territorio-red discontinuo, los parámetros del análisis y la delimitación de las zonas de estudio se modifican cualitativamente. Ahora la densidad de las redes adquieren un papel central en la organización y conformación de ámbitos territoriales más difusos y amplios. Para *"una ciudad, el lugar ocupado en las redes de intercambio y de producción que unen esta ciudad con otras del mismo rango o de rango superior, será a partir de ahora más importante que las relaciones en extensión (es decir, sobre su región continua) basadas en la proximidad y el encasillamiento jerarquizado de zonas en el sentido tradicional del término."*(Veltz, 1994, p.298).

El concepto del territorio-red difiere del planteamiento de los lugares centrales de Christaller (Christaller, 1932) básicamente en tres aspectos. En primer término, Veltz, Castells y los autores que manejan conceptos similares al de territorio-red no hacen abstracción de las condiciones históricas y las peculiaridades de los lugares que conforman la red, es decir, no establecen un espacio geométrico y abstracto, como ocurre frecuentemente en los planteamientos de Christaller y Loch. En segundo lugar, incorporan la noción de discontinuidad espacial que no aparece en los sistemas de lugares centrales y, en tercer término, las redes multipolares reemplazan a las localidades centrales unipolares de Christaller.

En todo caso, parece evidente que lo nuevo es el acercamiento, aún a largas distancias, a través de redes, de fragmentos de territorio cuyas condiciones económicas, sociales y culturales pueden ser muy diversas. La vinculación de los fragmentos modifica contextos y niveles de análisis. Tan es así, que en el futuro partes del territorio de un país podrán aparecer más articulados a lugares ubicados en otros países (probablemente, a través de relaciones jerárquicas, de hegemonía y subordinación), que a las propias zonas nacionales. A esa articulación fragmentaria a larga distancia, tanto en las formas productivas y tecnológicas como en las formas de organización social, en valores, códigos de conducta y actitudes, parece corresponder paralelamente un distanciamiento

creciente con las zonas del propio país que no logren integrarse, a través de redes, en los procesos de producción internacional. En este sentido, tiene gran validez el cuestionamiento y la preocupación de Veltz : "*¿Cómo, finalmente, hacer legible y compatible con el espacio vivido de la gente, íntimamente marcado por solidaridades territoriales, este nuevo espacio-red, generador de múltiples mezclas, pero también de inquietud e indefiniciones de identidad?*" (Veltz, 1994, p.299)

Otra tarea primordial, en la medida en que se avance sobre estos conceptos de organización territorial, tendrá que ser el análisis de los mecanismos y formas de articulación de fragmentos de países centrales con los periféricos y las maneras en que habrán de trastocarse las condiciones preexistentes, tomando en cuenta las posibles formaciones de redes y las condiciones propias de los países involucrados.

#### **4. PUERTOS, REDES GLOBALES Y TERRITORIOS.**

Dentro de esta tendencia emergente de configuración de redes extensas que articulan espacios selectos del planeta, los puertos, como espacios de frontera, de vínculo entre lo interno y lo externo, entre lo local y lo global, adquieren un papel relevante en la reestructuración territorial en curso. Precisamente, a partir de este capítulo se pretende analizar, desde una perspectiva teórica y empírica, las connotaciones territoriales de la integración de los puertos en los procesos de globalización y fragmentación propios de la actual fase de desarrollo del sistema mundial y la economía-mundo capitalista (Wallerstein, 1992).

Los puertos se han caracterizado por ser lugares claves de intercambio de mercancías y, a la vez, lugares de vínculo entre culturas y personas. El puerto es frontera geográfica, tecnológica y cultural. Por eso es un punto de ruptura pero, a la vez, es punto de encuentro, es intersección de rutas comerciales y lugar de confluencia de ideas y valores de origen diverso y distante.

Sin embargo, es difícil encontrar una caracterización perenne de los puertos y de su relación con el territorio. Las características y funciones de los puertos evolucionan en la medida en que las formaciones económico-sociales y las regulaciones interiores de los países se modifican.

El rol y las características de los puertos en los países periféricos ha cambiado con la apertura comercial reciente y con la organización fragmentada y globalizada de la producción. Al modificar su operación y su funcionamiento, los puertos han trastocado también su vinculación con el territorio. Por eso es importante señalar las diferencias esenciales entre los puertos del período previo, caracterizado, en países periféricos, por la protección de la económica nacional propia del modelo de sustitución de importaciones, y la actual fase de apertura comercial y globalización. Precisamente, las modificaciones en el carácter y el papel de los puertos está trastocando también sus vínculos con el territorio.

#### 4.1. El puerto del proteccionismo.

En épocas en 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 no sólo mercantil.

El puerto del proteccionismo estableció, generalmente, limitados vínculos con el exterior y, en esa medida, se debilitaron simultáneamente sus nexos con el interior. El puerto en esa etapa se convirtió en puerta de difícil acceso, en frontera rígida. En este sentido, perdió parte del ambiente cosmopolita de intercambio de productos y de ideas que lo caracterizó en otra épocas, en especial, en el siglo XIX, cuando la expansión capitalista apoyada en importantes innovaciones tecnológicas vinculó gran cantidad de países y regiones.

Los desplazamientos del puerto hacia el interior y el exterior fueron lentos durante el proteccionismo. 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 diferentes.

De esta forma, los puertos del proteccionismo tendieron a perder importancia dentro del contexto de las economías nacionales, aunque muchos mantuvieron una posición relevante dentro de ámbitos regionales específicos. Ahora bien, en términos generales, su actividad como lugar de intersección de rutas se debilitó, los flujos mantuvieron una baja densidad y las conexiones territoriales con regiones del interior fueron escasas. Sólo aquellos puertos que exportaban materias primas tuvieron un mayor dinamismo, aunque muchas veces se constituyeron como enclaves con pocas conexiones con las regiones interiores del país. La debilidad de los enlaces terrestres entre la costa y el interior hasta bien entrado el siglo XX, es muestra de este proceso.

En lo político se reforzaron las tendencias aislacionistas/ proteccionistas de los puertos, generando una legislación que no sólo limitó el movimiento de muchas mercancías sino que también puso controles y trámites que eternizaban los

desplazamientos a través del puerto. Todos estos son elementos que contribuyeron a la desvalorización del puerto como lugar y espacio vinculado.

Tal como señala el Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos de la UNCTAD, *"los puertos no desempeñaban un papel importante en la economía de un país cuando el desarrollo de está dependía sobre todo de los mercados nacionales"*. (Unctad, 1992, p.15). En el periodo proteccionista y, en general, durante el predominio de las formas de producción "tayloristas" y "fordistas" tanto el comercio internacional como el transporte eran considerados como elementos exteriores al proceso productivo. En otras palabras, el comercio y el transporte eran elementos separados que operaban antes y después de la producción inmediata en el sentido de Marx (Marx, 1978). *"En esas circunstancias los puertos sólo desempeñaban sus funciones tradicionales, es decir, cargar y descargar los buques, adoptando una actitud de independencia y, a veces, de indiferencia respecto de la evolución de la producción, el comercio o el transporte."*(Unctad, 1992, p.17)

Los puertos de la fase proteccionista han sido catalogados, por algunos especialistas (Unctad, 1992), bajo dos tipos principales. Por una parte, está el puerto tradicional, llamado también "puerto de primera generación", que se caracteriza por movimientos simples de transbordo de carga y almacenamiento. Estos se organizan y funcionan como estructuras independientes de las actividades restantes de transporte, comercio y circulación de mercancías. La escasa articulación con esas otras fases y actividades supone vínculos territoriales limitados. Los flujos tienden a estar relacionados, sobre todo, con la actividad económica del ámbito regional más próximo al puerto. Así, la desintegración entre actividades desarrolladas en torno a los puertos imposibilitaba la formación de redes productivas y de circulación desplegadas sobre el territorio. De hecho, en gran parte de los países Latinoamericanos las conexiones terrestres a los puertos fueron deficientes y limitadas durante gran parte del periodo proteccionista y el transporte estaba fraccionado en diferentes fases con escasa articulación territorial.

Hacia el final del periodo de sustitución de importaciones surge otro tipo de puertos donde además de las funciones clásicas de transbordo y almacenaje de mercancías se anexan las actividades de transformación y manufacturación de



materia prima e insumos. Se trata de los puertos de "segunda generación" y corresponden, en los países periféricos, a los llamados puertos industriales que se crearon como "polos de desarrollo" regional hacia fines de la década de los sesenta y principios de los setenta. *"Dentro de la zona portuaria se construyen instalaciones industriales y como resultado, el puerto se desarrolla y se extiende con plantas como la siderurgia del hierro y el acero, la metalurgia pesada, las refinerías y la industria petroquímica básica, el aluminio, la fabricación de pulpa de madera y los fertilizantes"* (Unctad, 1992, p.21), entre otras ramas de la industria pesada tradicional propia del periodo de sustitución de importaciones. En este sentido, *"los puertos de segunda generación no son sólo centros de transporte sino también centros industriales y comerciales"*(Unctad, 1992, p.21). Sin embargo, lejos de expandir sus vínculos regionales, los puertos industriales tendieron a conformar verdaderos enclaves, es decir, ámbitos locales fuertemente relacionados al exterior, pero con escasas ligas y poca inserción en el territorio del país en el que estaban enclavados.

Ahora bien, independientemente de la tipología anterior un hecho común en la fase proteccionista es que los puertos establecían vínculos comerciales y territoriales con su región inmediata, pero difícilmente podían tener influencia sobre procesos productivos y comerciales de regiones interiores más alejadas. Así, el "hinterland"<sup>(1)</sup> de los puertos era restringido, pero además era prácticamente cautivo, debido a las limitaciones de los sistemas de transporte interior y a la propia política de sustitución de importaciones que propicio la formación de un mercado interno concentrado en pocas ciudades, principalmente del interior, las cuales acaparaban gran parte de las inversiones en infraestructura y equipamiento urbano y regional.

Tal como se señala en el informe de Expertos en Puertos, *"antes cada puerto solía tener su propio grupo de clientes, cuyas actividades estaban situadas en las cercanías de la zona portuaria y de su hinterland cautivo, muchas veces fuera del alcance de otros puertos debido a un sistema de transporte terrestre subdesarrollado y oneroso y a veces a obstáculos políticos y*

---

<sup>(1)</sup> El hinterland es un término netamente territorial utilizado por geógrafos que estudian litorales, así como por ingenieros portuarios y expertos en temas relacionados al impacto territorial de los puertos. En español ha sido traducido como la zona de influencia hacia el territorio interior, es decir, hacia el interior del país donde está localizado el puerto.

*administrativos.*"(Unctad, 1992, p.40). Tal situación otorgaba a los puertos cierta estabilidad y una relación importante con el ámbito regional y local más próximo. Así, más que una articulación territorial amplia de tipo red, se daba una vinculación con el área inmediata, es decir, de tipo zona. Retomando los conceptos de Veltz, puede decirse que entonces existía una clara primacía del territorio-zona o espacio regional continuo sobre el territorio-red (Veltz, 1994), en las relaciones espaciales establecidas a través de los puertos.

En definitiva, durante el periodo de sustitución de importaciones, el puerto se manifiesta como el lugar donde la mercancía termina o inicia un recorrido en un modo de transporte específico, en un barco. El puerto es concebido como punto terminal donde las mercancías permanecen estacionadas en un lento recorrido hasta el destino final. Prima entonces el carácter de estación terminal, de ruptura larga, de zona de almacenamiento prolongado, de bodega. En muchos sentidos las zonas costeras aparecen desvinculadas de las regiones interiores y, por eso, más que lugares de vinculación son puntos de quiebre, de separación de la influencia externa.

Por otra parte, este hinterland cautivo de los puertos del proteccionismo generaba tendencias conservadoras en cuanto a su gestión e innovación de formas operativas, por eso el vínculo con las actividades productivas regionales no siempre era fluido. Aparentemente *"no había razones para preocuparse por el mercado cautivo, dado que la carga no podía transferirse fácilmente a otro lugar, ni tampoco había porque preocuparse por la presencia de otros puertos en funcionamiento, porque era poco probable que eso tuviera consecuencia alguna"*(Unctad, 1992, p.40). Sin embargo, el escaso desarrollo organizativo y tecnológico, que provocaba gran lentitud en los flujos, ha implicado una desventaja en la integración de amplias zonas a la economía internacional en la actual etapa de apertura comercial y globalización.

Con la crisis del modelo de sustitución de importaciones y del proyecto desarrollista en América Latina, así como con el agotamiento, a nivel mundial, del régimen de acumulación fordista, la situación de los puertos y sus vinculaciones territoriales han tendido a modificarse.<sup>(2)</sup>

---

<sup>(2)</sup> El llamado régimen de acumulación fordista se caracterizó, entre otras cosas, por la producción industrial masiva en las líneas de montaje, por el aumento de la productividad en proporción

La reestructuración del capitalismo y la búsqueda de un nuevo modelo de acumulación, apoyado en los recientes avances científico-técnicos, ha propiciado la fragmentación de la producción a nivel mundial 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.

#### **4.2. Puertos, redes globales de transporte y reestructuración territorial.**

En esta etapa de apertura comercial y de globalización de las relaciones económicas, el puerto no deja de caracterizarse por la ruptura de flujos comerciales, dado el necesario cambio de tracción o modo de transporte que se realiza en este lugar; pero ahora se destaca principalmente como lugar 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 exterior.

La fragmentación e internacionalización de los procesos productivos, ha dado lugar al surgimiento de los llamados puertos de "tercera generación" o puertos globales (Unctad, 1992). Estos muestran no sólo un cambio en sus funciones sino también en la forma de insertarse en el territorio.

El puerto de tercera generación necesita operar como un nodo de redes de distribución física de mercancías, por lo tanto, rebasa las funciones tradicionales de carga, descarga y almacenamiento de mercancías. Ya no puede concebirse como el punto de partida y de llegada del comercio internacional, ahora requiere transformarse en una verdadera plataforma logística. Esto significa, entre otras

---

similar a la de los ingresos reales, por la ampliación de los mercados, por una fuerte expansión mundial del capital y por la participación del Estado en la economía y en el desarrollo de instituciones de bienestar social.

cosas, tres cambios fundamentales que inciden en la articulación territorial de los puertos. En primer término, el puerto tiene que funcionar como centro de integración y coordinación entre los sistemas de transporte marítimo y los sistemas terrestres para constituirse en un nodo valioso de integración territorial de las redes y cadenas productivas globalizadas.

En segundo lugar, tiene que conformarse como centro de distribución donde se reorganizan flujos, se administran y dosifican inventarios, se consolidan lotes hacia regiones específicas y se suministran insumos en tiempo y cantidad hacia las redes productivas internacionalizadas cuyos fragmentos o eslabones se ubican en regiones interiores del país y en el exterior. Esta actividad le confiere al puerto un papel muy importante dentro de las redes o cadenas productivas que circulan a través de él. En efecto, principalmente para los flujos de bienes intermedios intra-firmas o intra-ramas (es decir, entre la empresa y sus subcontratistas), el nodo portuario adquiere el carácter de gestor, administrador y distribuidor de inventarios para la producción fragmentada con eslabones geográficamente distantes.

Adicionalmente, las nuevas actividades de distribución (que por cierto no tienen nada que ver con el almacenamiento tradicional) añaden valor a los flujos de mercancías que transitan por el puerto. Efectivamente, en un centro de distribución portuario es posible crear valor agregado de diversas formas, por ejemplo, consolidando y desconsolidando contenedores, agrupando o desagrupando cargas, embalando y etiquetando mercancías, proporcionando información sobre inventarios y movimientos de carga, entre otros.

En tercer lugar, el puerto de la globalización o de "tercera generación" es, además de un nodo de integración de las redes de transporte y un nodo de distribución, un centro de información. A través de los modernos medios de comunicación, el puerto global tiende a conectarse en red con los usuarios y con todos los agentes vinculados a su actividad. Esto permite interactuar en tiempo real a grandes distancias. Los niveles de inventarios pueden conectarse en línea con la programación de embarques y frecuencias de salida de buques. Asimismo, es posible realizar un seguimiento exhaustivo de los flujos. La información permite a las empresas calcular y programar con mayor certeza tanto el aprovisionamiento de insumos como la distribución de productos. Asimismo, los operadores de transporte multimodal saben anticipadamente el volumen, el modo en que viaja

cada producto y el tiempo de arribo. Lo anterior permite planear las maniobras y las conexiones con las redes de transporte terrestre de acuerdo a la jerarquía de tiempos de entrega. El centro de información proporciona además una gran cantidad de datos importantes para anticipar y agilizar la operación del propio puerto y de las redes de distribución y transporte vinculadas a él.

Pero, más allá de las características internas de los puertos actuales, cabe destacar el nuevo rol que estos juegan en el proceso productivo y en la conformación de un sistema global de circulación y distribución física que se encarna en una red mundial de comunicaciones y transportes. La formación de redes mundiales o globales modifica, sin duda, la forma de inserción territorial de los puertos.

Según los expertos en la materia "Para identificar ese nuevo papel de los puertos tenemos que determinar y analizar la red del comercio exterior y del transporte. Es evidente que esa red no empieza en el puerto, y ni siquiera en la planta que fabrica los productos acabados. En realidad empieza en el lugar de producción de la materia prima o de los productos intermedios o semiacabados y termina cuando el producto llega al usuario final, en el extranjero. No se trata simplemente de una red o cadena de transporte, porque a lo largo de esa cadena los productos se transforman de materias primas o productos intermedios en productos acabados."(Unctad, 1992, p17). En este sentido, los puertos de la globalización tienden a convertirse en nodos dinámicos "en la red compleja de producción y distribución internacionales".(Unctad, 1992, p.23). Ahora bien, la dinámica económica y territorial de los puertos no podrá comprenderse cabalmente sin conocer las implicaciones de la reestructuración de la producción, que trae aparejada como soporte esencial de la globalización, la conformación de una red global de transporte.

#### **4.2.1. Reestructuración productiva, sistemas logísticos y territorio.**

Con la fragmentación de la producción a nivel global y con los nuevos sistemas que trabajan sin inventarios ("justo a tiempo") las actividades de transporte y

distribución cambian radicalmente sus características y su importancia en el contexto de los procesos productivos. En efecto, ahora *"las actividades de transporte y distribución se consideran como un subsistema del sistema total de producción"*. Esto significa que lo importante ahora *"es la cadena total o integrada de transporte. Desde la compra de las materias primas en el lugar de producción hasta la entrega de los productos al almacén del receptor, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran todos en una red única."*(Unctad, 1992, p.9).

Esta visión sistémica nace con la incorporación de la logística y las nuevas formas de organización de la producción ("Kan ban", "justo a tiempo", calidad total, etc.) que tienen una concepción integral de un proceso productivo crecientemente fragmentado y territorialmente deslocalizado.

La logística<sup>(3)</sup> es concebida, desde su incorporación masiva en los esquemas de organización de las empresas durante la década de los ochenta, "como técnica de control y de gestión de flujos de materias primas y de productos, desde sus fuentes de aprovisionamiento hasta sus puntos de consumo".(Antún, 1995, p.2). Por lo tanto, el proceso productivo no se circunscribe al control de las operaciones y las actividades dentro de una planta, como en el fordismo, sino a un sistema amplio de flujos y procesos que incluye varios subsistemas. Antún, apoyado en los trabajos de Jaques Colin, plantea al menos tres subsistemas dentro de un concepto logístico de la producción. En primer término, se encuentra el subsistema de aprovisionamiento que incluye a las fuentes de materia prima e

---

<sup>(3)</sup> La logística es un concepto surgido de la microeconomía y la administración de empresas que está asociado con las innovaciones recientes en los procesos productivos y la tecnología, en especial, con los sistemas "justo a tiempo" y de "calidad total" desarrollados en Japón y el Lejano Oriente, desde la década de los setenta. Sin embargo, el concepto de logística ha sido retomado, desde fines de los setenta y durante la década de los ochenta, por economistas e investigadores franceses de inspiración marxista. Autores como Colin (1984) y L'Huiller (1985) en sus análisis de los recientes cambios en las empresas y los procesos de acumulación y circulación de capital redefinen e incorporan una visión sistémica de la logística. Así, la logística aparece como una innovación técnica que las empresas emplean para atenuar los efectos de la baja en la tasa de ganancia, mediante la reestructuración de la división técnica, social y espacial del trabajo. Un aporte esencial en este concepto de la logística es la visión integral y sistémica de la producción, desde la obtención de las materias primas e insumos hasta el posicionamiento de los productos en el mercado. Ello supone la incorporación de una serie de actividades y lugares al proceso de producción inmediata, como es la circulación física, el transporte, el almacenamiento y la distribución de bienes en fases intermedias antes de llegar al consumidor final.

insumos, a los proveedores y subcontratistas. En segundo lugar, el subsistema de producción incluye a las plantas de fabricación y depósitos de productos intermedios y terminados. Finalmente, hay un subsistema de distribución física que incluye depósitos centrales de distribución de los productos finales, depósitos regionales y clientes o usuarios. (Antún, 1995). Todos estos subsistemas, con actividades y flujos realizados en diferentes espacios, integran, desde el punto de vista de la logística, el sistema de producción.

En este sentido, la producción incluye actividades como el transporte, el almacenamiento y la distribución física que durante el fordismo eran consideradas externas a ella. Por lo tanto, el desplazamiento (y, por ende, el transporte) "no se concibe más como determinado por las necesidades exteriores del proceso de producción, sino que toma simultáneamente en cuenta los parámetros técnicos del proceso productivo y dinámico del desplazamiento". (Antún, 1995, p.4). De esta forma, el transporte se transforma, según L'Hullier, en una "maniobra estratégica"(L'Hullier et al, 1977) y "las fases de producción y de desplazamiento se imbrican íntimamente, al punto de devenir indisociables, ampliando el campo de la logística, cuya función integradora restaura la importancia de la circulación". (Antún, 1995, p.6).

Estos cambios en la organización y concepción de la producción tienen consecuencias directas en el análisis territorial. En la etapa fordista, el análisis del impacto territorial de la producción generalmente condujo al estudio de las consecuencias de la localización de empresas o plantas industriales en determinadas regiones. Ahora la concepción logística o sistémica y las formas productivas fragmentadas implican el desdoblamiento de la esfera de la producción inmediata desde la unidad fabril hacia amplios territorios, regiones y actividades asociadas a la valorización de la mercancía. Tal como señala Antún, "la mercancía, centro de la atención del análisis económico, ha sugerido pensar en la producción como indisociable de un espacio confinado (la fábrica) más que en el control (de un flujo y una red) sobre un espacio abierto".(Antún, 1995, p.6)

Tal redespigue espacial del proceso de producción inmediata, propiciado en la fase actual de globalización y fragmentación productiva, modifica el análisis no sólo desde la perspectiva empírica sino también desde la teórica y conceptual. La definición de regiones o ámbitos territoriales específicos se complejiza

enormemente y los lugares frecuentemente se valorizan (o desvalorizan) por procesos que no tienen que ver con su entorno, sino con eventos desarrollados a miles de kilómetros de distancia. La producción inmediata desdoblada sobre el espacio amplio, global o abierto, como dice Antún, conduce a conformaciones territoriales inéditas. En buena medida, tal redespliegue espacial es el que impulsa el predominio de los territorios-red (Veltz,1994), caracterizados por fuertes vínculos con espacios distantes, sobre los territorios-zona, conformados en base a la cercanía y al vínculo de proximidad con el entorno.

Esta nueva forma de organización del territorio necesita de lugares selectos para operar y de redes para vincular los procesos en el tiempo y el espacio. Precisamente, las redes son expresión del redespliegue espacial de la producción e integran muchos procesos, actividades y espacios que antes eran considerados exteriores, como el transporte, la actividad portuaria y, en general, las plataformas logísticas, así como los flujos de información que son cada vez más importantes para el control de la producción fragmentada.

Ahora bien, en el proceso de conformación de redes productivas hay al menos dos elementos fundamentales que alteran la articulación o forma de inserción territorial de los puertos. En primer término, destaca el desarrollo del intermodalismo como elemento central para articular físicamente las redes sobre amplios ámbitos territoriales. En segundo lugar, y estrechamente vinculado con el primero, se observa la integración de un sistema mundial o global de transportes, cuya implementación ha supuesto la reestructuración de rutas y puertos a nivel internacional y ha dado lugar a las llamadas "alianzas globales" entre los principales actores que organizan cadenas o redes. A continuación se revisaran con más detalles ambos elementos.

#### **4.2.2. Intermodalismo y articulación territorial de los puertos.**

El intermodalismo ha sido sustento físico y tecnológico esencial para desdoblar el proceso productivo sobre el territorio mediante la externalización de fases en localizaciones diversas y distantes. En efecto, la necesidad impuesta por la producción fragmentada, de conformar una red integrada, ha conducido al



surgimiento del intermodalismo. A través del intermodalismo se acelera la distribución de carga y se reduce el monto del capital inmovilizado en los grandes inventarios, en los carros de transporte inactivos, en las demoras de las mercancías en los puertos, entre otras cosas.

El intermodalismo en su definición más general tiene que ver con la integración de los diversos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos de transporte marítimo y terrestre (y en ocasiones el aéreo) son coordinados e integrados en un sólo sistema o red que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza.

Un elemento clave en el desarrollo del intermodalismo ha sido la creación del contenedor. Este es por excelencia la tecnología 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 y vincular efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio. En esa medida permite vincular los puertos con regiones distantes del interior.

"Gracias a la contenedorización ha sido posible realizar a gran escala el intermodalismo del transporte del comercio exterior. Los cargadores encargan el transporte puerta a puerta a un Operador de Transporte Multimodal, especialista que trata con los diferentes modos de transporte y que dispone de una red operacional de ámbito internacional<sup>(4)</sup> (Unctad, 1992, p.10).

Antes del desarrollo del intermodalismo era virtualmente imposible desarrollar una red global de transportes. En efecto, la separación de los modos de transporte impedía el desarrollo de los flujos "puerta a puerta", es decir, desde la puerta de la fábrica en el país de origen hasta la puerta de la planta en el país de destino. En otras palabras, no podía desarrollarse la producción fragmentada e integrada globalmente dado que los modos de transportes funcionaban de forma separada y

---

<sup>(4)</sup> Según especialistas en el tema "El transporte intermodal de contenedores de Yokohama a Nueva York sólo lleva 14 días, en lugar de tres semanas utilizando exclusivamente las vías de navegación"(Unctad, 1992, p.10)

desintegrada, por lo tanto, los flujos eran, en el mejor de los casos, de "puerto a puerto". Por lo mismo, los puertos tenían vínculos territoriales de menor alcance y una limitada acción estructurante en la organización del espacio.

A diferencia del periodo previo, el surgimiento del intermodalismo y la acción de los agentes sociales vinculados a las redes globales de transporte ha tenido repercusiones de gran relevancia. Los extensos ejes integrados de comunicaciones y transportes, que con el desarrollo del intermodalismo ha sido posible desplegar sobre el territorio, son una de las principales fuerzas estructuradoras del espacio en la actualidad. Por eso, los puertos donde ha penetrado con mayor fuerza la acción del intermodalismo han modificado notablemente sus vínculos espaciales y se convierten no sólo en nodos centrales de las redes productivas globales, sino también en nodos de articulación con regiones o fragmentos territoriales del interior.

Por otra parte, desde la perspectiva de las redes de producción-distribución y transporte, cabe señalar que el mayor cambio provocado por el intermodalismo "quizás sea la aparición de los Operadores de Transporte Multimodal (OTM), cuya función es cada vez más importante en la elección y el control de la cadena de transporte."(Unctad, 1992, p.10). Pero, la emergencia de estos actores no es fortuita. Tanto los Operadores de Transporte Multimodal como los Agentes de Carga (Forwarders) deben su aparición a los cambios recientes en la esfera de la producción y al surgimiento de la logística. En efecto, la fragmentación del proceso productivo, el funcionamiento "justo a tiempo" del aprovisionamiento de insumos y la incorporación de la logística, como método de control de los flujos, supone la aparición de nuevos agentes cuya tarea es articular espacial y temporalmente tales procesos.

La visión sistémica o logística implica dos cambios principales en la producción. Por una parte, se externalizan muchas funciones de las plantas (para mitigar la tendencia descendente en la tasa de ganancia), mismas que ahora se realizan mediante la subcontratación. Tal proceso se desarrolla tanto en las fases de la fabricación como en las de la distribución, el aprovisionamiento y el almacenamiento. Por otra parte, la externalización, principalmente en el caso de las grandes plantas, viene acompañada por un dominio explícito de las operaciones que son delegadas.

La externalización supone la diversificación de los espacios de producción y la intensificación de los flujos dentro del proceso de producción inmediata. Esa multiplicación de lugares y de flujos hace que la logística conciba a los subsistemas de aprovisionamiento, producción y distribución como fases del mismo sistema de producción. Ahora bien, tal intensificación de flujos tiene que ser realizado por un agente especializado y, normalmente, externo a la planta, es decir, por un Operador de Transporte Multimodal. Obviamente este actúa en coordinación y en función de las demandas de las empresas y plantas.

No se crea que el Operador de Transporte Multimodal asume necesariamente un papel de subordinación frente a las empresas globales. Al contrario, tiene un papel activo como diseñador y facilitador de la distribución de los flujos. Más aún, en determinadas cadenas productivas el papel de los Operadores de Transporte Multimodal aliados con los "Brokers" o distribuidores internacionales tienen un papel fundamental para penetrar mercados, negociar precios de ventas e incluso para establecer niveles de producción susceptibles de colocar en el mercado. Por eso la pregunta de ¿Quién controla las cadenas productivas? no siempre tiene una respuesta sencilla. En el caso de las grandes empresas globales, sin duda, ellos ejercen el control de las cadenas, aunque externalicen funciones. En otros casos los grandes distribuidores o "Brokers" internacionales parecen controlar las cadenas, estableciendo los volúmenes de producción, el tamaño de los lotes y las frecuencias de los envíos a los productores (Hastings, 1996). El caso de la exportación de perecederos (Frutas y verduras) y de textiles en países periféricos es ejemplo claro de como los distribuidores se deslizan por la cadena productiva, hasta la fabricación misma de los bienes, para controlar todo el proceso. (Antún, 1995)<sup>(5)</sup>

Así, el Operador de Transporte Multimodal participa directamente en la creación, diseño y ejecución de redes. En este sentido, son agentes que juegan un papel relevante en la organización del territorio, ya que escogen y desarrollan determinada ruta, determinado puerto o determinado corredor con toda las

---

<sup>(5)</sup> Antún muestra la disputa entre productores y distribuidores para controlar las cadenas productivas y obtener la tajada más importante de la ganancia. El productor busca descender hacia la distribución para controlar la valorización y el distribuidor sube hacia el productor para controlar su participación en la valorización. (Antún, 1995, p.38)

implicaciones que esto significa en términos de localización y atracción de actividades productivas y, de la misma forma, excluyen puertos y derroteros que sin su acción integradora difícilmente podrán articularse como espacios competitivos en la economía global. Así, la actuación de Operadores de Transporte Multimodal modifica el ámbito de acción del puerto. La integración que realiza sobre el territorio mediante la articulación de los diversos sistemas de transporte amplía considerablemente el hinterland portuario, le permite penetrar en regiones lejanas anteriormente no vinculadas a procesos productivos internacionalizados, así como excluir a otros territorios por quedar fuera de las rutas establecidas.

En definitiva, el intermodalismo, y la acción de los agentes que desarrollan tal actividad, ubica a los puertos en una situación completamente diferente a la del periodo previo. Por lo tanto, el puerto actual para revalorizarse como lugar tiene que constituirse en un nodo peculiar dentro de una red integrada de producción y distribución que se despliega globalmente, pero no sobre todos los lugares sino sobre territorios específicos.

#### **4.2.3. Red global de puertos y cambio territorial.**

El desarrollo del intermodalismo y la acción de los nuevos agentes sociales encargados de construir redes de distribución física, cuya implementación permite integrar las cadenas productivas fragmentadas, han tenido un papel central en la organización de la red global de puertos. Tal red ha sido estructurada, en buena medida, por el papel innovador que han asumido los Operadores de Transporte Multimodal. El origen de los Operadores de Transporte Multimodal, así como los cambios tecnológicos vinculados a su actividad no dejan de ser reveladores. Tales operadores proceden principalmente de las grandes navieras que, dado los cambios en los sistemas productivos, tuvieron la necesidad de desdoblar sus funciones tradicionales dentro del ámbito marítimo hacia la organización de cadenas o redes integradas de transporte que vinculasen no sólo las zonas costeras sino las regiones interiores.

Con el apoyo de una tecnología relacionada inicialmente al transporte marítimo, pero posteriormente adaptada a los demás modos de transporte, como es el caso del contenedor; con el desarrollo de equipos y terminales especializadas y con las nuevas tecnologías de la comunicación, especialmente el Intercambio Electrónico de Datos (EDI), los Operadores de Transporte Multimodal se han convertido en agentes esenciales para integrar cadenas productivas fragmentadas y globalizadas. En efecto, estos son los verdaderos estructuradores y organizadores de la red global de puertos y transportes, así como de la distribución física internacional y la comunicación integrada al proceso de producción. Los imperativos de la economía-mundo impulsan a los Operadores de Transporte Multimodal a desarrollar cadenas o redes integradas "puerta a puerta"<sup>(6)</sup>. Este control sobre las redes les permite, por una parte, ser los principales agentes en la reestructuración de rutas y en la conformación del sistema global de puertos y, por otra, tener un papel central en las nuevas formas de integración territorial de los puertos, dado que su rol en la organización de redes incluye los tramos marítimos y terrestres.

Los Operadores de Transporte Multimodal (que, en general, siguen formando parte de las grandes navieras) han sido actores fundamentales para determinar, en primer término, los puertos principales de la red. Como se trata de una red integrada al territorio y a las regiones interiores, los puertos principales se articulan a los llamados puentes terrestres o corredores de transporte multimodal que vinculan estos puntos selectos del litoral (es decir, los puertos principales) con las regiones dinámicas de tierra adentro.

Los puertos principales son concebidos como centros logísticos de concentración y distribución de mercancías e información. A nivel internacional se les conoce con el nombre de "Hubs globales" (Fossey, 1997), dado que en ellos convergen y se redistribuyen gran diversidad de cadenas productivas globales. Lógicamente estos "Hubs" encabezan la red global de puertos.

La integración de un puerto principal o "Hub" en la red global de transportes implica cambios territoriales substanciales. El "hinterland" o zona de influencia

---

<sup>(6)</sup> Esto equivale a mover insumos o bienes intermedios desde la puerta de la planta en el país de origen hasta la puerta de la planta en el país de destino, sin ruptura de carga. Antes de la aparición de los OTM los flujos de transporte marítimo eran "puerto a puerto".

territorial del puerto se amplía considerablemente hasta alcanzar vínculos con múltiples fragmentos territoriales distantes en los cuales se desarrollan fases de la producción de diversa calificación y complejidad. La expansión de la red terrestre del puerto principal le permite además disputar y ganar el "hinterland" a puertos menores afectando, de esta forma, el desarrollo de amplias regiones costeras.

Lo cierto es que la emergencia de un puerto principal o "Hub", con su capacidad para desdoblarse extensas redes sobre el territorio, con una elevada frecuencia de embarques, con la diversidad y volumen de los flujos, tiende a propiciar cambios notables en la estructura territorial que incluyen no sólo al puerto y su entorno urbano-regional inmediato, sino a amplios espacios y a la estructura de las conexiones con regiones interiores. Gran cantidad de actividades que requieren infraestructura especializada son inducidas por la presencia de un puerto principal. Tal es el caso de las plataformas logísticas de distribución y administración de inventarios, los centros de consolidación, las terminales de contenedores, los centros de información y comunicación, entre otros. La infraestructura de enlace también es motivo de cambios importantes, entre los que destacan la construcción de vías rápidas, autopistas, redes ferroviarias de doble estiba, terminales multimodales y plataformas logísticas interiores, redes de fibra óptica para mejorar los canales de comunicación, etc. Asimismo, muchas actividades productivas se reorientan o ven inducida su localización por la presencia de las densas redes de producción-distribución asociadas a los puertos principales.

Por otra parte, los puertos principales o "Hubs" no sólo crecen por los flujos de territorios distantes manejados a través de las redes o corredores de transporte terrestres, también lo hacen por medio de conexiones marítimas con algunos puertos menores que funcionan como alimentadores de los "Hubs" principales. Los puertos alimentadores forman parte y otorgan coherencia a esa red global jerarquizada de puertos y de transportes que estructuran diversos agentes sociales (entre los que destacan los Operadores de Transporte Multimodal) para articular territorios y procesos productivos fragmentados.

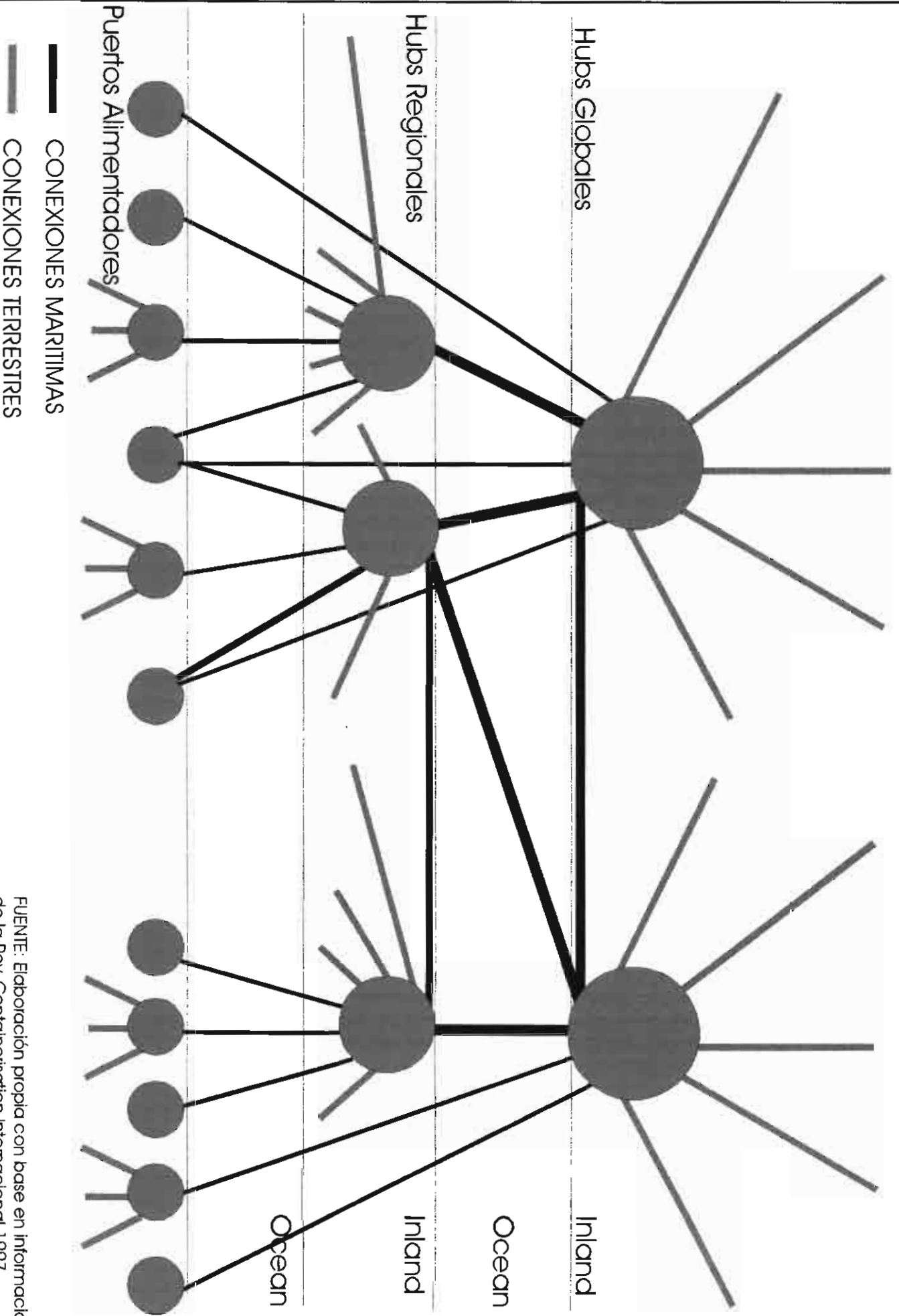
Ahora bien, en los últimos tres años se observa la aparición de nuevos elementos que hacen más sofisticada la red global de puertos. Con la deslocalización reciente de fases de cadenas productivas globales hacia países periféricos, con los procesos de apertura comercial en tales naciones y con la intensificación de

flujos ya no sólo en el hemisferio norte, sino también entre el norte y el sur, se ha complejizado la red de puertos debido al surgimiento de los llamados "Hubs" regionales. En espacios emergentes, e históricamente no centrales dentro de la economía-mundo capitalista, caracterizados por fuertes incrementos recientes en los flujos, la red global de puertos ha requerido una instancia intermedia entre el gran "Hub" global o puerto principal y los puertos alimentadores. De esta forma, la red se estructura, a grandes rasgos, en tres niveles. El primero está constituido por los "Hubs" globales, es decir, por los grandes puertos mundiales, ubicados básicamente en el hemisferio norte. En el segundo, se localizan los "Hubs" regionales (Fossey, 1997) que tienen también un papel de concentración y redistribución de flujos, pero en menor escala. En tercer lugar están los puertos alimentadores. Finalmente, cabría señalar que en la constitución de esta red global una gran cantidad de puertos, junto con los territorios en los que están enclavados, parecen quedar excluidos de tal sistema.

En esta red global de puertos la circulación de una mercancía no siempre tiene que pasar por los tres niveles. En efecto, la red no es absolutamente piramidal. Aunque es esencialmente jerárquica, también permite las conexiones horizontales. Así, pueden desarrollarse flujos que circulen solamente entre "Hubs" globales, otros lo harán directamente desde un puerto alimentador hasta un "Hubs" global (sin tocar un "Hub" regional) y también habrá flujos que se muevan sólo entre "Hubs" regionales. De esta forma, la red global de puertos supone un entramado cada vez más complejo y denso que articula no sólo tramos interoceánicos a través de la superficie líquida del planeta, sino también extensos tramos del territorio y de regiones interiores (Figura N°1), los cuales son integrados a la red global de transporte gracias al funcionamiento de estos centros portuarios concentradores y distribuidores y a la acción de los agentes que participan en su desarrollo.

Así como los puertos principales despliegan sus redes sobre las principales regiones económicas del planeta y participan en la reestructuración espacial en curso, los "Hubs" regionales hacen lo propio en zonas geográficas menos extensas, pero nada despreciables desde el punto de vista económico y geográfico como son los bloques continentales o subcontinentales.

FIGURA 1. RED GLOBAL DE PUERTOS



FUENTE: Elaboración propia con base en información de la Rev. Containerisation Internacional, 1997.



Los "Hubs" regionales manejan, obviamente, menores frecuencias y densidades de flujos que un Hub global o puerto principal, sin embargo, no dejan de tener un importante papel como nodo articulador de territorios y redes productivas globales. En efecto, por estar integrados dentro de la red global de puertos y por incluir la acción de nuevos agentes sociales en su interior (tales como los Operadores de Transporte Multimodal), los Hubs regionales, generalmente ubicados en lugares selectos de países periféricos, tienden a modificar la estructura territorial, mediante la extensión de redes hacia una gran diversidad de regiones interiores que en periodos previos prácticamente no tenían vínculos con los puertos. En algunos espacios periféricos es notable la transformación territorial a partir de la constitución de "Hubs" regionales, tal como se verá en el transcurso de este trabajo.

Los "Hubs" tienen una connotación netamente territorial. Para Castells, la creación de "Hubs" es una de las características principales que denotan la emergencia del "espacio de flujos". Los sitios que ahora forman parte de la red territorial y económica mundial no son concebidos por este autor como lugares, sino como nodos y hubs. Los nodos y los hubs tienen precisamente la cualidad de vincular en tiempo real fragmentos territoriales dispersos y distantes, en este sentido, son elementos claves en el funcionamiento y desarrollo de los territorios-red, caracterizados por la discontinuidad espacial, a diferencia de los lugares, en los cuales las relaciones de proximidad y cercanía son fundamentales.

Hay lugares que se transforman en nodos porque desde su localización estratégica pueden construir y controlar una serie de actividades que físicamente están fragmentadas en lugares o nodos de menor jerarquía. Los nodos principales coordinan y establecen las funciones claves de la red. En otros sitios, caracterizados por las actividades de intercambio y distribución, "los hubs juegan un rol de coordinación para permitir una suave interacción entre todos los elementos integrados dentro de la red". (Castells, 1996, p.413).

En estricto sentido, los "hubs" son nodos de la red con características especiales. En efecto, tales estructuras operan más que nada como centros de concentración y redistribución de capitales, mercancías, información y personas. Así, es posible

detectar físicamente no sólo "hubs" portuarios, sino también "hubs" de comunicaciones, "hubs" financieros, "hubs" aeroportuarios, entre otros.

"Tanto los nodos como los hubs están jerárquicamente organizados de acuerdo a su peso relativo en la red." (Castells, 1996, p.413). Pero tal jerarquía puede cambiar dependiendo de la evolución de las actividades realizadas a través de la red. En algunos momentos, ciertos nodos pueden ser claves en la red, por lo tanto, su desconexión conduciría a un declive inmediato y a un deterioro económico, social y físico de la zona en la que están emplazados. Así, las características de un nodo dependen del tipo de función que le otorga la red.(Castells, 1996, p.413.).

Lo destacable en este punto es la confluencia entre la práctica y la teoría. Efectivamente, la evolución y el desarrollo de una red global de puertos constituida por "hubs" de diferentes jerarquías, como elemento claramente detectable en la praxis, encuentra su correlato en el planteamiento teórico del territorio-red elaborado por Pierre Veltz (Veltz, 1994), así como en la teoría del "espacio de flujos" de Manuel Castells (Castells, 1996). Estos elementos teóricos serán retomados en el análisis de la transformación territorial de los puertos del Pacífico mexicano, pero antes es preciso conocer otros factores importantes en la conformación de la red global de puertos.

#### **4.2.4. Innovación tecnológica y alianzas globales.**

La red global jerarquizada de puertos y, en general, la red mundial de transportes no pueden ser cabalmente entendida sin dos elementos fundamentales en su conformación: La innovación tecnológica reciente en materia de comunicaciones y transportes y la realización de grandes alianzas globales entre los principales Operadores de Transporte Multimodal.

En el primer caso, destaca el desarrollo de instalaciones y equipo de alta sofisticación tecnológica para atender buques de contenedores cada vez más grandes y más veloces. Los buques tipo post-panamax, con capacidades que actualmente superan los 6 mil teu's, están diseñados para moverse entre los

"Hubs" globales, ubicados principalmente en países del hemisferio norte. En efecto, en la red global sólo los puertos mayores pueden captar el volumen suficiente de carga para rentabilizar la operación de tales navíos. Sólo en tales puertos se encuentra el equipo especializado de alto rendimiento y las instalaciones adecuadas para movimientos masivos de carga. En esa perspectiva, pareciera ratificarse la tesis de Aydalot (1980) en la que plantea que las innovaciones y actividades de punta se ubican en el centro, porque cualquier otra localización implicaría una baja en el nivel de productividad, una inadecuación tecnológica no compensada por los menores salarios de los espacios periféricos y, en esa medida, sólo las tecnologías estandarizadas serían desplazadas hacia los espacios de menor centralidad

Sin embargo, muchos "Hubs" regionales tienden a trabajar con instalaciones y equipos de alta sofisticación, aunque el tamaño medio de las embarcaciones es menor que en los "Hubs" globales. Finalmente, en la parte de la red menos densa, que incluye a puertos alimentadores, la capacidad de los equipos y las naves que arriban es notablemente menor.

Según Fossey, desde la perspectiva tecnológica, el crecimiento de la estructura de la red global constituida por "Hubs" tiene que ver en buena medida con el incremento del tamaño de los buques. "Esto condujo a los transportadores marítimos a reducir el número de puertos servidos directamente".(Fossey, 1997). La constitución de "hubs" posibilita a las líneas navieras servir efectivamente tanto a los grandes mercados como a aquellos de menor dimensión, donde los volúmenes no justifican arribos directos de grandes naves"(Fossey, 1997). En este último caso, se realizaran transbordos de la carga hacia buques más pequeños para que la conduzcan hasta puertos alimentadores o "Hubs" regionales.

Esto supone que, aunque la tecnología para manejar contenedores tiende a homogeneizarse, dada las características requeridas por los vehículos y los equipos de manejo de la carga, la menor densidad de flujos en los puertos alimentadores implica menor sofisticación en infraestructura, instalaciones e incluso en la capacidad del equipo.

En segundo término, la conformación de una red global y jerarquizada de puertos viene acompañada recientemente por el desarrollo de las alianzas estratégicas

globales entre las principales navieras y Operadoras de Transporte Multimodal del mundo, con el fin de alcanzar una amplia cobertura internacional y un mayor control de espacio y tiempo sobre los flujos de las redes productivas. Las principales alianzas estratégicas, llamadas "Alianzas Globales" vinculan sobre todo a los tres bloques geográfico-económicos más poderosos del planeta: Asia, Norteamérica y Europa. Sin embargo, constantemente se multiplican las alianzas estratégicas para vincular los bloques principales con regiones emergentes.

Lo cierto es que las alianzas estratégicas entre navieras y/o agentes de Transporte Multimodal refuerzan la configuración de la red global de puertos y de transportes. En efecto, las alianzas permiten compartir espacios en buques, compartir terminales en puertos y, en un momento dado, los sistemas de transporte y distribución terrestre. Con ello las redes de producción-distribución se fortalecen al ampliar enormemente las frecuencias de viaje, la cobertura de rutas, mercados y territorios. Asimismo, se optimiza la infraestructura disponible de las navieras y agentes multimodales que forman parte de la alianza. Esta tendencia refuerza a los puertos principales o "Hubs" globales, debido a que incrementan su actividad económica. En esos puertos se asientan tanto las navieras con sus terminales especializadas como los Operadores de Transporte Multimodal, los agentes de carga, agentes aduanales, empresas ferroviarias y transportistas entre otros. Tal situación propicia que se generen intereses e inercias difíciles de modificar en torno a "Hubs" portuarios de gran envergadura.

Este hecho pone coto al planteamiento de la desterritorialización de las actividades y las inversiones capitalistas. Con la apertura comercial y financiera, propia de la globalización, algunos autores (De Mattos, 1992) establecieron, no sin razones y evidencias empíricas, que uno de los procesos centrales de la nueva dinámica espacial consistía en la desterritorialización del capital. Aunque esto es aplicable en muchas regiones de los países periféricos, parece ser que no es posible liberarse tan fácilmente de los apremios, condicionantes y especificidades del territorio. Por ejemplo, en torno a los "Hubs" globales se realizan grandes inversiones en capital fijo y actividades que agregan valor a los flujos, paralelamente se consolidan fuertes intereses de numerosos agentes sociales, por lo tanto, el desapego del territorio es, en todo caso, muy relativo. Así, aunque

el puerto global es un nodo de la red, su posición territorial y su operación no deja de ser importante en el ámbito regional.<sup>(7)</sup>

La territorialidad de los "Hubs" globales en un momento dado pueden dificultar el desarrollo de corredores de transporte multimodal y de "hubs" portuarios regionales en espacios periféricos, dado que estos enfrentan, por una parte, un entorno global de transportación de mercancías con niveles importantes de competencia oligopólica y, por otra, fuertes inercias, acompañadas de intereses económicos de gran peso, en la estructuración de rutas e itinerarios de las principales navieras. Sin embargo, a pesar del difícil contexto, hay flujos de contenedores que, por su origen y destino, son susceptibles de ser captados por algunos puntos selectos (es decir, puertos) de espacios no centrales.

En el caso del litoral del Pacífico americano, cabe señalar que, a pesar de la reorganización de las rutas marítimas internacionales y de la concentración de flujos en torno a los principales "Hubs" portuarios y corredores multimodales Norteamericanos, los movimientos de contenedores mantienen una alta tasa de crecimiento en los países periféricos de la región, debido a la fragmentación global de los procesos productivos y a la apertura comercial.

Por lo pronto, hay que señalar que a diferencia del periodo proteccionista, donde el puerto resaltó su condición de borde, de valla de contención frente al exterior, ahora se revaloriza como región vinculante e interactiva, principalmente, entre el ámbito local, los fragmentos territoriales interiores y el ámbito internacional. Por eso el puerto de la globalización no es terminal, sino nodo de transferencia y articulación territorial.

En este sentido, uno de los aspectos que afecta a la territorialidad del puerto es su articulación en contextos espacio-temporales distintos a los conocidos en periodos

---

<sup>(7)</sup> Si bien es cierto que para las empresas globalizadas lo importante es la red por donde fluyen sus productos (y así lo señala el administrador del servicio logístico de Rhone-Poulenc, empresa francesa de productos químicos al decir que: "un cargador no escoge un puerto sino una cadena (o red) de transporte, de la que el puerto no es más que un nodo" (Unctad, 1993)), no es menos cierto que los nodos o hubs portuario por donde circula y se redistribuyen los flujos son elementos centrales en la conformación de la red.

previos. Por tal razón, en los siguientes incisos se abordará la problemática del cambio de las relaciones de espacio-tiempo en los puertos de la globalización.

### **4.3. El puerto y la revalorización del espacio por el tiempo.**

Milton Santos ha señalado que "la aceleración de la circulación de bienes y personas se debe igualmente a las posibilidades abiertas por la aplicación de la ciencia a la producción. Las compañías transnacionales producen, cada vez con mayor frecuencia, partes de su producto final en diversos países y son, de este modo, un acelerador de la circulación. También gracias a estas empresas aumentó recientemente la necesidad de exportar e importar: una necesidad común a todos los países".(Santos, 1986, p.39)

Con la aceleración de la producción y circulación, estimulada por la mundialización de las actividades productivas, el puerto entra en una relación espacio-temporal diferente a la del periodo previo a la apertura comercial. Durante buena parte de este siglo, la construcción del espacio portuario se realizó en función de la concepción del tiempo lineal y secuenciado, propio del capitalismo de la revolución industrial, en el cual los acontecimientos se suceden uno tras otro, progresivamente, hasta alcanzar el desarrollo mediante la acumulación.

Por el contrario, el puerto de la globalización, caracterizado por ser un nodo principal de la red de producción-distribución global, adquiere una importancia inédita en la organización del territorio, debido a la modificación que se opera en las relaciones espacio temporales que lo determinan. Efectivamente, la innovación tecnológica en las comunicaciones y los transportes permite coordinar e integrar simultáneamente, en tiempo real, procesos ampliamente separados en el espacio. En tal sentido, el puerto, como nodo integrador de procesos productivos fragmentados y territorialmente dispersos o como "hub" del espacio de flujos (Castells, 1996), tiende a romper la concepción del espacio-tiempo lineal y secuencial, para instaurar el dominio de las relaciones del espacio-tiempo simultáneo. Precisamente, la emergencia del territorio-red y el espacio de flujos rompe con la linealidad temporal del capitalismo de la primera revolución industrial y "disuelve el tiempo, desordenando la secuencia de los hechos y haciéndolos

simultáneos" (Caravaca, 1998, p.3). En esta tónica, Castells dice que "es el espacio el que organiza al tiempo en la sociedad informacional" (Castells, 1996, p. 376).

Por otra parte, la aceleración de los flujos, propia de la globalización, implica aceleración del tiempo y de los movimientos. Tales procesos, y la forma específica en que se lleva a cabo en un lugar particular, es lo que otorga atributos y cualidades al puerto y lo revaloriza como un espacio peculiar. Aquí se podría discutir el hecho de que las instalaciones portuarias tienden a ser eslabonamientos estandarizados de las cadenas productivas globales y, en tanto tal, se convierten en "no-lugares", es decir, en lugares sin identidad propia, sin historia y sin posibilidad de ser apropiados socialmente. Desde esta perspectiva, las instalaciones portuarias no serían muy diferentes a otros "no lugares", mencionados por Marc Augé, como los aeropuertos y los hoteles.(Augé, 1993).

Pero el puerto como espacio singular, como ámbito local no puede reducirse a las instalaciones portuarias donde se realizan operaciones de carga, descarga y almacenamiento. 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. Entonces, es el puerto en su conjunto, es decir, la localidad o la ciudad portuaria la que, en un momento dado, podría revalorizarse como lugar específico con características peculiares cuando el puerto logra conectarse con el tiempo de la globalización y la aceleración de flujos.<sup>(8)</sup>

Así pues, la ruptura se reduce, pero los contactos son efímeros, las estadías menores y las características de enlace, de lugar de transferencia, de vínculo territorial distante son las que cobran mayor importancia en el puerto. Paradójicamente, en el puerto global, mientras menos prolongados son los contactos más se revaloriza el lugar. En efecto, la reducción de la estadía de los barcos, de la mercancía y de la tripulación produce contactos físicos menores,

---

<sup>(8)</sup> Podría plantearse la paradoja de que el "no lugar", o sea, las instalaciones portuarias, revaloricen al lugar, o sea, a la ciudad portuaria. Quizás existan otras actividades en las ciudades portuarias que reivindicquen el lugar, pero una forma específica de revalorizar el espacio-puerto es precisamente a través de la aceleración del tiempo.

casi instantáneos; pero de la fugacidad de esos contactos depende, en gran parte, la capacidad de articulación territorial del puerto actual.

La fugacidad del contacto físico que expresa, en última instancia, la aceleración del tiempo, se convierte en una medida de la capacidad de integración regional y global que tiene el puerto.<sup>(9)</sup> Quizás una de las grandes diferencias del puerto de la globalización con el de épocas pretéritas sea, precisamente, la fugacidad de los contactos físicos y sus implicaciones no sólo en el ámbito económico sino también en el cultural.

Si el puerto fue durante siglos un lugar primordial de contacto cultural, de entrada no sólo de mercancías (las cuales de por sí implican ya un contacto cultural), sino de valores e ideas de otros países, si durante mucho tiempo la presencia física tuvo un papel central en estos procesos, en la actualidad esa no parece ser una de sus características principales. Ahora, con el avance en la tecnología de telecomunicaciones existen otras formas de contacto cultural cuya penetración es directa e instantánea. La comunicación vía satélite, la televisión por cable, el intercambio electrónico de datos, el fax y las redes de computo conectadas a nivel internacional, son algunos de los elementos que permiten vinculaciones rápidas con culturas distantes.

Esa tecnología en telecomunicaciones, junto con aquella desarrollada en los transportes, ha contribuido a modificar notablemente la relación espacio-temporal en los puertos de este periodo de globalización de las relaciones económico-sociales. Los contextos de la presencia en el puerto no guardan la posición indiscutible de antaño.

El desarrollo tecnológico permite a los agentes capitalistas controlar procesos fragmentados en diversas localizaciones e impactar el desarrollo de espacios locales sin estar físicamente presente en todos ellos. Este proceso, al que Giddens llama "desanclaje" de las instituciones de la modernidad, "permitió la verificación de transacciones entre agentes ampliamente separados en tiempo y espacio".(Giddens, 1993). De esta forma, se logra una distanciamiento espacio-

---

<sup>(9)</sup> Actualmente, los rendimientos en maniobras (medidos en tiempo) y la permanencia de embarcaciones (también medida en tiempo), son indicadores esenciales en la promoción del puerto. Así, en este nodo de circulación la aceleración del tiempo contribuye a la revalorización del lugar.



temporal nunca antes vista<sup>(10)</sup> que ha sido definida bajo el concepto de espacio-tiempo simultáneo.

#### **4.4. El puerto y la simultaneidad espacio-temporal de la globalización.**

El concepto de espacio-tiempo simultáneo (Hiemaux, 1995) ha sido definido como la posibilidad de incidir al mismo tiempo en procesos que se desarrollan en distintos lugares, por lo tanto, es factible la apropiación del espacio sin estar necesariamente en él. Tal como se dijo en el capítulo anterior, los agentes capitalistas, apoyados en las innovaciones tecnológicas de las comunicaciones y transportes, están en posibilidad de controlar procesos fragmentados territorialmente y de influir, en tiempo real, en las actividades y el desarrollo de diversos espacios locales a partir de los espacios globales y de sus redes.

En definitiva, se puede actuar simultáneamente en distintos fragmentos territoriales aún sin la presencia física de los actores principales en cada uno de ellos, por lo tanto, se genera una simultaneidad espacio-temporal propia de la producción flexible y fragmentada que reclama una coordinación de fases en tiempo real para la valorización del capital a escala global.<sup>(11)</sup>

Ahora bien, para que un concepto de este tipo opere efectivamente en el territorio se requieren de ciertos soportes materiales que sustenten físicamente las actividades simultáneas. Pero estos no son necesariamente los mismo soportes materiales que Pradilla analizó cuando predominaba el patrón de acumulación basado en el modelo de sustitución de importaciones en América Latina (Pradilla, 1984). En efecto, los soportes materiales de la vida social (Pradilla, 1984) o los

---

<sup>(10)</sup> Según Giddens, el "desanclaje" no es más que despegar las relaciones sociales de sus contextos locales de interacción para reestructurarlas contextos espacio-temporales más amplios.

<sup>(11)</sup> La simultaneidad espacio-temporal esta estrechamente asociada a era de la fragmentación de la producción y a la incorporación de innovaciones técnicas y organizativas que permiten al capital desconcentrar fases productivas a grandes distancias y, a la vez, centralizar el control del proceso y de los beneficios. Los sistemas de producción "justo a tiempo" que valorizan el capital flexibilizando el proceso y reduciendo los inventarios en la planta, requieren de una coordinación espacio-temporal, apoyada en medios de comunicación y transporte, que permita acceder a territorios específicos en tiempos exactos para no romper la continuidad de la producción.

soportes de las prácticas sociales compartidas (Castells, 1996) están asociados a una noción de continuidad espacial propia de los periodos previos. Ahora, los soportes materiales dominantes son precisamente los de la simultaneidad. Los soportes materiales de la simultaneidad no forman realmente una continuidad física "desde que la informatización se convierte en una práctica social dominante". (Castells, 1996, p. 411)

La economía global, la organización de las relaciones sociales y del territorio se construye, según Castells, en base a flujos : flujos de capital, de mercancías, de información, de interacción organizacional, de imágenes, sonidos y símbolos.(Castells, 1996). Aunque estos no constituyen el único elemento de la organización social, en la actualidad son la expresión de los procesos dominantes tanto en la economía como en la política y la vida simbólica. "Si tal es el caso, los soportes materiales de los procesos dominantes en nuestras sociedades serán el conjunto de elementos en los cuales se soportan tales flujos y hacen materialmente posible su articulación en tiempo simultáneo."(Castells, 1996, p.412)

A partir de ahí este autor elabora el concepto de "espacio de flujos" como elemento para caracterizar la conformación espacial propia de las relaciones sociales dominantes en esta fase de globalización. "El espacio de flujos es la organización material de las prácticas sociales compartidas simultáneamente en el tiempo, las cuales operan a través de flujos".(Castells, 1996, p.412). 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, 1996, p.412).

En este sentido, los primeros soportes materiales del "espacio de flujos" (que, de hecho, son los soportes materiales de la simultaneidad) están constituidos por los circuitos de comunicaciones y transportes. Las telecomunicaciones, los sistemas microelectrónicos y computarizados para flujos de capital, mercancías e información, los sistemas de transportación de alta velocidad, entre otros, "forman la base material para los procesos que hemos observado son estratégicamente

cruciales en la sociedad (y espacio) de redes. Estos son, sin duda, los soportes materiales de las prácticas simultáneas."(Castells, 1996, p.412).<sup>(12)</sup>

Precisamente, los "hubs portuarios" son lugares privilegiados para el desarrollo de los soportes materiales de la simultaneidad, por lo tanto, la concepción de espacio-tiempo simultáneo influye fuertemente en la configuración de estos fragmentos territoriales ubicados en los litorales. Desde luego, esto no niega el hecho de que en el ámbito portuario coexistan otras determinaciones espacio-temporales, las cuales corresponden a periodos previos en el desarrollo de las fuerzas productivas locales; pero mientras más se integre el puerto a procesos capitalistas globalizados, mientras más habitantes de la localidad se vean involucrado en ellos, tanto directa como indirectamente, mayor será el dominio de una concepción de espacio-tiempo simultáneo sobre las actividades productivas y sociales de la localidad.

Esta concepción espacio-temporal se apoya, como se dijo, en el desarrollo de nuevas tecnologías. En efecto, a través de los medios de comunicación se anuncian procesos que se desarrollan simultáneamente en distintos lugares, pero que inciden y repercuten en el puerto gracias al papel unificador e integrador de los medios de transporte. El transporte se liga con el tiempo y funciona como medio para aunar el tiempo con el espacio, para enlazar la ausencia con la presencia, la instantaneidad con el aplazamiento. Así, el "desanclaje" de instituciones y agentes (Giddens, 1993), propio de la acumulación flexible, y el predominio de contextos de presencia y ausencia simultánea, permite integraciones territoriales más amplias.

Esta posibilidad tecnológica, que permite generar una concepción de espacio-tiempo simultáneo, hace viable la integración del espacio a larga distancia.<sup>(13)</sup> Por lo mismo, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización

---

<sup>(12)</sup> Según Castells se puede considerar desde la perspectiva social que "el espacio es el soporte material de las prácticas sociales compartidas en el tiempo. Las prácticas sociales compartidas son definidas por el hecho de que el espacio lleva consigo prácticas que son simultáneas en el tiempo. Tradicionalmente esa noción era asimilada como contigüidad o continuidad. Sin embargo, es fundamental separar el concepto básico de los soportes materiales de la simultaneidad que no forman realmente una contigüidad física.

<sup>(13)</sup> Esta peculiar forma de integración, antes inédita, apenas empieza a ser analizada y caracterizada a través de estudios de casos concretos.

del espacio y lo que se tiene que valorizarse ahora es la cualidad y calidad de los espacios o, en su caso, de los nodos y "hubs" de una red territorial globalizada. El puerto, en este sentido, es integrador de lugares y de tiempos. El puerto actual integra tiempos y espacios a través de la integración de los modos de transporte en una red global y, en este sentido, adquiere un rol relevante como articulador de fragmentos territoriales dispersos.

En efecto, los recientes desarrollos tecnológicos han apoyado el carácter integrador del puerto. Con la incorporación del contenedor y las terminales especializadas, por ejemplo, la circulación de mercancías se agilizó y redujo notablemente sus tiempos, al propiciar la integración de, entre otras cosas, los modos de transporte. Tal integración entre modos de transporte provoca la pérdida de una de las características ancestrales del puerto, esto es, la de ser un lugar obligado de ruptura de carga. Pero hay un tipo de ruptura que se mantiene, esa es, precisamente, la ruptura de tracción. La carga tiene que pasar de barco a ferrocarril o camión, aunque se maneje en un contenedor.

Así, esa combinación de integración y ruptura hace del puerto actual un articulador territorial entre contextos regionales de "tierra adentro" y contextos globales. Es por eso que, en la actualidad, el puerto funciona y se caracteriza, sobre todo, por ser un nodo de integración y de articulación de las cadenas productivas y de los lugares en que éstas se asientan.

El espacio-tiempo simultáneo es, precisamente una expresión clara de la articulación de lo local con lo global y el puerto aparece como un lugar central de confluencia de estos ámbitos, con sus características integradoras y con las relaciones conflictivas que también se hacen presentes en su interacción dinámica.

#### **4.5. El puerto como articulador del ámbito local con el ámbito global.**

El puerto en la globalización de las relaciones económicas y sociales es nodo de integración. Si se acepta este hecho puede decirse que el puerto se fortalece por las vinculaciones que desarrolla principalmente hacia el interior. En ese sentido, tiene una doble función, por una parte, se integra a procesos globales desde su posición específica y diferenciada, es decir, como ámbito local y, por otra parte, articula las regiones interiores con los procesos globales.

Así, se puede decir que el puerto se reivindica como el lugar de enlace y articulación del ámbito regional con el ámbito global. Algo muy importante en este planteamiento es que el reforzamiento del puerto como lugar central en las relaciones globales lo convierte potencialmente en un elemento estructurador del territorio. Por las implicaciones que tiene el fortalecimiento de sus vínculos con los espacios interiores que articula, aparece como un potenciador y consolidador de regiones.

Desde luego, se está hablando del puerto de manera genérica. No todos los puertos en países periféricos tendrán la misma capacidad de articulación con su territorio interno y con el exterior. Como se mencionó con anterioridad, el puerto no es sólo frontera física, también puede marcar una frontera tecnológica y cultural que dificulte la integración de ese ámbito local con el ámbito internacional.

En muchos puertos podrá no acelerarse el tiempo ni revalorizarse su especificidad como lugar dentro de un contexto de fragmentación productiva y acumulación flexible. Tal situación es factible si se considera que el territorio, en un momento dado, tiene la capacidad, como señala Milton Santos, de condicionar la evolución de otras estructuras sociales. (Santos, 1990)

Así mismo, la existencia de configuraciones previas en la región donde está implantado el puerto, puede implicar relaciones débiles con los procesos productivos globales y, por lo tanto, la acción articuladora del puerto se verá reducida. Después de todo, algunos procesos se adaptan a las formas espaciales preexistentes mientras que otros requieren crear nuevas formas para insertarse

en ellas.(Santos, 1990, p..160). En efecto, hay lugares que sufren un desfase difícil de remontar, cuando se trata de insertarse en procesos globales.

Algunos puertos podrán estructurar relaciones principalmente con otras regiones del mismo Estado-nación, más que con el ámbito internacional. En ese caso, los planteamientos en relación a la configuración espacio-temporal serían similares a los antes expuestos. Después de todo las relaciones local-local forman parte del mundo globalizado.

En todo caso, lo que se pretende señalar con estas observaciones es que el puerto tendrá efectos mayores en la configuración territorial de una región dependiendo, entre otras cosas, de su localización geográfica con respecto a las zonas interiores dinámicas del país y de la acción de agentes sociales específicos que posibilitan la extensión del hinterland portuario y del fortalecimiento del propio puerto como entidad local capaz de singularizarse y, a la vez, de integrarse en procesos de largo alcance.(Charlier, 1992)

Como el puerto es, por excelencia, un eslabón que enlaza lo local con lo global cabe hacer algunas reflexiones acerca de la expresión que estos elementos tienen en las configuraciones territoriales de la actualidad.

#### **4.6. Lo local y lo global en la organización del territorio.**

El ámbito local ha sido fuertemente reivindicado desde los años ochenta. En los países periféricos tal reivindicación se hace visible, sobre todo, con la crisis del modelo de desarrollo "hacia adentro" y con las ineficientes estructuras centralistas en que se apoyaba. A esta corriente también se le suma, en muchas zonas, la reivindicación de culturas y etnias regionales, las cuales se expresan a través de movimientos sociales específicos.

Sin embargo, a diferencia de las sociedades tradicionales, la reivindicación de lo local, en general, no aparece únicamente como exaltación de lo autóctono, de lo nativo, o como lugar cerrado y aislado, sino como un espacio relacionado

crecientemente con regiones ubicadas incluso más allá de las fronteras nacionales.

En el ámbito económico, por ejemplo, lo local se potencia en gran medida por su posibilidad de vínculo con otros locales.(Giddens, 1988). El resurgimiento de lo local, entonces, no debe observarse como un proceso separado y desvinculado.

Los territorios organizados (las regiones), mismos que actualmente ocupan un lugar protagónico en la competencia internacional, no funcionan desligados de los procesos globales. Según Boisier, estos territorios organizados son más bien "un subproducto de la globalización".(Boisier, 1993, p.5). Por lo tanto, no son ajenos a los procesos productivos en los cuales la valorización del capital está relacionada con la fragmentación de las fases ubicadas en diversas localidades.

En la esfera social y cultural la reivindicación de lo local tampoco parece desligarse de los procesos globales. Jim Dator muestra, por ejemplo, como los indígenas de Hawai en la lucha por reivindicar su cultura y por obtener mayor autonomía de los Estados Unidos han establecido una red con indígenas de otras partes del mundo. Además se reúnen todos los años en Ginebra o en otras ciudades mundiales para analizar en conjunto sus estrategias de defensa de lo local. De esta forma podría decirse que los movimientos de liberación social local también se han globalizado.(Dator, 1994).

El ámbito local cobra importancia también porque puede constituirse, con mayor facilidad y flexibilidad que el Estado-nacional, en espacio diferenciado que ofrece condiciones propicias a la producción. Tales condiciones pueden ser, entre otras, la existencia de un ambiente cultural y de trabajo apropiado, la disposición de mano de obra calificada, el desarrollo de la infraestructura adecuada y de los sistemas de comunicaciones y transporte que vinculen rápidamente lo local con lo global.

Tal parece que los ambientes locales difícilmente podrán fortalecerse si se manejan como lugares cerrados. Es más bien su conexión con procesos globales lo que puede robustecerlos. En este sentido, Boisier habla de la emergencia de la región-global. Esa región-global, connotada precisamente por el nexo local-global, "es una y múltiple simultáneamente, puesto que superada la noción de

contigüidad cualquier región conforma alianzas tácticas".(Boisier,1993, p.9). Aquí nuevamente aparece el concepto de espacio-tiempo simultáneo como un elemento importante en los estudios territoriales de la actualidad.

Ahora bien, la apertura hacia relaciones globalizadas puede implicar también riesgos fuertes para los espacios locales, por el rompimiento de lazos comunitarios, por desestructuración de tejidos internos de producción o por una mayor dependencia de procesos externos. Por ello, para autores como Boisier, sólo una fuerte identidad regional puede impedir que esta sea absorbida o dominada por otras regiones con las que se vincula.(Boisier, 1993).

En todo caso, cabe constatar que así como lo local cobra fuerza en el ámbito económico, social y cultural, la creciente internacionalización de la producción, de la comunicación y de la cultura muestran tendencias globalizadoras que interactúan en los ámbitos locales a la vez que hacen más evidente el debilitamiento de las intermediaciones de los estados nacionales.

En este contexto, el puerto es, desde luego, el lugar donde, en primera instancia, se integran y chocan ámbitos de acción local con ámbitos de acción global. Es donde hay una primera frontera entre formas de trabajo, tecnologías y ambientes de negocios. Es donde se dirimen posiciones entre determinaciones externas y determinaciones del territorio local en cuestión, para confluir en una forma de inserción específica de la localidad en las relaciones globales.

Seguramente el puerto de la relación local-global tenderá a disolver fronteras tecnológicas y organizacionales, suavizará las fronteras físicas (mediante el aprovechamiento de la tecnología y la incorporación de capital fijo), pero será más difícil anular la frontera cultural de la identidad regional, sobre todo, si este ámbito busca reforzar su posición como lugar específico dotado de características particulares.

En todo caso, en el puerto de esta fase globalizadora del capitalismo mundial, es evidente que "lo que estructura lo local no es simplemente eso que esta en escena, sino que la "forma visible" de lo local encubre las distantes relaciones que determinan su naturaleza".(Giddens, 1993).



Precisamente, lo que permite aunar lo local con lo global, en formas que hubieran resultado impensables en sociedades locales tradicionales, es el "desanclaje" de las modernas instituciones capitalistas (Giddens, 1993), las cuales mediante vinculaciones de larga distancia facilitadas por el vertiginoso desarrollo tecnológico, pueden influir en una región determinada, sin estar presente físicamente todo el tiempo.

Ahora bien, definir hasta que punto el ámbito local se interrelaciona desde una sólida posición con el ámbito global o, por el contrario, sólo se subordina a este último, es un aspecto que ha generado una amplia discusión.

En la actualidad este debate se ha producido, sobre todo, en la geografía económica. Allí, "se ha replanteado la cuestión del ámbito local y de la región a partir de las nuevas tendencias de la economía mundial".(Hiernaux, 1995). Las posiciones se han polarizado entre aquellos que otorgan un papel central y privilegiado al ámbito local y los que, por el contrario, ubican a esta instancia en un lugar subordinado.

Por una parte, aquellos investigadores que resaltan la emergencia de ámbitos regionales y, en particular, de distritos industriales<sup>(14)</sup> ponen el acento en la conformación de densos tejidos locales de relaciones económicas y sociales que se sustentan en elementos como una nueva cultura empresarial vinculada al lugar, en la creación de redes intrarregionales que posibilitan la competencia pero también la cooperación entre agentes locales para enfrentar los ámbitos productivos externos.

En el polo opuesto, autores como Amin y Robins, plantean que la producción descentralizada y fragmentada está espacialmente vinculada por redes integradas a escala mundial, las cuales son supervisadas principalmente por un pequeño número de gigantescas sociedades anónimas. Por lo tanto, "la economía local sólo se puede ver como un nodo de la red económica mundial y puede no tener existencia significativa alguna fuera de este contexto".(Amin y Robins, 1991, p.219).

---

<sup>(14)</sup> Entre estos destacan los trabajos de Poire y Sabel y también los de Storper y Scott.

Lo que parece evidente es que no todos los "locales" tienen la misma posibilidad de fortalecerse internamente y constituirse en sólidas estructuras regionales. Por lo tanto, en una red de relaciones globales cabe esperar lugares dominantes y nodos subordinados, principalmente en países periféricos. Habría que considerar también que la división internacional del trabajo dificulta, en regiones periféricas, la consolidación de ámbitos locales fuertes.

En todo caso, tanto la mistificación de lo local como el desdén por este ámbito parecen posiciones extremas en una gama de posibilidades que se define, como se comentó anteriormente, más por la compleja interacción del nexo local-global que por la acción aislada en cada uno de estos ámbitos.

#### **4.7. El puerto como nodo articulador del territorio-red.**

Independientemente del resultado a que pueda conducir la discusión entre los apologistas de los distritos industriales y aquellas corrientes que ponen énfasis en los circuitos monopólicos internacionales de acumulación, es importante resaltar los principales elementos que pueden contribuir al análisis territorial del puerto actual.

Resulta notable el hecho de que ambas posiciones destacan, aunque de manera diferente, el papel de las redes en la configuración de relaciones económicas, sociales y territoriales de la actualidad. En efecto, con la fragmentación de la producción y la consecuente externalización de funciones, las empresas han tenido que crear redes para poder coordinar los procesos que se ejecutan en plantas ubicadas en diferentes lugares. El desarrollo tecnológico reciente ha favorecido la configuración de redes y las ha hecho extensiva a otras esferas de la vida social. Actualmente hay redes educativas, redes de organizaciones políticas y sociales, redes de grupos étnicos, etc.

Los autores que reivindican los distritos industriales, como Zurla, no dejan de poner énfasis en la importancia de la estructura reticular para la configuración y funcionamiento del ámbito local. Para este investigador el éxito de las entidades locales está vinculada a las posibilidades de conjuntar redes de empresas con

redes sociales y redes telemáticas. En este sentido, el tejido distrital, conformado básicamente por empresas pequeñas y medianas, es definido como "una compleja y articulada red, sin centro ni vértice jerárquico".(Zurla, 1991, p.161).

Evidentemente, las redes aquí encuentran su máxima expresión en el ámbito local. Ello no invalida el hecho de que investigadores que defienden esta línea, como Storper (1991), expliciten que el distrito industrial no está reñido con las relaciones interindustriales a larga distancia ni con la presencia de grandes empresas en el ámbito local. Storper dice que las relaciones a larga distancia "no impiden, de modo alguno, a una localidad ser un distrito industrial".(Storper, 1991,p.246). Por lo tanto, reconoce la existencia de redes extensas que vinculan los distritos locales con el mundo, aunque enfatiza el papel del ámbito local en estas relaciones globalizadas.

Por el contrario, para Amin y Robins, tienden a predominar las redes extensas que rebasan ampliamente el ámbito local y en las cuales las grandes empresas multinacionales imponen su dominio.(Amin y Robins, 1991). Castells, más cerca de esta última postura, hace evidente la dependencia del ámbito local frente al ámbito global. Aunque no desdeña la importancia y fuerza que han adquirido algunas sociedades locales, establece claramente el dominio de los imperativos de la economía global capitalista. Para este autor, en las redes de articulación espacial, configuradas en la fase de globalización, "ningún lugar existe por sí mismo, desde que los lugares son definidos por los flujos". En este sentido, acepta que las redes tienen un papel fundamental en la configuración espacial y tal rol muchas veces va en detrimento de la importancia de lugares o ámbitos locales específicos. "Los lugares no desaparecen pero sus lógicas y sus significados llegan a ser absorbidos en la red".(Castells, 1996, p.412). Así, "los procesos dominantes de nuestras sociedades son articulados en redes que conectan diferentes lugares y asignan a cada uno de ellos un rol y un peso en la jerarquía de la generación de riqueza, el procesamiento de información y el manejo del poder, lo cual, en última instancia, condiciona el destino de cada lugar".(Castells, 1996, p.415.)

En definitiva, el espacio de flujos no es de lugares, aunque su estructura lógica si lo sea. Está basado en redes físicas y electrónicas, pero esas redes conectan lugares específicos, con características sociales, culturales y físicas bien

definidas.(Castells, 1996). El tipo de red más fácil de visualizar como representativa del espacio de flujos está constituida por el sistema de toma de decisiones de la economía global, particularmente por el sistema financiero global. El trabajo de Sassen sobre las ciudades globales es ejemplificador en este sentido (Sassen, 1991). En el se muestra el rol fundamental de las llamadas ciudades globales como sitios de conducción de la economía global y la dependencia de las sociedades locales frente a las funciones direccionales localizadas en las "global cities". (Sassen, 1991). "El análisis de las ciudades globales proporciona la ilustración más directa de los centros que organizan el espacio de flujos en nodos y hubs, pero está lógica no esta limitada para un sólo medio de capital de flujos".(Castells, 1996, p.415.).

En efecto, "más allá de las "global cities", otros continentes, naciones y economías regionales tienen sus propios nodos (y hubs) que se conectan con las redes globales. Cada uno de esos nodos requiere una adecuada infraestructura tecnológica, un sistema auxiliar de empresas que suministren servicios de soporte, un mercado de trabajo especializado y un sistema de servicios atendido por fuerza de trabajo profesional.(Castells, 1996, p.413.).

Por lo tanto, las redes que conforman el "espacio de flujos" Castelliano no son de un sólo tipo. Estas pueden corresponder tanto a la actividad financiera como a otras expresiones del capital. 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. Estos nodos y hubs tienen también diferentes características. En algunos predominan fases complejas del proceso de circulación del capital-dinero, en otros, como los hubs portuarios, son más significativas las fases de producción-distribución del capital-mercancía y de la gestión de inventarios. En ambos casos, la informatización y programación computarizada de los procesos es fundamental.

En todo caso, en el planteamiento de Castells las características y necesidades de las redes, junto con los agentes sociales que las construyen y representan, son los elementos que definen en gran medida la posición de los ámbitos locales (los cuales, más que lugares son conceptualizados como nodos o hubs). Así, "la función que debe ser cumplida por cada red define las características de los

lugares que llegan a ser sus nodos privilegiados". (Castells, 1996, p.414.). En efecto, "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, 1996, p.415.)

Por lo tanto, "Los nodos de dirección, los lugares de producción y los hubs de comunicación [y transportes] son definidos a lo largo de la red y articulados en una lógica común por las tecnologías de la comunicación, por el desarrollo de la informática, por las bases microelectrónicas de datos y por la producción flexible". (Castells, 1996, p.414.). Según Castells, la infraestructura tecnológica que construye las redes define la nueva estructura espacial. "Esa infraestructura tecnológica es ella misma la expresión de las redes de flujos cuya arquitectura y contenido es determinado por el poder que domina en nuestro [sistema] mundo". (Castells, 1996, p.413).

Lo cierto es que la formación de redes, tanto económicas como sociales y culturales, ejercen una notable influencia en la organización territorial actual. La emergencia de un tipo de territorio-red al estilo de Veltz (Veltz, 1994), puede implicar condicionamientos fuertes e inclusive la desestructuración de ámbitos locales específicos, sobre todo en la periferia y semiperiferia del sistema-mundo capitalista, donde difícilmente logran consolidarse nodos privilegiados de las redes globales. Sin embargo, la emergencia del territorio-red en ámbitos locales hegemónicos como las "Global Cities" de Sassen (Sassen, 1991) y los distritos industriales en países centrales (Storper y Harrison, 1994) puede ser un elemento relevante en la afirmación de tales lugares, si es que las redes globales realmente fortalecen los tejidos y las relaciones locales, cuestión que todavía no ha sido comprobada.

Desde la perspectiva del territorio-red (Veltz, 1994) el puerto de la globalización se constituye en nodo o hubs de concentración y distribución de flujos a través de redes físicas que movilizan capital-mercancía e información (Winkelmanns, 1992). El puerto global, como espacio frontera, tiene la posibilidad de estructurar encadenamientos y redes productivas globalizadas hacia los territorios interiores. A diferencia de otros nodos o hubs, tiene 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.

Así, el puerto, concebido como un hub o nodo del territorio-red, ya no importa tanto por sí mismo, sino por el vínculo y por la integración que alcance con otros nodos o fragmentos espaciales de "tierra adentro" (inland). Si la reestructuración del sistema capitalista mundial supone una selectividad de lugares<sup>(15)</sup> y, por lo tanto, "no requiere el control del espacio continuo [...] para operar" (Hiernaux, 1993); entonces inevitablemente se requerirá de redes, nodos y hubs vinculadores de ese espacio discontinuo. El puerto no es un nodo simple que vincula un lugar con otro, sino un nodo peculiar que ejerce atracción sobre múltiples redes y, a la vez, produce una articulación múltiple de ámbitos territoriales desiguales y distantes. En buena medida, desde la perspectiva espacial, el rasgo preponderante del puerto está ahora más determinado por los vínculos a larga distancia que establece con otros nodos territoriales de la red global que por las relaciones o interacciones con su propio ámbito local. Sin embargo, esto no excluye el hecho de que algunos hubs portuarios, principalmente de países centrales, logren establecer densos tejidos de relaciones con su ámbito local inmediato.

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. Precisamente, desde esta perspectiva se realizará el análisis de la reestructuración portuaria y territorial del litoral del Pacífico mexicano en los siguientes capítulos.

---

<sup>(15)</sup> Por ese proceso es que, en buena medida, el nexos local-global está en el centro del debate territorial actual.

## 5. PUERTOS, REDES Y ALIANZAS GLOBALES EN LA CUENCA DEL PACÍFICO.

Para desarrollar el análisis de la reestructuración portuaria y territorial del litoral del Pacífico mexicano es preciso ubicarla en el contexto del sistema mundial capitalista. Asimismo, resulta indispensable conocer el desarrollo e impacto de los procesos de innovación tecnológica y de globalización económica, política y territorial en la llamada Cuenca del Pacífico.

### 5.1. La Cuenca del Pacífico y los procesos globales.

La Cuenca del Pacífico es un ámbito geográfico y territorial un tanto esquivo, poco estudiado, poco definido y posiblemente poco estructurado e integrado como región. Sin embargo, a partir de la década de los ochenta se ha transformado en el área económica más dinámica, tanto en lo que se refiere a los flujos de capital como de mercancías, dentro del sistema-mundo capitalista. Asimismo, en los últimos años, se asiste a la conformación de entes políticos supranacionales que buscan generar un proceso de alianza y de integración<sup>(\*)</sup> en la zona. Tal es el caso de la Asociación de Cooperación Asia-Pacífico (APEC), creada en 1989.

Según Hector Cuadra, "Los estudios sobre la Cuenca del Pacífico no se refieren a esa región desde un punto de vista estrictamente geográfico, sino que lo abordan atendiendo a su significado geopolítico, con connotaciones económicas y políticas".(Cuadra, 1993, p.1107). "La Cuenca es un nuevo y complejo sistema de

---

<sup>(\*)</sup> El concepto de integración ha sido utilizado y desarrollado principalmente en las subdisciplinas propias de la economía, tales como la macro y microeconomía. En el primer caso, la integración económica se define y manifiesta actualmente por la necesidad que tienen ciertos conjuntos o bloques de países para homogeneizar políticas económicas y estandarizar reglamentaciones y normativas en este campo, mediante acuerdos de tipo comercial, financiero, fiscal, aduanal y laboral (en algunos casos), con el fin de obtener una posición más sólida para enfrentar contextos de liberalización y competencia oligopólica con otros bloques de naciones o continentes. En el segundo caso, es decir en el de la micro-economía, el concepto de integración se refiere a las actividades y procesos que permiten la conjunción de cadenas productivas cada vez más fragmentadas y, a la vez, cada vez más coordinadas a nivel global. Trabajos como los de Rozo (1992) y Gutierrez-Haces (1992) citados previamente, dan cuenta de la utilización de estas acepciones del concepto de integración.

relaciones internacionales con dos grandes vertientes"(Cuadra, 1993). Por una parte, destaca el bloque norteamericano, encabezado por Estados Unidos, cuyos nexos principales se desarrollan con los países industrializados de la Cuenca y, en menor medida, con algunas naciones poco desarrolladas de la región. Por otra parte, aparece el sistema de relaciones del bloque asiático, encabezado por Japón, cuyas relaciones con el bloque norteamericano han crecido notablemente, a pesar de las diferencias y fricciones latentes entre ambas márgenes del Pacífico.

En definitiva, "la Cuenca del Pacífico no es sólo un agrupamiento geopolítico, sino que constituye un espacio de desarrollo dinámico, estrechamente vinculado por las finanzas, el comercio y la tecnología"; pero, "el concepto de Cuenca del Pacífico tiene otras lecturas. Los sociólogos e historiadores hablan de un doloroso proceso de formación del capitalismo contemporáneo, construido sobre la base de un colonialismo y un neocolonialismo traumático en varias de las sociedades que hoy integran esa región".(Cuadra, 1993, p.1107).

De hecho, la Cuenca esta lejos de ser un espacio económico homogéneo. Más bien se trata de un "agrupamiento de economías y sociedades de diversa índole y magnitud -algunas a enormes distancias de las demás, unas economías continentales de orden gigantesco, otras insulares de dimensiones distintas y otras más situadas en archipiélagos de gran diversidad interna- cuyas características impiden la aplicación pura y llana de las técnicas de la integración económica clásica, concepto incompatible con la realidad de esas naciones".(Cuadra, 1993, p.1108).

Tal diversidad y desigualdad se expresa también en el ámbito territorial. Sin embargo, este vasto espacio llamado Cuenca del Pacífico (que, en los hechos, es un subsistema complejo del sistema-mundo capitalista) no necesita utilizar, en la actual fase de globalización, la totalidad de los ámbitos territoriales que la conforman para su funcionamiento. Gracias a las innovaciones tecnológicas en la producción-distribución, puede operar con fragmentos espaciales selectos vinculados y articulados en tiempo y espacio por los modernos sistemas de comunicaciones y transportes. En este sentido, la Cuenca parece encaminarse hacia una integración contradictoria, desigual, selectiva y fragmentaria (Pradilla, 1993).



La preponderancia mundial de los flujos de capital-dinero y capital-mercancía<sup>(1)</sup> entre territorios específicos de la Cuenca, junto con la formación de una estructura política supranacional como la Asociación de Cooperación Asia Pacífico (APEC), confirman este proceso de integración contradictorio y selectivo en la zona. La APEC, a pesar de ser considerado un organismo que impulsa la tendencia hacia la globalización de las relaciones económico-sociales, no abarca a todos los países de la Cuenca del Pacífico. Sólo 18 estados-nacionales forman parte de esta organización. Entre ellos se encuentran los países industrializados de la región y otros con menor nivel de desarrollo capitalista, pero con potencial para desarrollar fases de los procesos productivos globales y de acumulación de capital.<sup>(2)</sup>

La APEC se fundó en 1989, en Australia, con la finalidad de "buscar beneficios tangibles para la región, en especial, en materia de libre comercio e inversiones". (Rivas, 1996, p.960). En reuniones posteriores se han implementado acciones sobre cooperación en educación, tecnología e intercambio cultural. Según Rivas, la APEC desde su constitución "ha avanzado más en los aspectos económicos y culturales que en los políticos. Temas como el comercio, las inversiones y, en menor medida la cooperación para el desarrollo predominan en las reuniones anuales del organismo".(Rivas, 1996, p.961). Efectivamente, en la sexta reunión ministerial de la APEC, realizada en Indonesia el año 1994, "se propugnó el libre comercio y las inversiones de manera tal que los países desarrollados alcanzarán esas metas hacia el año 2010 y los menos avanzados en el 2020".(Rivas, 1996, p.961).

La APEC, aunque no es una "comunidad" al estilo de la Unión Europea, es una asociación institucional que fortalece la posición de una región o ámbito espacial que, desde la década de los ochenta, adquiere un protagonismo inédito dentro del sistema mundo capitalista. Ahora bien, el reconocimiento de la Cuenca del

---

<sup>(1)</sup> Dado que una creciente porción del intercambio de bienes realizado a nivel mundial corresponde a fases intermedias del proceso de producción cabría hablar más bien de flujos de capital-producto, en lugar de los flujos de capital-mercancía tradicionales.

<sup>(2)</sup> Los miembros fundadores de la APEC en 1989 fueron: **Australia**, Brunei, **Canadá**, Corea, **Estados Unidos**, Filipinas, Indonesia, **Japón**, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Tailandia. En 1991 se incorporaron China, Hong Kong, Taiwan. En 1993, ingresó México y Nueva Guinea y, en 1994, Chile.

Pacífico como ámbito espacial concreto, así como los procesos de integración derivados de su dinamismo están relacionados, en gran medida, al despliegue de las redes financieras y económicas del bloque asiático encabezado por Japón. Tal conformación de redes, expresada en crecientes flujos de capital-dinero y capital-producto, tiene implicaciones en la reestructuración portuaria y territorial de la región.

## **5.2. Redes y flujos de capital en la Cuenca del Pacífico.**

La internacionalización de las relaciones económicas y la fragmentación de los procesos productivos a escala planetaria o continental ha planteado la necesidad de modificar la unidad de análisis en los estudios territoriales. En efecto, la interrelación global entre regiones y territorios ubicados más allá de los límites de un país, "borra la primacía del espacio nación como unidad de referencia para el estudio territorial". (Hiernaux, 1992)

En este sentido, el comportamiento del litoral de Pacífico no puede comprenderse atendiendo básicamente a eventos nacionales o locales. Por el contrario, en el centro de esta cuestión está el desplazamiento y la reestructuración de los principales nodos económico-políticos a nivel mundial. En términos de Wallerstein, este fenómeno se expresa como la descentración de los centros de poder en la economía-mundo capitalista. (Wallerstein, 1992)

La creciente importancia de los flujos de comercio exterior por el Pacífico y el menor dinamismo relativo del Atlántico no puede ser explicado solamente por la apertura comercial. Aunque tal política fundamental del nuevo modelo económico impulsa la intensificación de los flujos, hay que contextualizarla dentro del reacomodo y reorganización de la economía-mundo y, por ende, dentro del dinamismo de los flujos comerciales que transitan por el litoral del Pacífico.

La supremacía, observada desde la década de los ochenta, de los flujos transpacíficos sobre los transatlánticos, cuyo predominio abarcó varios siglos, marca un hecho sin precedentes en la historia del sistema mundial capitalista. El desplazamiento del comercio internacional y de los flujos de capital hacia el

Pacífico tiene que ver con la emergencia de un fuerte núcleo económico en Asia, encabezado por Japón, que se interrelaciona crecientemente con Norteamérica y, en especial, con los Estados Unidos. En efecto, a pesar de los intentos proteccionistas, Estados Unidos aparece cada vez más vinculado económicamente a los países del Lejano Oriente. Los datos relacionados a los flujos de capital-dinero y capital-producto son reveladores en este sentido.

Según Palacios, "la inversión extranjera directa en el mundo alcanzó en 1989 un monto de 208,000 millones de dólares, de los cuales Japón aportó más de la quinta parte. Desde entonces se convirtió en el proveedor más grande de capital productivo y desplazó al Reino Unido y a Estados Unidos, otrora líderes tradicionales. De esta manera los flujos transpacíficos de inversión extranjera directa (IED) tuvieron presencia plena en la escena mundial; terminó así el predominio de los flujos transatlánticos que se dio en virtud del papel protagónico que desempeñaron Estados Unidos y Europa a lo largo de la última centuria". (Palacios, 1993, p.1129)

Tal incremento en la inversión japonesa provocó la caída, en términos relativos, de la participación de los Estados Unidos y de otros países centrales. "La participación de Estados Unidos en los flujos mundiales de IED se desplomó de 47% en 1960, a 28% en 1989".(Palacios, 1993, p.1129). Sin embargo, este país sigue siendo el segundo exportador mundial de inversión directa (Cuadro N°1). Por otra parte, Estados Unidos se ha convertido en el principal receptor de la inversión extranjera directa a nivel mundial, con 71,000 millones de dólares (36 % del total de los flujos) en 1989.(Palacios, 1993).

Para Palacios, "el surgimiento de Japón a fines de los ochenta como principal generador de flujos de inversión directa en el mundo consolidó a la Cuenca del Pacífico como el principal escenario de las relaciones económicas internacionales y dio lugar a la estructura tripolar que priva en los intercambios de capitales productivos. La preeminencia del país del sol naciente se hizo evidente al dar éste cuenta, de 1988 a 1990, de 42% del total de los flujos cruzados de inversión entre Estados Unidos, Europa Occidental y el propio Japón".(Palacios, 1993, p.1130)

**CUADRO N°1**  
**FLUJOS DE CAPITALES POR INVERSION EXTRANJERA DIRECTA EN EL**  
**MUNDO, 1989-1990.(Millones de dólares).**

| PAISES         | 1989    | 1990    |
|----------------|---------|---------|
| JAPON          | 44,130  | 48,024  |
| ESTADOS UNIDOS | 33,388  | 33,437  |
| ALEMANIA       | 14,078  | 22,329  |
| FRANCIA        | 16,752  | 24,184  |
| REINO UNIDO    | 35,288  | 20,885  |
| SUECIA         | 9,683   | 14,137  |
| TOTAL MUNDIAL  | 207,702 | 217,240 |

FUENTE: Jetro. "White Paper on Foreign Direct Investment", Tokio, 1992, p.1.  
 (Extraído de Palacios, 1993)

"Al fortalecimiento del Pacífico también han contribuido, por un lado, el ascenso paralelo de Corea del Sur, Taiwan e incluso Australia como exportadores importantes de capitales y, por otro lado, la aparición de los países de la ASEAN<sup>(3)</sup> como destinos preferidos por inversionistas estadounidenses, europeos y, particularmente japoneses. Al ser Japón y Estados Unidos los máximos generadores individuales de inversión directa, los flujos transpacíficos se han intensificado durante los últimos años captando una porción considerable de los capitales productivos generados en el mundo. Desde la década pasada Estados Unidos ha sido el destino principal de la IED Japonesa: de 1988 a 1992 recibió, en promedio, 45% de esta última"... "proporción que en 1986 era de sólo 17%. En contrapartida, Estados Unidos se convirtió en el principal inversionista en Japón en 1991,..., con el 31% de la IED del total recibida por este último".(Palacios, 1993, p.1130).

<sup>(3)</sup> La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, conocida con las siglas de ASEAN, esta formada por Brunei, Indonesia, Filipinas, Malasia y Tailandia. Tales países de reciente industrialización han formado esta asociación para enfrentar con mayor presencia las negociaciones económicas tanto con los países más poderosos del bloque asiático como con el resto del mundo.

Tal parece que no sólo hay un fuerte incremento en los flujos de capital desde Asia a Norteamérica sino también en el sentido inverso. De 1980 a 1990 la inversión extranjera directa de Estados Unidos hacia Japón se triplicó, según datos del Departamento de Comercio del primer país. Con respecto al conjunto de los países del Pacífico asiático, hubo un incremento de 2.5 veces en la inversión directa de Estados Unidos durante el periodo señalado, mientras que con respecto a Latinoamérica, los flujos sólo crecieron 1.6 veces.

En este sentido, las tesis que sostienen un regionalismo a ultranza frente a las tendencias globalizantes no encuentran argumentos sólidos cuando se analiza el origen y el destino de los flujos de las inversiones directas de capitales a nivel mundial. Como señala Palacios, "no ha existido en el Pacífico americano lo que puede llamarse una regionalización de los flujos de inversión directa auspiciada por Estados Unidos en el sentido de que se haya registrado un aumento de dichas corrientes (regionales o continentales) mayor que los de otras regiones". (Palacios, 1993, p.1132).

Estudios recientes confirman la consolidación de los flujos transpacíficos de capitales y mercancías en la década de los noventa. Mercado y Fernández muestran el extraordinario crecimiento de la inversión directa de capitales japoneses en el mundo durante el periodo de 1981 a 1994. En el análisis de estos investigadores parece evidente que las tendencias de crecimiento de los flujos transpacíficos se mantienen e intensifican en los noventa. Además queda claro que "América del Norte es el principal destino de la estrategia global de Japón, mientras que Asia constituye en buena medida una extensión de su territorio industrial para desarrollar sus procesos productivos".(Mercado y Fernández, 1996, p.997).

El comportamiento de los flujos de capitales para inversiones directas en el mundo "refleja también el protagonismo estratégico multidimensional de Japón como uno de los líderes de la economía mundial; que busca su fortalecimiento nacional y regional y, a la vez, su acomodo mundial".(Mercado y Fernández, 1996, p.997).

Ahora bien, el dinamismo de la llamada Cuenca del Pacífico y de los movimientos transpacíficos no se ha expresado sólo en flujos de capital-dinero, sino también en los de capital-mercancía (o capital-producto). Los datos del Departamento de Comercio de los Estados Unidos son reveladores en este sentido. Desde la década de los ochenta el comercio exterior de la Unión Americana se realiza predominantemente con Asia. Con ello se revirtió la tendencia histórica en la que predominaban los flujos comerciales con Europa. Todavía en la década de los setenta se observan mayores flujos transatlánticos que transpacíficos en el comercio internacional de los Estados Unidos. En 1970 el 31.5 por ciento del comercio exterior de ese país se realizó con Europa y el 23.6 por ciento fue con Asia (Benejam, 1993).

.....  
**CUADRO N°2**  
**INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA PROCEDENTE DE JAPON, POR**  
**REGIONES, 1951-1994.(Millones de Dólares)**

| REGIONES          | 1951-1980 | %     | 1981-1994 | %     |
|-------------------|-----------|-------|-----------|-------|
| América del Norte | 9,798     | 26.8  | 192,892   | 45.1  |
| Europa            | 4,432     | 12.1  | 85,435    | 20.0  |
| Asia              | 9,790     | 26.8  | 66,426    | 15.5  |
| América Latina    | 6,008     | 16.5  | 49,140    | 11.5  |
| Oceanía           | 2,510     | 6.9   | 24,739    | 5.8   |
| Africa            | 1,233     | 3.4   | 6,465     | 1.5   |
| Medio Oriente     | 2,230     | 6.1   | 2,508     | 0.6   |
| Otros             | 499       | 1.4   | ----      | ---   |
| Total             | 36,500    | 100.0 | 427,605   | 100.0 |

Fuente: Banco Mundial, 1993. Ministerio de Finanzas de Japón, 1993 y Annual Report of de International Finance Bureau, 1995. (Extraído de Mercado y Fernández, 1996)

En 1985, la situación se había invertido; el 34.5 por ciento del intercambio se realizaba con Asia y el 26.5 por ciento con Europa. Para 1991 la relación

transpacífica se intensificó. Los flujos con Asia correspondieron al 37.5 por ciento, en tanto que los realizados con el bloque europeo disminuyeron y sólo alcanzaron el 24.9 por ciento (Benejam, 1993).

**CUADRO N°3**  
**COMERCIO EXTERIOR DE ESTADOS UNIDOS POR REGIONES**  
**GEOGRAFICAS, 1950-1991.(Miles de millones de dólares)**

| ANOS | EUROPA | %    | ASIA  | %    | A.LATINA | %... |
|------|--------|------|-------|------|----------|------|
| 1950 | 4.8    | 27.7 | 3.2   | 18.5 | 5.9      | 34.8 |
| 1960 | 11.7   | 33.1 | 6.9   | 19.6 | 7.8      | 22.2 |
| 1970 | 26.2   | 31.5 | 19.6  | 23.6 | 12.4     | 14.9 |
| 1980 | 119.4  | 25.6 | 140.5 | 30.2 | 73.3     | 15.7 |
| 1991 | 225.3  | 24.9 | 339.6 | 37.5 | 126.2    | 13.9 |

Fuente: Departamento de Comercio de Estados Unidos, Survey of Current Business. (Extraído de Benejam, 1993).

El transporte marítimo y los puertos se ven necesariamente impactados por estas tendencias. Un indicador importante de los flujos entre los principales bloques económicos mundiales es el número de contenedores que se movilizan entre ellos. En estas cajas viaja la carga de mayor valor agregado. Principalmente se mueven productos manufacturados intermedios que van a completar su proceso de fabricación en otro lugar. En efecto, la flexibilidad de esta tecnología permite la integración de cadenas productivas y de transporte<sup>(\*\*)</sup> incluso a grandes distancias<sup>(4)</sup>.

<sup>(\*\*)</sup> Otra acepción del concepto de integración que también es utilizada en este trabajo, en contextos claramente definidos e identificables, es el aplicado por los estudios y especialistas en transporte y logística (Antún, Betanzo, Colin, Kadar y Damas, entre otros). La integración de los modos de transporte es una condición indispensable para establecer las redes físicas de la producción fragmentada a nivel global. La integración del transporte o el transporte integrado se define precisamente como la conjunción de los distintos tipos de sistemas de transporte en una sola red que gestiona, coordina y articula los flujos y los movimientos de productos. Sin la integración del transporte no sería factible el desarrollo del intermodalismo, ni de la red global de puertos.

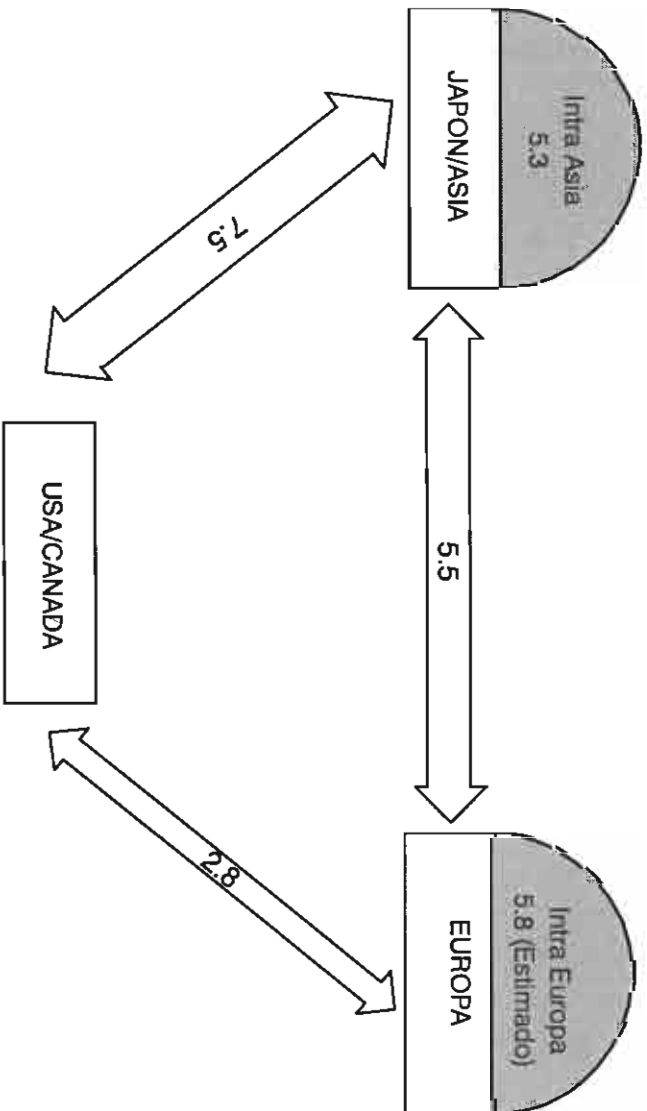
<sup>(4)</sup> En contenedores también se mueven productos manufacturados y perecederos de consumo final. La carga de mayor densidad económica es desplazada actualmente en este medio.

En tal rubro se observa también un claro predominio de los movimientos transpacíficos sobre los transatlánticos. En 1996, se movieron más de 7.5 millones de contenedores entre Norteamérica (Estados Unidos y Canadá) y el Bloque asiático, mientras que los flujos transatlánticos entre la Comunidad Europea y Norteamérica no alcanzaron ni la mitad de tal volumen. Incluso los flujos entre Asia y la Comunidad Europea, realizados a través del Canal de Suez, son actualmente mayores que los transatlánticos.(Figura N°2).

En definitiva, la fuerte presencia y expansión del bloque asiático en la economía-mundo y la intensificación de los flujos transpacíficos repercute directamente en el desarrollo y la posición de los puertos, así como en la conformación de sus vínculos territoriales. Pero el crecimiento de flujos, como expresión de la fragmentación e integración global de los procesos productivos, no es un hecho aislado. En el caso que nos ocupa, viene acompañado de una reestructuración de rutas marítimas, de la conformación de la red global de puertos y de la organización de grandes alianzas por parte de los agentes encargados de organizar esta red que rebasa el transporte marítimo para constituirse en una malla intermodal dentro de un espacio global crecientemente reticularizado. Todos estos elementos inciden en el papel y el lugar que ocupan los puertos en la reciente reestructuración territorial debida a los procesos de apertura y globalización.



FIGURA No. 2  
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR BLOQUES ECONOMICOS (1996)  
(MILLONES DE TEU'S)



FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE JOC/PIERS & DR/MAGUIR+HILL.  
TEU'S: UNIDAD EQUIVALENTE A UN CONTENEDOR DE 20 PIES.

### **5.3. La Cuenca del Pacífico y los puertos.**

#### **5.3.1. Innovación tecnológica, alianzas estratégicas y reestructuración territorial.**

El transporte marítimo y los puertos no son sacudidos frecuentemente por cambios radicales, sin embargo, en los últimos cien años dos cambios revolucionarios en los transportes han modificado substancialmente a este sector: El desarrollo del buque a vapor en la segunda mitad del siglo pasado y la introducción del contenedor, cuya expansión mundial se realiza en la década de los ochenta. El primero incrementó la capacidad, velocidad y la seguridad de desplazamiento de los navíos y, por lo tanto, expandió notablemente el ámbito geográfico de influencia de este modo de transporte en la economía mundial. El segundo, ha permitido integrar efectivamente el transporte marítimo con el terrestre, con lo cual el "hinterland" de los puertos se ha ampliado de manera superlativa.

El tercer gran cambio, íntimamente relacionado al segundo, es la organización de una red global de transporte intermodal sustentada por las alianzas estratégicas globales que desarrollan los principales actores que participan en la construcción de redes de distribución física, es decir, por los Operadores de Transporte Multimodal (OTM). Mark Kadar señala que probablemente estamos asistiendo, desde mediados de la década de los noventa, a la tercera gran transformación estructural en la organización del transporte marítimo y los puertos. Se trata de la conformación de las llamadas "alianzas globales" en las que participan las navieras y los agentes de transporte multimodal más importantes a nivel internacional con la finalidad de constituir redes de transporte de alto alcance territorial, de hecho, de alcance planetario. (Kadar, 1996)

Las alianzas o acuerdos entre empresas no son cosa nueva, han existido, con diversos matices, en diferentes momentos de este siglo. Sin embargo, ninguna de esas ha tenido el alcance ni las implicaciones territoriales y económicas de las actuales alianzas estratégicas globales. En la década de los setenta el desarrollo interno fue la regla de la mayoría de las empresas de transporte marítimo. Las ventajas de este enfoque fueron, por una parte, la carencia de los problemas de

integración y, por otra, el control continuo sobre todos los aspectos de la empresa. El desarrollo interno es, sin embargo, lento y costoso, implica la imposibilidad de compartir riesgos, de tener una capacidad adicional con empresas externas y de mejorar el "Know how".(Kadar, 1996, p.81)

En la década de los ochenta, las alianzas para adquisiciones fueron muy comunes cuando las firmas buscaban expandirse. "Las desventajas (y en general, la carencia de éxito) de las adquisiciones ha sido muy discutida; ellas incluyeron una costosa y difícil integración (por ejemplo, cultural), barreras regulatorias, etc. Por otra parte, suponiendo el éxito de la integración de este tipo, la empresa asumía la totalidad de riesgos, la totalidad de funciones, de los costos, de los contactos con los clientes y retenía la identidad particular de la firma".(Kadar, 1996, p.81).

En los noventa, "las alianzas estratégicas son frecuentemente iniciadas con el objetivo de compartir bienes, lograr una expansión más rápida en el mercado, complementar funciones internas y tomar riesgos compartidos sin incurrir en grandes gastos".(Kadar, 1996, p.81). Las desventajas de las alianzas estratégicas pueden ser la complejidad para avanzar en los acuerdos específicos y el hecho de que las firmas pueden percibir que pierden el control amplio y completo sobre los procesos internos y sobre la relación con los clientes. Según Kadar, las alianzas estratégicas pueden ser muy provechosas cuando crean valor para todas las firmas asociadas, cuando los beneficios brutos o las reducciones en costos se reparten equitativamente.(Kadar, 1996)

Tales alianzas consisten, inicialmente, en compartir espacios en buques de rutas principales. Este proceso por sí sólo implica, para las navieras y agentes involucrados, ampliar geográficamente su cobertura marítima y ampliar las frecuencias de servicios. Pero las alianzas globales no terminan ahí. En un paulatino proceso de integración buscan compartir servicios de rutas alimentadoras ("feeders"), y utilizar conjuntamente las terminales, tanto en los puertos como tierra adentro. Paralelamente, las alianzas globales más dinámicas tratan de expandir sus acuerdos para operar conjuntamente los tramos terrestres de las redes de distribución, es decir, pretenden controlar la red completa a través de la consolidación del intermodalismo. Otras áreas de cooperación para el futuro son las relativas a la utilización de sistemas de comunicación comunes y sistemas de ventas y marketing manejados conjuntamente.

Lo cierto es que las alianzas conducen a la formación de verdaderas redes mundiales de transporte y distribución cuya cobertura no sólo se expande, en grado y en frecuencia, por los océanos, sino también a través de los territorios o de los fragmentos territoriales por donde se estructuran tales redes.

Lo fundamental de las alianzas estratégicas globales es la dimensión geográfica y territorial de su implantación. En efecto, la configuración de redes amplias de producción-distribución propiciadas por las alianzas, cuya penetración territorial a través de nodos y hubs portuarios no tiene precedentes, supone la reestructuración territorial de amplias zonas en el planeta, tanto para aquellos espacios que quedan vinculados a estas redes como para los que son excluidos.

Según Philip Damas las alianzas son revolucionarias en tres áreas. En primer término, en su larga duración y el compromiso que esto implica para las partes asociadas. En segundo lugar, en la integración del territorio, es decir, en la conjunción de la parte marítima con la terrestre mediante la formación de redes extensas, con lo cual se modifica la estructura territorial de muchas regiones. En tercer término, en la escala geográfica global en que se manifiestan. El alcance geográfico de las alianzas es muy amplio y, de hecho, nunca antes la industria y el transporte marítimo alcanzaron tales dimensiones. (Damas, 1995).

Por su parte, Kadar señala que la integración de las alianzas tiene al menos tres ámbitos de impacto principales. El primero y principal, es el alcance espacial. De acuerdo al grado de integración será el grado de penetración territorial. El segundo es una derivación del primero. Se trata de las funciones que implica la alianza, las cuales dependen, en gran medida de su alcance geográfico y espacial. La tercera tiene que ver más con la naturaleza de la alianza desde la perspectiva de la organización empresarial de las firmas asociadas; pero incluso el carácter de esta última tiene que ver con el alcance espacial que se le quiere otorgar a la alianza. (Figura N°3)

Para Kadar, el carácter de las alianzas tiene una gama de posibilidades que se desplaza desde acuerdos limitados de escasa cobertura hasta la integración e incluso fusión de los entes involucrados. A fin de cuentas, el nivel de amplitud y de compromiso definirá la naturaleza de la alianza así como su alcance espacial y

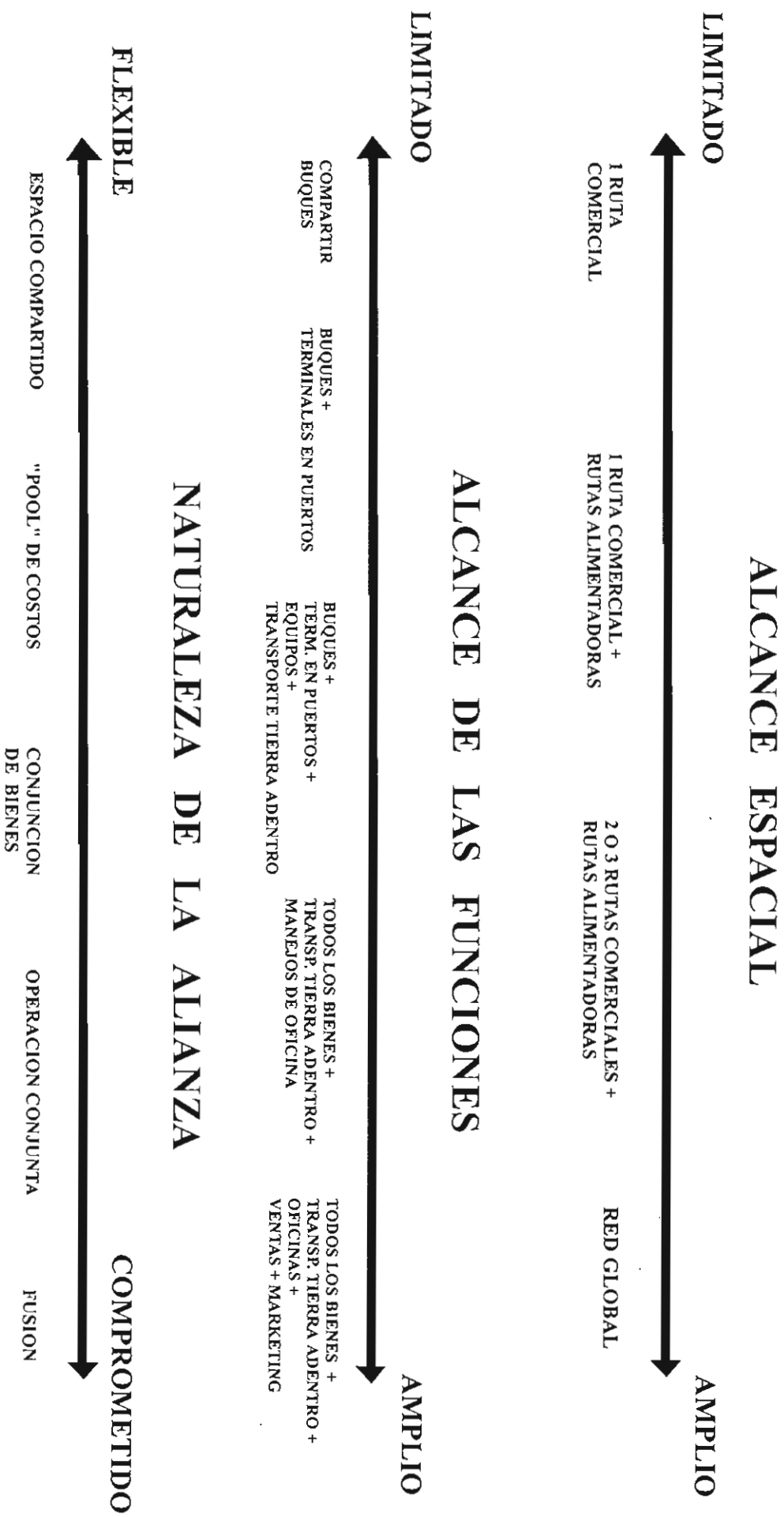
operativo. Desde la perspectiva geográfica y espacial, las alianzas pueden tener un impacto limitado cuando la cobertura es estrecha y abarca, por ejemplo, una sola ruta comercial principal. Sin embargo, el impacto en la estructuración del espacio es muy significativo cuando las alianzas buscan una amplia integración y establecen una red global. Entre ambos extremos hay múltiples combinaciones que suponen entramados de redes menores a la global, como son las de carácter regional o continental.(Figura N°3).

El alcance de las funciones también puede moverse sobre ámbitos estrechos como el simple hecho de compartir espacios en buques y/o en puertos hasta el acuerdo mayor de compartir todos los activos de las firmas navieras o de transporte multimodal involucradas, incluyendo las redes de transporte tierra adentro, los sistemas de información, de ventas y de "marketing". En el mismo sentido, la naturaleza de la alianza puede ser muy flexible e implicar pocos compromisos o, por el contrario, alcanzar la operación conjunta e incluso la fusión de las firmas.(Figura N°3).

En definitiva, mientras mayores alcances espaciales y operativos son planteados en las alianzas, mayores son los impactos en la reestructuración territorial y productiva de las regiones vinculadas, debido a la posibilidad que aquellas tienen para conformar redes globales. Así, dos elementos significativos se desprende del esquema analítico de Kadar. En primer término, la amplitud de las alianzas estratégicas funciona como elemento clave de la producción global, en la medida en que estructura el "espacio de flujos" al estilo de Castells o el "territorio-red" en el sentido de Veltz, vinculando fragmentos productivos y territoriales dispersos en espacio y tiempo. En segundo término, tales alianzas pueden conducir al control oligopólico de las rutas y redes intermodales, que actualmente son muy competidas, debido a la posibilidad de fusión y/o absorción, a largo plazo, de las firmas menos poderosas que forman parte de tales acuerdos estratégicos.

A continuación se estudiarán las características de las principales alianzas estratégicas, haciendo énfasis en sus implicaciones espaciales sobre la Cuenca y los puertos del Pacífico.

**FIGURA N°3. INTEGRACION DE LAS ALIANZAS ESTRATEGICAS**



FUENTE: Visión adaptada de Kadar, Mark "The future of global strategic alliances", Rev. Containerisation International, April, 1996, London, G.B.

### **5.3.2. Las alianzas globales en el contexto de la Cuenca del Pacífico.**

A partir de 1995 se inicia el proceso de formación de las llamadas alianzas estratégicas globales en las que participan las principales navieras y, a la vez, operadoras de transporte multimodal del mundo. Hasta el momento se han formado tres alianzas estratégicas que tienen carácter global en su cobertura geográfica y territorial y una infinidad de alianzas con carácter subglobal, regional o continental. Las tres grandes alianzas globales están formadas por 10 de las 20 navieras y operadoras de transporte multimodal más grandes del mundo. En los siguientes incisos se aportarán más detalles sobre tales asociaciones.

#### **5.3.2.1. La Alianza Global de APL, MOL, OOCL y Nedlloyd.**

Tal alianza conocida a nivel internacional con el nombre de "Global Alliance", inició negociaciones en 1995 y se constituyó formalmente en enero de 1996. Está compuesta por las siguientes navieras y operadores de transporte multimodal: American President Line (APL) de origen norteamericano, Mitsui Osaka Line (MOL) de origen japonés, Orient Overseas Container Line (OOCL) de origen taiwanés y Nedlloyd de origen holandés.

La "Global Alliance" ha reformado las líneas comerciales mediante la coordinación de salidas de las embarcaciones para alcanzar mayores frecuencias de viaje y vincular a más fragmentos territoriales. Ha desarrollado el intercambio de espacio en los buques y pretende implementar la cooperación en el uso de rutas y buques alimentadores. Otras áreas de cooperación establecidas son el intercambio de contenedores vacíos y chasis, los contratos conjuntos con terminales, estibadores, puertos y proveedores de servicios y equipo terrestre. Se prevé también implementar el intercambio de documentación, los sistemas de información comunes, así como las operaciones de transbordo y de distribución terrestre. (Damas, 1996).

El proceso de formación e integración de la "Global Alliance" es reciente y, de acuerdo a sus miembros, tiene un periodo de 10 años para completarse. Los

especialistas señalan nuevamente que la parte substancial de la integración de las alianzas se produce cuando logran compartir y establecer la parte terrestre de las redes, la cual incluye terminales tierra adentro, corredores de transporte principales y todos los servicios logísticos requeridos por la producción global y fragmentada.(Damas, 1996).

En efecto, la parte más fácil de las alianzas es compartir buques entre cada uno de los socios de la alianza, así como racionalizar algunas terminales marítimas y rutas alimentadores. "Eso es compartir espacio, no es integración, dice Morris de APL".(Damas, 1996, p.40). Para estos especialistas, la conjunción de las conexiones tierra adentro y otras operaciones de la red, más que la actividad propia de los buques, son las que conducen a la integración. Pero esos procesos requieren, para ser compartidos, que los diferentes enfoques de los miembros de la alianza se reconcilien". (Damas, 1996, p.40). Por eso, algunos de los temas que están en la agenda de la "Global Alliance" y que han sido resueltos parcialmente son: el desarrollo o contrato de terminales comunes, las rutas alimentadoras conjuntas, la compra conjunta de contenedores, la operación intermodal en la parte terrestre y los sistemas de intercambio electrónico de datos (EDI) unificados.

Por lo pronto, tal alianza ha establecido una red global que abarca siete rutas principales entre Asia y Norteamérica y tres rutas principales entre Asia y Europa, vía el Canal de Suez (Mapa N°1). El diseño de la red espacial de la "Global Alliance" muestra claramente la preponderancia de los flujos transpacíficos en la producción global y confirma el dinámico papel de la Cuenca del Pacífico en la economía-mundo capitalista actual. Estos elementos, como se verá más adelante, tienen un impacto significativo en los puertos del Pacífico Mexicano y en sus vínculos territoriales.

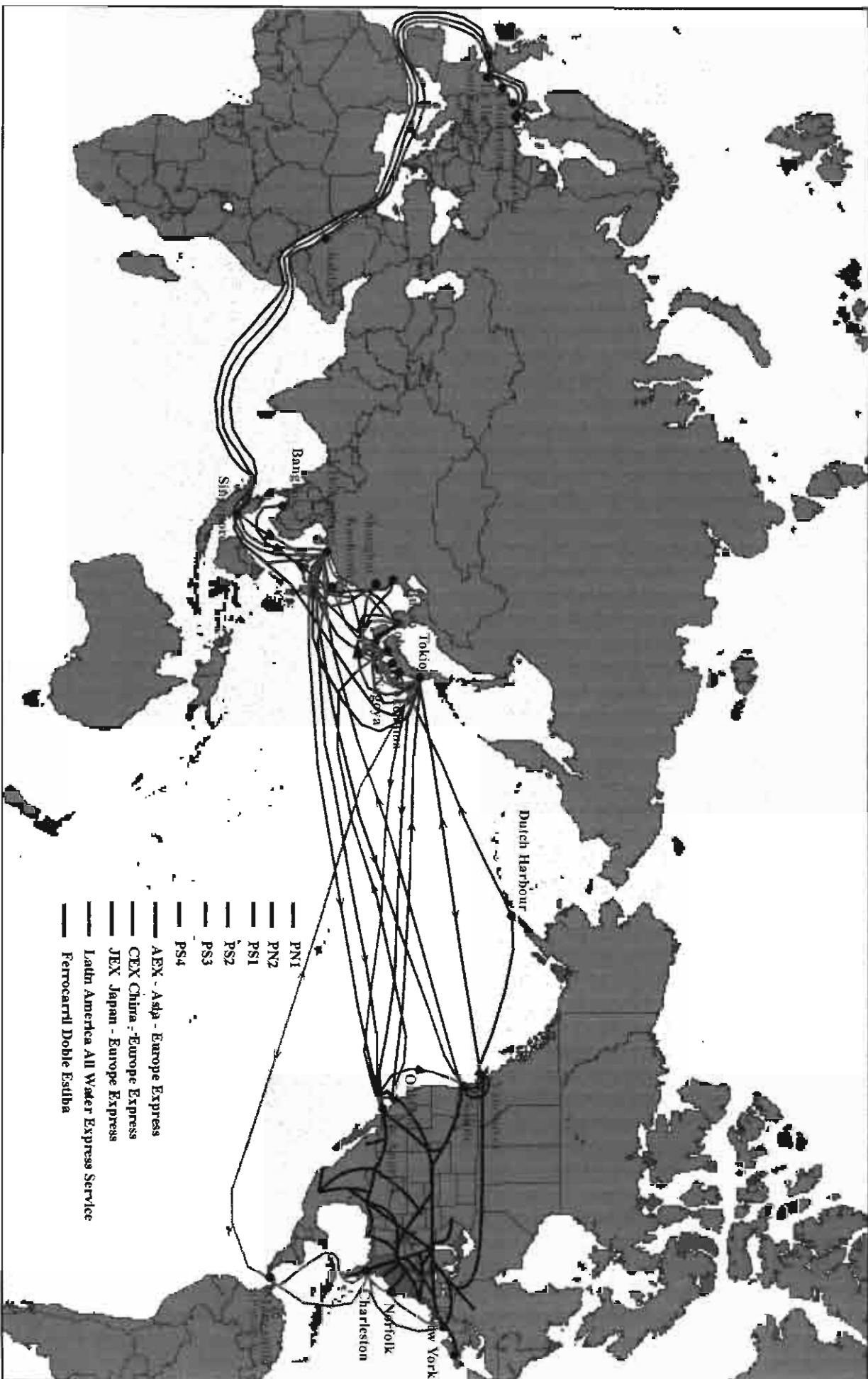
La red de "Global Alliance" vincula a los principales bloques económicos del mundo. Esta estructurada por los corredores de mayor densidad en el intercambio y distribución de la producción globalizada y constituida por grandes nodos portuarios, llamados "hubs globales", y por hub regionales que conectan a las principales ciudades mundiales, llamadas "global cities" por Sassen (1991) y Castells (1996).



La conexión desde los hubs portuarios hacia las regiones interiores donde se encuentran las "global cities" y, en general, hacia las ciudades vinculadas a la red, se realiza por los tramos intermodales terrestres que controlan algunas de las navieras y/o operadores de transporte intermodal de la alianza. El hecho de que la integración de la alianza, en lo que se refiere a los tramos y terminales terrestres de la red, sea más lenta, no impide que en la actualidad cada uno de los miembros utilice los tramos intermodales ferroviarios y carreteros establecidos previamente por alguno de ellos o por un tercero, sin embargo, en este caso no se comparten costos y beneficios sino que se manejan como negocios separados.

En definitiva, no obstante los condicionamientos antes señalados, las conexiones intermodales terrestres existen y las utilizan los miembros de la alianza para vincularse con regiones interiores distantes. Tal es el caso de la red ferroviaria de doble estiba de contenedores establecida por uno de los miembros de la "Global Alliance", American President Line (APL), en unión con los ferrocarriles norteamericanos, canadienses y mexicanos para vincular los puertos del litoral del Pacífico de los Estados Unidos con gran parte del territorio de ese país y con puntos selectos de México y Canadá.(Mapa N°1). Tales conexiones intermodales se dan también en los tramos terrestres de Asia y Europa, pero básicamente mediante el transporte carretero o el ferrocarril de estiba sencilla.

Por último, cabe señalar que la "Global Alliance", en su corto tiempo de existencia, todavía no integra a las rutas marítimas alimentadoras que conectan a los grandes puertos globales con zonas menos densas de la red como, por ejemplo, gran cantidad de hubs portuarios regionales o puertos alimentadores y fragmentos territoriales "privilegiados" dentro de espacios periféricos. Por lo pronto, tales rutas alimentadoras son manejadas separadamente por cada una de las navieras, fuera de los acuerdos de la alianza. Retomando el planteamiento de Kadar, podría decirse que esta alianza tiene un alcance espacial y geográfico prácticamente global, aunque el proceso de integración operativo, logístico y administrativo está lejos aún de incluir a todos los rubros y, por lo tanto, de alcanzar la fusión entre empresas.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de las paginas de Internet de APL, OOCL y Shipguide.com.

### 5.3.2.2. La "Grand Alliance" de Hapag-Lloyd, P&O, NYK y NOL.

La segunda alianza global es conocida como "Grand Alliance" y la forman Nippon Yusen Kaisha (NYK) de origen japonés, Hapag-Lloyd de Alemania, P&O de Gran Bretaña y Neptune Orient Line (NOL) de Singapur.

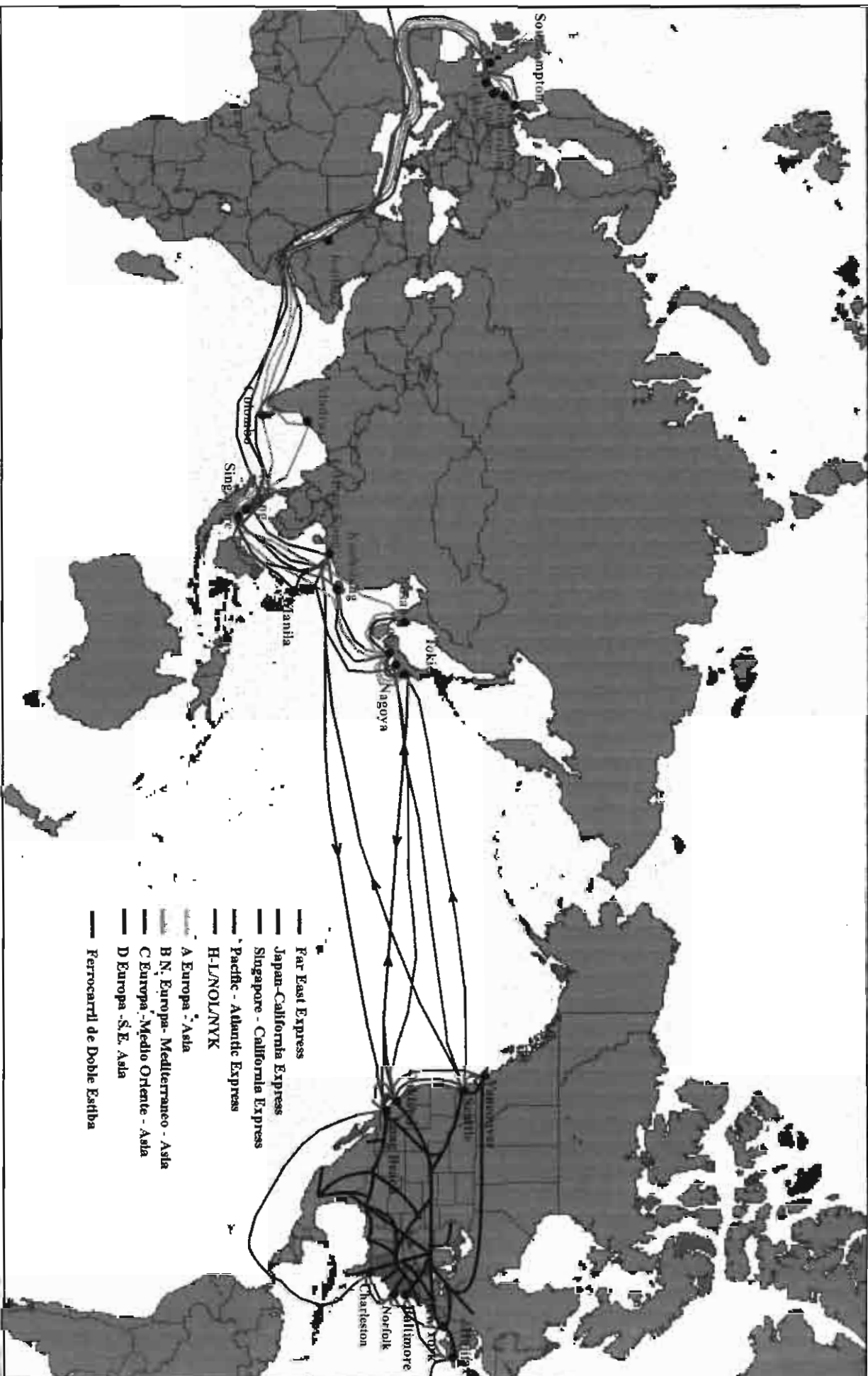
Los miembros de esta alianza señalan que los beneficios inmediatos han sido una mayor frecuencia en los servicios, menores tiempos de tránsito, una amplia cobertura de puertos, menores costos y una sólida posición para negociar servicios con operadores de terminales, arrendadores y almacenadores de contenedores y empresas de transporte terrestre.(Damas, 1996)

La "Grand Alliance" quedó formalmente constituida en la primavera de 1996 y se comprometió a abarcar un amplio ámbito de cooperación que va desde el intercambio de capacidad en los buques hasta el manejo conjunto en terminales y sistemas de transporte intermodal.(Damas, 1996). En el protocolo de constitución de esta alianza se mencionan rubros similares a los establecidos por la "Global Alliance". Entre estos destacan los compromisos de compartir espacio en buques, coordinar salidas, puertos y número de embarcaciones propias y fletadas en cada ruta, establecer sistemas de contabilidad y gastos en los que incurre la alianza, publicidad conjunta, realizar convenios para rutas alimentadoras y transbordos, establecer "pools" de contenedores vacíos y chasis, intercambiar equipo, contratar conjuntamente terminales marítimas y servicios de transporte terrestre.

Por lo pronto, la "Grand Alliance" ha establecido una red con cuatro rutas transpacíficas entre Norteamérica y Asia, una ruta trasatlántica entre estos dos continentes, vía el Canal de Suez y el Mediterráneo y cuatro rutas entre Asia y Europa, vía el Canal de Suez.(Mapa N°2). Nuevamente se observa una densa red global que vincula a los tres bloques principales dentro de la economía-mundo capitalista. Nuevamente el bloque asiático aparece como el vértice a partir del cual se desarrollan los mayores vínculos intercontinentales.

# MAPA N°2: GRAND ALLIANCE

H-L, NOL, NYK Y P&O



- Far East Express
- Japan-California Express
- Singapore - California Express
- Pacific - Atlantic Express
- H-L/NOL/NYK
- A Europa - Asia
- B N. Europa - Mediterraneo - Asia
- C Europa - Medio Oriente - Asia
- D Europa - S.E. Asia
- Ferrocarril de Doble Esriba

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Internet, pagina de Shipguide.

En este caso, como en el de la "Global Alliance", las rutas alimentadoras hacia hubs portuarios de menor densidad, ubicados generalmente en países periféricos, todavía no son manejados en forma conjunta. De la misma manera, la conjunción en los tramos terrestres de la red intermodal no se ha logrado plenamente, sin embargo, cada miembro puede utilizar de manera individual la red disponible y, en este sentido, vincular lugares de la producción global ubicados tierra adentro. Aquí nuevamente, la red intermodal de Norteamérica permite, por ejemplo, vincular fragmentos territoriales selectos de México con los puertos de Estados Unidos y con la red global conformada por la "Grand Alliance".

En definitiva, se trata de una alianza en proceso de consolidación donde muchos rubros de organización y operación están en formación. Sin embargo, la implantación de la "Grand Alliance" está permitiendo la estructuración de una red de amplio alcance espacial que apunta hacia el predominio de los conceptos de territorio-red sobre los de territorio-zona, propios del "fordismo" y del periodo de sustitución de importaciones en países periféricos.

### **5.3.2.3. La "Unique Global Alliance" de Sea Land y Maersk Line.**

La tercera alianza global esta formada por dos de las navieras y, a la vez, operadoras de transporte multimodal más grandes del mundo. Se trata de Sea Land de origen norteamericano y de Maersk Line de origen danés. El protocolo de esta alianza, llamada "Unique Global Alliance", se concluyó a fines de 1995 y se implementó en mayo de 1996, sin embargo, el ritmo de integración parece ser mayor que el alcanzado, hasta el momento, por las dos anteriores.

"Sea Land dice que esta alianza fue diseñada para ir más allá de la transportación en líneas de buques de carga, y cubre a las terminales portuarias y terrestres, a las rutas alimentadoras, al equipamiento y a la red de transportación tierra adentro". (Damas, 1996, p.40).

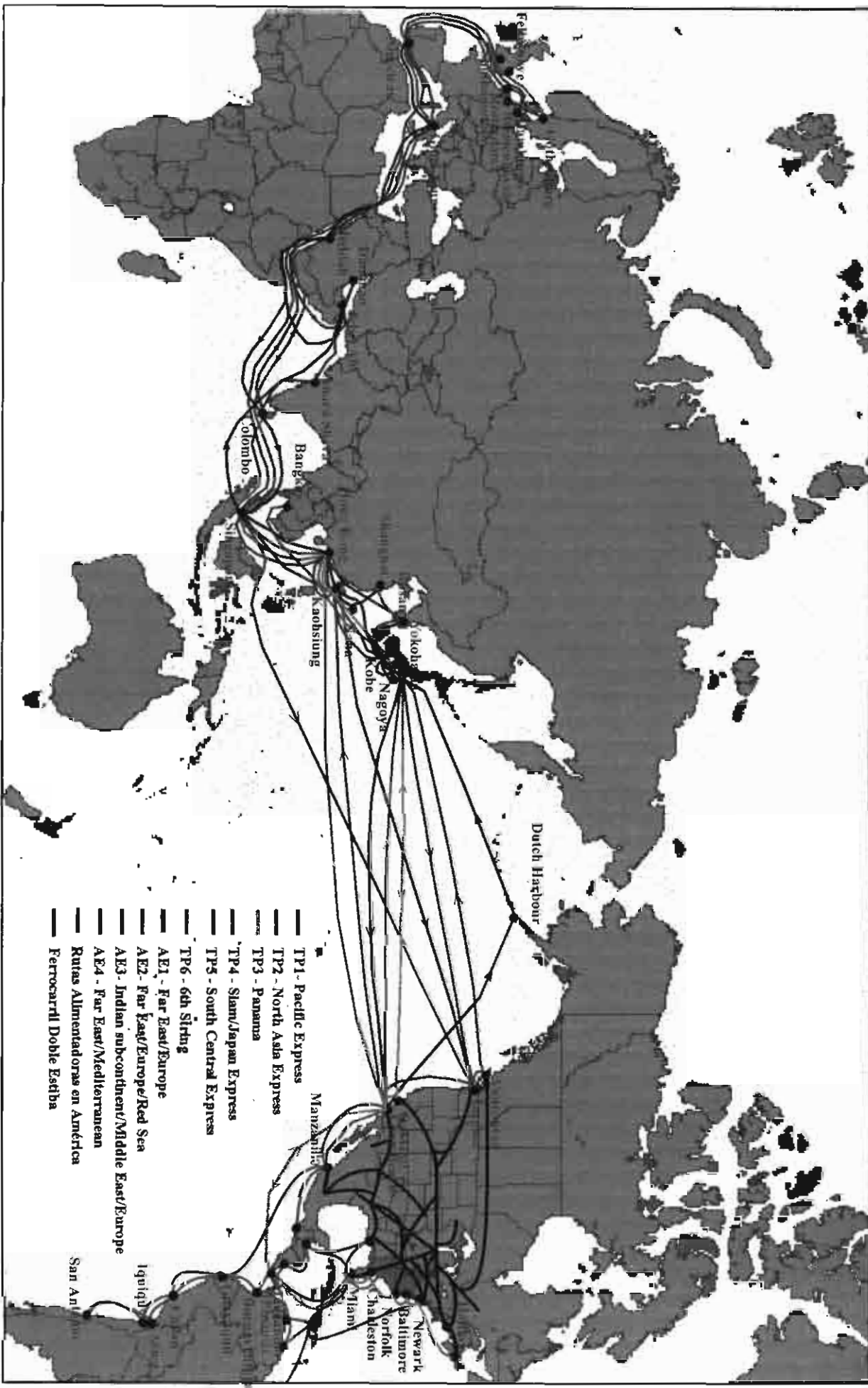
Aunque el protocolo de actividades de esta alianza es similar a la de las otras dos, su implementación ha sido más rápida. La "Unique Global Alliance" plantea el despliegue y utilización compartida de la capacidad de los buques, la coordinación

de salidas, el arrendamiento y sub-arrendamiento conjunto de navíos, acuerdos para la operación de rutas alimentadoras, acuerdos para contratar servicios en terminales y para otras actividades intermodales y terrestres de la red, cooperación para la adquisición y reparación de equipo, intercambio de contenedores y chasis e intercambio de información y datos, entre otros (Damas, 1996).

La "Unique Global Alliance" ha establecido un red principal con seis rutas transpacíficas entre Asia y Norteamérica y cuatro rutas de Asia a Europa, vía el Canal de Suez (Mapa N°3). Tal diseño coincide en buena medida con el de las otras dos alianzas y reafirma el predominio de los flujos en la Cuenca del Pacífico, así como las fuertes conexiones intercontinentales de Asia y de los principales bloques económicos del planeta. Sin embargo, su cobertura es más amplia ya que abarca 14 rutas alimentadoras que se conectan a la red principal en los hubs portuarios más importantes. Ocho de estas rutas conectan a Centroamérica y el Caribe con Estados Unidos, tres vinculan el litoral del Pacífico Latinoamericano con Norteamérica (dos de ellas escalando el puerto de Manzanillo, en el Pacífico mexicano), una ruta vincula a Europa con la costa Atlántica de Sudamérica, otra a Estados Unidos con la costa Atlántica de Sudamérica y, la última, realiza conexiones intra-asiáticas.

A esta vasta red hay que agregar cuatro rutas transatlánticas que originalmente no están incluidas en la "Unique Global Alliance", debido a que corresponden a un acuerdo previo para compartir espacio en buques entre Sea Land, Nedlloyd, P&O y OOCL. A este acuerdo, llamado Vessel Sharing Agreement (VSA), se ha incorporado recientemente Maersk Line, por lo tanto, se amplía el alcance espacial de la cooperación entre los dos miembros de la alianza, aunque en estos tramos transatlánticos, regidos por el acuerdo VSA, el alcance operativo y funcional no sea tan amplio como en los de la "Unique Global Alliance".

En definitiva, como señala Damas, la alianza entre Maerks Line y Sea Land "es más global que las otras, ya que incluye muchas rutas secundarias tanto este/oeste como norte/sur".(Damas, 1995, p.60). "Esta es una alianza global, todas las rutas (incluyendo las atlánticas) están contempladas en ella".(Damas, 1995, p.60).



Fuente: Elaboración propia con base en datos de las paginas de Internet de Maersk Line y Sea Land.

Otras áreas en las que esta alianza ha avanzado más rápido son las relativas a terminales portuarias y terrestres, así como en el tema de las conexiones intermodales. Actualmente, ambas empresas comparten terminales e incluso hacen inversiones para adaptar o desarrollar nuevas instalaciones en hubs globales o regionales. En cuanto a las conexiones intermodales terrestres, han logrado compartir y contratar servicios conjuntos en algunos tramos de la red. Por ejemplo, comparten trenes de doble estiba que vinculan el territorio norteamericano con el puerto de Tacoma. En Europa también comparten la red ferroviaria de la European Rail Shuttle que conecta espacios litorales con importantes ciudades del continente. (Damas, 1996).

Por otra parte, en algunos fragmentos de la red no ha sido prioritario compartir tramos terrestres debido a que cada uno de los miembros ya contaba con su propio circuito intermodal de gran densidad. Por ejemplo, en el puerto de Long Beach, California, tanto Maersk como Sea Land cuentan con su propia red de trenes unitarios de doble estiba que los conectan con las principales ciudades de Estados Unidos y puntos específicos de México y Canadá. De hecho, Sea Land es parte del consorcio multimodal norteamericano CSX que posee una amplia red ferroviaria en ese país.

En conclusión, esta alianza tiene un alcance espacial global y, tanto operativa como organizativamente, ha alcanzado una integración notable. El desarrollo y consolidación de su red intermodal está teniendo un fuerte impacto en la reorganización territorial no sólo de los países centrales sino también de espacios periféricos y, específicamente, del litoral del Pacífico mexicano, como se verá más adelante.

Ahora bien, cabe señalar que además de las tres grandes alianzas globales, se han formado gran cantidad de alianzas estratégicas menores o "webs", como las llama Philip Damas (1996), cuyo alcance espacial no es planetario, pero cubre amplios ámbitos continentales y regionales. Esta densa red no sólo está compuesta por rutas alimentadoras sino también por rutas troncales o principales que vinculan a poderosos bloques económico-territoriales y a espacios periféricos. En este contexto, cabe destacar la formación y consolidación de "webs" en la



Cuenca del Pacífico que tienen incidencia directa en el litoral mexicano y en su proceso de reestructuración territorial.

#### **5.3.2.4. Alianzas estratégicas regionales.**

En los noventa han proliferado también las alianzas estratégicas regionales para vincular bloques geo-económicos y ámbitos territoriales específicos a la red productiva global y, en particular, a la red global de puertos y de transporte. Las alianzas regionales tienen objetivos similares a las globales, aunque su alcance suele ser menor, tanto en lo espacial como en lo operativo y organizativo. En ocasiones estas sirven como complemento de las rutas y redes desarrolladas por las alianzas globales. De hecho, los miembros de estas últimas tienden a formar por su cuenta alianzas regionales con otras navieras para cubrir tráficos específicos y alcanzar mayor penetración territorial en determinadas zonas. Tal es el caso de una de las principales alianzas estratégicas regionales desarrolladas en el Pacífico mexicano y norteamericano, constituida por American President Line (APL) y Transportación Marítima Mexicana (TMM).

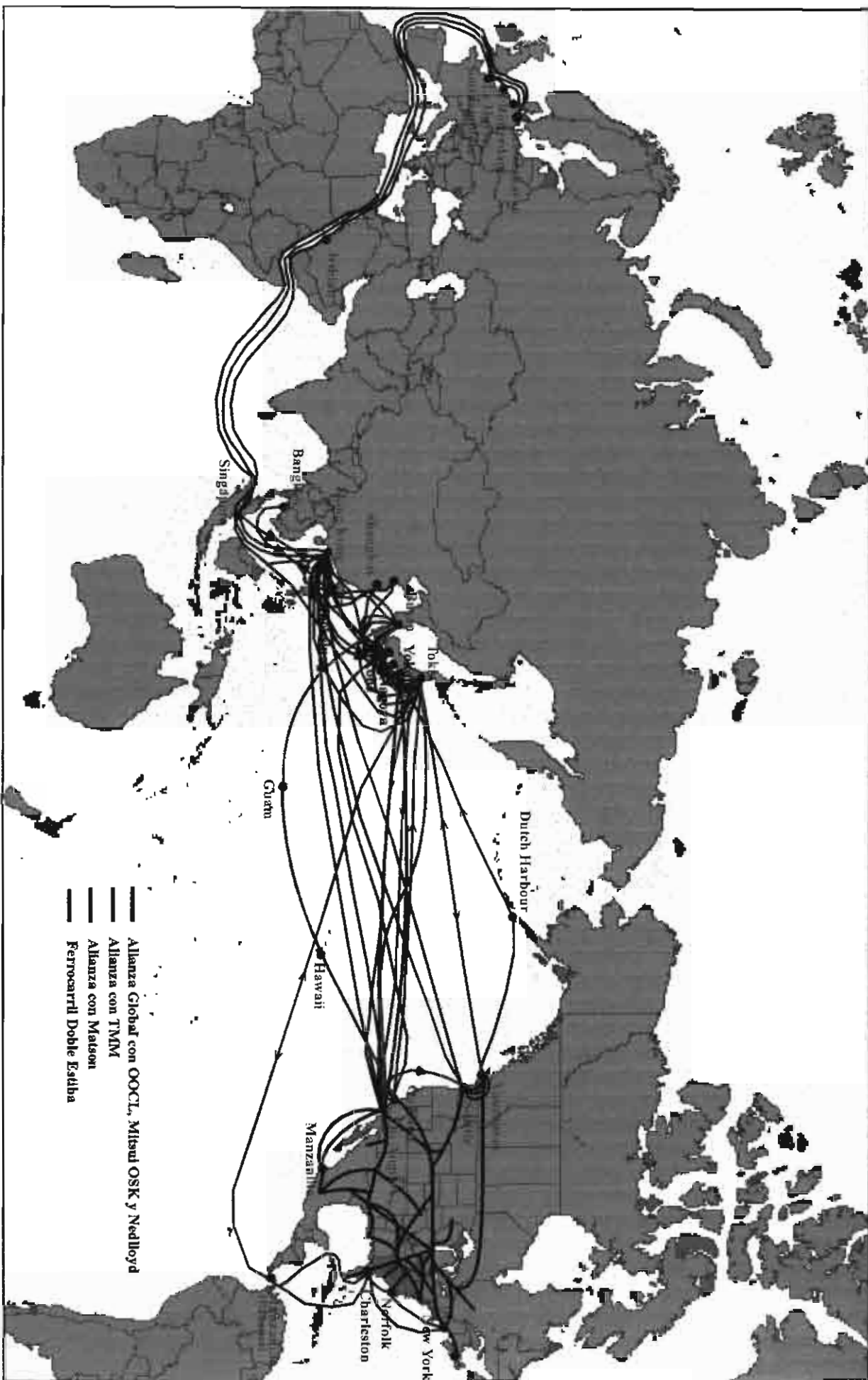
American President Line (APL) es considerada como una de las tres mayores navieras y operadora de transporte multimodal de la Cuenca del Pacífico y Transportación Marítima Mexicana (TMM) es la principal naviera y operadora multimodal de México y Latinoamérica. La primera es integrante de la llamada "Global Alliance" que vincula a Norteamérica con Asia y Europa, sin embargo, esto no ha sido obstáculo para el establecimiento de una alianza estratégica con TMM que le permite formar una red y manejar flujos entre México y Asia (Mapa N°4). Transportación Marítima Mexicana, por su parte, alcanza mayor penetración en el mercado estadounidense por la posibilidad de utilizar espacio y frecuencia de viaje en los barcos de APL que navegan entre Asia y Norteamérica.

En efecto, el acuerdo inicial consistió en compartir espacios en buques para que APL pudiese mover carga en la ruta transpacífica de TMM cuyo punto de partida es el puerto de Manzanillo, en el Pacífico Mexicano. A cambio APL concedía espacio a TMM en algunas rutas transpacíficas que salen del puerto de Los Angeles, California. Tal parece que esta alianza tiende a consolidarse, dado que,

en 1997, ambas empresas acordaron establecer una compañía conjunta para manejar los flujos de carga contenerizada entre Asia y México. Asimismo, se contempla la posibilidad de alcanzar acuerdos complementarios de cooperación para racionalizar costos, mejorar ganancias y ofrecer nuevos servicios en mar y tierra, aunque el avance, en este último caso, es menor.(APL, 1997). Otros rubros que se mantienen fuera de la agenda son las ventas, el "marketing" y los canales de servicio a los clientes. Sin embargo, lo relevante de la red formada bajo el amparo de esta alianza estratégica es la conformación de una ruta principal entre Asia, Norteamérica y el litoral del Pacífico Mexicano. Una ruta principal que se vincula a la red global de transporte intermodal y de puertos propia de la economía-mundo globalizada. El establecimiento de tal ruta troncal junto con otras de tipo alimentador desarrolladas tanto por operadores de las alianzas globales (caso de Maersk, Sea Land, NYK y MOL) o por navieras articuladas individualmente a la red global tienen un papel decisivo en la reestructuración territorial reciente en el litoral del Pacífico mexicano.

Las transformaciones territoriales específicas del litoral y de los puertos del Pacífico están evidentemente permeadas por los procesos globales, sin embargo, en la reestructuración de este espacio están involucrados también estructuras y procesos internos (previos y actuales) que van desde los modelos económico, político y social implementados hasta la "vocación" misma de las regiones o fragmentos territoriales y sus agentes sociales para integrarse, resistir o rechazar las tendencias homogeneizantes, desiguales y fragmentarias presentes en esta fase de desarrollo del capitalismo (Pradilla, 1993). En este sentido, es necesario conocer la evolución de los puertos del Pacífico Mexicano desde la ruptura y crisis final del modelo de sustitución de importaciones hasta la actualidad, dominada por la apertura comercial y el modelo neoclásico, en la versión neoliberal.

# MAPA N°4: ALIANZAS ESTRATEGICAS DE APL.



Fuente: American President Line (APL). Pagina en internet APL.com. y Transportación Marítima Mexicana (TMM).

## 6. FLUJOS, REDES Y VINCULOS TERRITORIALES DE LOS PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO.

### 6.1. Vinculación territorial de los puertos del Pacífico. durante el periodo de sustitución de importaciones.

Diversos procesos intervienen en el desarrollo y la vinculación territorial<sup>(1)</sup> de los puertos del Pacífico mexicano durante el predominio del modelo de desarrollo por sustitución de importaciones. Por lo tanto, conviene precisar algunos eventos relevantes que se verifican en tal periodo en el país.

Uno de los principales argumentos, esgrimidos por el economista Raúl Prebisch y la Cepal desde fines de la década de los cuarenta, para impulsar el modelo de sustitución de importaciones en América Latina, llamado también modelo de crecimiento "hacia adentro", residía en hecho de que los términos de intercambio internacional eran desfavorables, por razones estructurales, para los países exportadores de productos primarios frente aquellos que exportaban productos industriales. Por eso, los países atrasados no podrían alcanzar las metas de desarrollo que se planteaban sin una previa fase de industrialización interna. Se decía que "la única alternativa para alcanzar objetivos de autonomía y autosuficiencia económica radicaba en promover la industrialización a través de acciones deliberadas en cuya implementación era esencial la protección frente a las importaciones".(Rivera, 1993, p.140)

De esta forma, mediante una política aduanal restrictiva se buscó reducir al mínimo las importaciones, creando condiciones para que tales productos e insumos fuesen fabricados internamente. De igual forma, las exportaciones

---

<sup>(1)</sup> La vinculación territorial del puerto se refiere básicamente a la relación espacial establecida, a través de la circulación de flujos comerciales, entre esa estructura litoral que es el puerto y las localidades del interior. La vinculación territorial es propia de una concepción analítica del espacio continuo, desarrollado en extensión continua, en la que se conectan flujos simples de mercancías. En este sentido es similar a la definición tradicional de "hinterland"(Hernández, 1983). Por su parte, la articulación territorial del puerto, a diferencia de la vinculación, se define más por la relación y conexión de fragmentos espaciales dispersos y discontinuos, entre los cuales no solo se produce un intercambio de flujos, sino que se hace viable la integración de cadenas o redes productivas ampliamente distantes en espacio y tiempo.

perdieron relevancia ya que se produjo básicamente para un mercado interno en expansión. En definitiva, se privilegió la producción para el mercado interno con industrias nacionales. En esa medida el comercio exterior, tanto en las importaciones como en las exportaciones, fue un elemento que había que controlar y desincentivar .

De hecho, muchas exportaciones estaban expuestas a altos impuestos con lo que se privilegiaba o facilitaba la venta en el interior y se dificultaba la salida al exterior. Según Rivera, el modelo de sustitución de importaciones tenía adosado un "sesgo antiexportador" que no pudo quitarse ni en los años setenta, cuando ante la necesidad de divisas, se implementaron políticas de impulso a las exportaciones que resultaban debilitadas por un modelo que estructuralmente no estaba preparado para ello.

"Para salvaguardar las industrias existentes fue común que se obligara a los exportadores a usar insumos nacionales producidos bajo protección, lo cual los perjudicó por el alto costo y la baja calidad de estos últimos. Al mismo tiempo se mantuvieron los tipos de cambio fijos (que condujeron a la sobrevaluación cambiaria) y los altos impuestos a las exportaciones, lo que conformó lo que se dio en llamar "sesgo antiexportador".(Rivera, 19993, p.141)

Dentro de este contexto, el desarrollo de los puertos estaba limitado. Su inserción en ámbitos regionales específicos tenía escasa repercusión en la organización y estructuración del territorio. Los vínculos con las regiones interiores eran débiles dada la baja intensidad de los flujos de mercancías que circulaban por ellos.

Ahora bien, como no todos los productos e insumos podían ser fabricados al interior de los países en vías de desarrollo, la protección sobre las importaciones presentó diversos niveles restrictivos dependiendo de las ramas productivas a impulsar. De igual forma, algunos rubros de la producción nacional, principalmente del sector primario, generaron excedentes susceptibles de ser comercializados en el mercado internacional.

En México, desde 1950, quedó armado el complejo aparato de protección de la industria nacional que rigió sus relaciones comerciales con el resto del mundo hasta la década de los ochenta. Este se constituyó "por cuatro instancias

principales: a) aranceles (fijos y ad valorem) muy elevados para los bienes de consumo; los medios de producción (materias primas, insumos, maquinaria y equipo) eran gravados con aranceles mucho más bajos o se concedía su exención en virtud de leyes y reglamentos a favor de las industrias "nuevas y necesarias"; b) requisitos de permiso previo para la importación de la mayoría de los medios de producción y consumo, que duplicaban la protección establecida por vía arancelaria; c) listas de precios oficiales concebidas formalmente para contrarrestar la subfacturación, pero que en la práctica eran un medio adicional para elevar la protección arancelaria; d) cuotas, cuyo papel era permitir la importación de una cantidad dada de productos con el fin exclusivo de complementar la oferta interna".(Rivera, 1993, p.148)

Sobre estas bases y sobre la implementación de programas sectoriales específicos, el modelo de sustitución de importaciones aplicado en México propició la formación de una industria nacional, expandió notablemente el mercado interno y generó un patrón de organización territorial con fuertes tendencias hacia la concentración en torno de unas cuantas grandes ciudades, en especial, en torno a la capital de la República. En este sentido, las fuerzas centrípetas, que predominaron en la estructuración del territorio, privilegiaron la conformación de rutas que confluyeron hacia el interior (y el centro) del país, dejando en segundo término las conexiones con los litorales.

Las diversas políticas sectoriales al amparo de la protección propiciaron altas tasas de crecimiento económico por más de tres décadas. En las primeras décadas de la sustitución de importaciones no sólo la producción industrial creció; lo propio sucedió con el sector primario. En efecto, durante la década de los cincuenta y los sesenta, el sector primario sufre un proceso de modernización tendiente a tecnificar el campo y a producir alimentos en gran escala. Bartra señala que en la década de los 50-60s sube con rapidez la composición orgánica del capital en la producción agropecuaria de México. Para este autor tal proceso "es el resultado de la política alemanista de tecnificación e inversión de capital en la agricultura".(Bartra, 1976, p.30)

Según Toledo la modernización y especialización del campo "permitió que entre 1945 y 1970, la tasa de crecimiento de la producción de granos básicos estuviera por encima de las necesidades de la población de México, que había crecido

22%".(Toledo, 1985, p.22). Tello señala, por su parte, que "durante 1945-1965 la agricultura había desempeñado un importante papel en el crecimiento económico del país, con tasas anuales de crecimiento de más de 6.1 % en términos reales".(Tello, 1980, p.26). De esta forma la industrialización por vía de la sustitución de importaciones aparecía como el pivote del desarrollo apoyado por "la protección e impulso del Estado y por una agricultura suficiente que lo sostenía".(Tello, 1980, p.23).

La agricultura fue incluso el rubro principal de exportación y, por ende, tuvo un importante papel en la obtención de divisas para financiar el desarrollo industrial. En 1960, el 44 por ciento de las exportaciones mexicanas fueron generadas solamente por la agricultura y el 68 por ciento correspondió al sector primario en su conjunto. En 1965, la participación de la agricultura se incrementa, alcanzando el 47 por ciento del total de las exportaciones, en tanto que el conjunto del sector primario representó el 66.5 por ciento de las exportaciones.(Wallace, 1979).

Tales tendencias tienen impacto en el funcionamiento de los puertos y en su inserción regional. Los datos disponibles sobre el comercio exterior en el puerto de Manzanillo durante esa época son reveladores en ese sentido. En 1968, el 64 por ciento de las exportaciones realizadas por este puerto fueron de productos agrícolas, especialmente de maíz y frijol. Estos movimientos alcanzaron volúmenes nada despreciables, superiores a las 380 mil toneladas. En los puertos de Guaymas, Sonora, y Mazatlán, Sinaloa, se observaban tendencias similares con productos como el trigo y el maíz.

Ahora bien, desde la perspectiva territorial resulta notable que tales flujos hayan provenido, en su totalidad, de las localidades y municipios más próximos a los puertos en cuestión. Este hecho marca claramente el ámbito regional de las actividades y operaciones relacionadas al puerto. Un ámbito de vinculación territorial ciertamente limitado que no iba más allá de la región más próxima al litoral.

Así, tal parece que durante el modelo de desarrollo por sustitución de importaciones el vínculo de los puertos con otras regiones del país era muy débil, casi inexistente. Sólo en el caso de las importaciones se manifestaba cierta interacción, en términos de flujos de mercancías, de algunos puertos con la

Ciudad de México que era receptáculo de buena parte de los bienes de capital y de insumos procedentes del exterior. Sin embargo, tales movimientos eran bastante limitados debido a la protección que establecía el sistema económico. Además de fijar aranceles elevados, obligaba a tramitar permisos previos para la importación de bienes, lo cual dificultaba y eternizaba los movimientos a través del puerto.

En estas circunstancias, las posibilidades de desarrollo de las actividades portuarias, así como de ampliación de sus vínculos territoriales, eran reducidas. De hecho, el sistema estaba armado para el desarrollo de la industria nacional y del mercado interno, no para la intensificación de las actividades productivas y comerciales relacionadas al exterior. Incluso la exportación de productos agrícolas encontraba restricciones, ya que muchos de estos productos estaban expuestos a fuertes impuestos a la exportación porque se privilegiaba su comercialización dentro del país.

Asimismo, la propia estructura territorial dificultaba la expansión de los vínculos territoriales del puerto. Las conexiones y la infraestructura que enlazaban a los litorales con el interior era deficientes y limitadas. El desarrollo de la infraestructura se dio sobre todo en las grandes ciudades del interior y, en especial, en torno a la ciudad de México. La conexión entre algunas ciudades del interior mejoró progresivamente; esta era una forma de cohesionar, entre otras cosas, el creciente mercado interno. Sin embargo, amplias franjas de los litorales fueron deficientemente conectadas y escasamente "incorporadas" a una estructura territorial creada en torno al centro del país. Estas condiciones, adicionadas a las restricciones ya mencionadas para el desarrollo del comercio exterior, dificultaban notoriamente la ampliación de los vínculos de los puertos con ámbitos territoriales más amplios, que rebasasen a la región inmediata o el ámbito local propiamente dicho.

En un análisis de la conformación de la red carretera en México, durante el periodo de sustitución de importaciones, Chías señala tres rasgos dominantes: *"En primer lugar, el predominio de los ejes longitudinales con dirección norte, a causa de las condicionantes relaciones de dependencia que mantenemos con Estados Unidos, relaciones que explican, entre otras cosas, la orientación y el paralelismo de nuestros principales ejes carreteros y ferroviarios. La centralidad*



*constituye el segundo rasgo: si exceptuamos a contadas localidades de segundo orden,..., podemos afirmar que la red presenta en general una estructura radial, cuyo vértice es la ciudad de México. El tercero, consecuencia de los otros dos, es el aislamiento en que se encuentran las regiones periféricas del país, entre las cuales destacan nuestras costas y fronteras, aislamiento que se está modificando reciente y lentamente."(Chías, 1990, p.71)*

Así, en buena medida lo que determinó la vinculación territorial de los puertos durante el periodo de sustitución de importaciones fue el desarrollo de relaciones económico-geográficas establecida dentro de su región más próxima. En este sentido, los vínculos territoriales se estructuraban dentro de un espacio continuo, es decir, dentro de lo que Castells define como espacio de lugar (1994) y Veltz ha conceptualizado como "territorio-zona" dado que es posible concebir cierta continuidad territorial en las relaciones sociales basada en la proximidad, en características comunes y en la cohesión interna que permite incluso afirmar rasgos y elementos de identidad.

Ahora bien, hacia finales de la década de los sesenta el modelo económico empieza a mostrar dificultades para mantener su dinámica. Una serie de problemas estructurales revelan el agotamiento de esta vía de desarrollo, lo cual tiene impactos sobre el papel del puerto en la región.

## **6.2. Vinculación territorial de los puertos del Pacífico mexicano durante la crisis del modelo de sustitución de importaciones.**

El inicio de la crisis del modelo de sustitución de importaciones está relacionada, entre otras cosas, al deterioro del sector agrícola que tuvo que realizar fuertes transferencias hacia el sector industrial protegido. En efecto, para estimular el desarrollo industrial se recurrió, sobre todo a partir de 1960, a "abaratarse los costos de la industria a costa de la agricultura, que en contraparte se veía obligada a pagar precios proporcionalmente mayores por los insumos procedentes de la industria."(Rivera, 1993, p.152). Esto a la larga ocasionaría una crisis en la producción agropecuaria por la vía de la descapitalización en el sector que llevaría al país a perder la autosuficiencia alimentaria obligando, a partir de la década de los setenta, a importar crecientes volúmenes de productos primarios.

Tal como señala Tello, "para consolidar altos márgenes de ganancia para la industria se mantuvo una política de precios bajos para los productores del campo y, además, se deprimieron los salarios reales, se mantuvieron inalterados los precios de los bienes y servicios que el sector público proporciona y el gobierno, por su parte, asumió por entero el costo y la ejecución de las obras de infraestructura necesaria. Estímulos fiscales, subsidios y tasas preferenciales en materia de financiamiento vinieron a completar el marco que favoreció el desarrollo de una industria costosa, desintegrada e incapaz de generar suficientes empleos."(Tello, 1980, p.28)

Las consecuencias más significativas fueron una creciente dificultad del Estado para financiar el modelo de desarrollo. En efecto, la caída del sector primario limitó la obtención de divisas para financiar el desarrollo, situación que pudo ser compensada sólo parcialmente con las exportaciones de una industria nacional poco competitiva a nivel internacional. Ni la incorporación de filiales de empresas transnacionales, durante la década de los sesenta, logró dinamizar y eficientar a la industria nacional, pues aquellas aprovecharon la protección para obtener elevados márgenes de ganancia, con volúmenes escasos de producción y con tecnologías conservadoras. Por el contrario, las transnacionales ejercieron una presión adicional sobre la balanza comercial, al demandar crecientes importaciones de maquinaria y parte de sus insumos en el mercado mundial.

Así, la única opción de mantener el modelo de desarrollo y los niveles de crecimiento alcanzados previamente, se fundó, a partir de los años setenta, en el creciente endeudamiento externo del país. Durante esa década se intentó crear condiciones para realizar el tránsito de las exportaciones agropecuarias hacia las manufactureras, sin embargo, sus alcances fueron limitados debido a las mismas condicionantes estructurales del modelo de sustitución de importaciones.

En esta tónica, la perseverancia en una política de tipo de cambio fijo propició una depreciación constante del peso respecto al dólar, ya que la inflación en México, a pesar de estar controlada, no pudo equilibrarse con la de Estados Unidos. De esta forma, la sobrevaluación del peso abarataba las importaciones y encarecía las exportaciones, dificultando con ello la expansión de estas últimas.

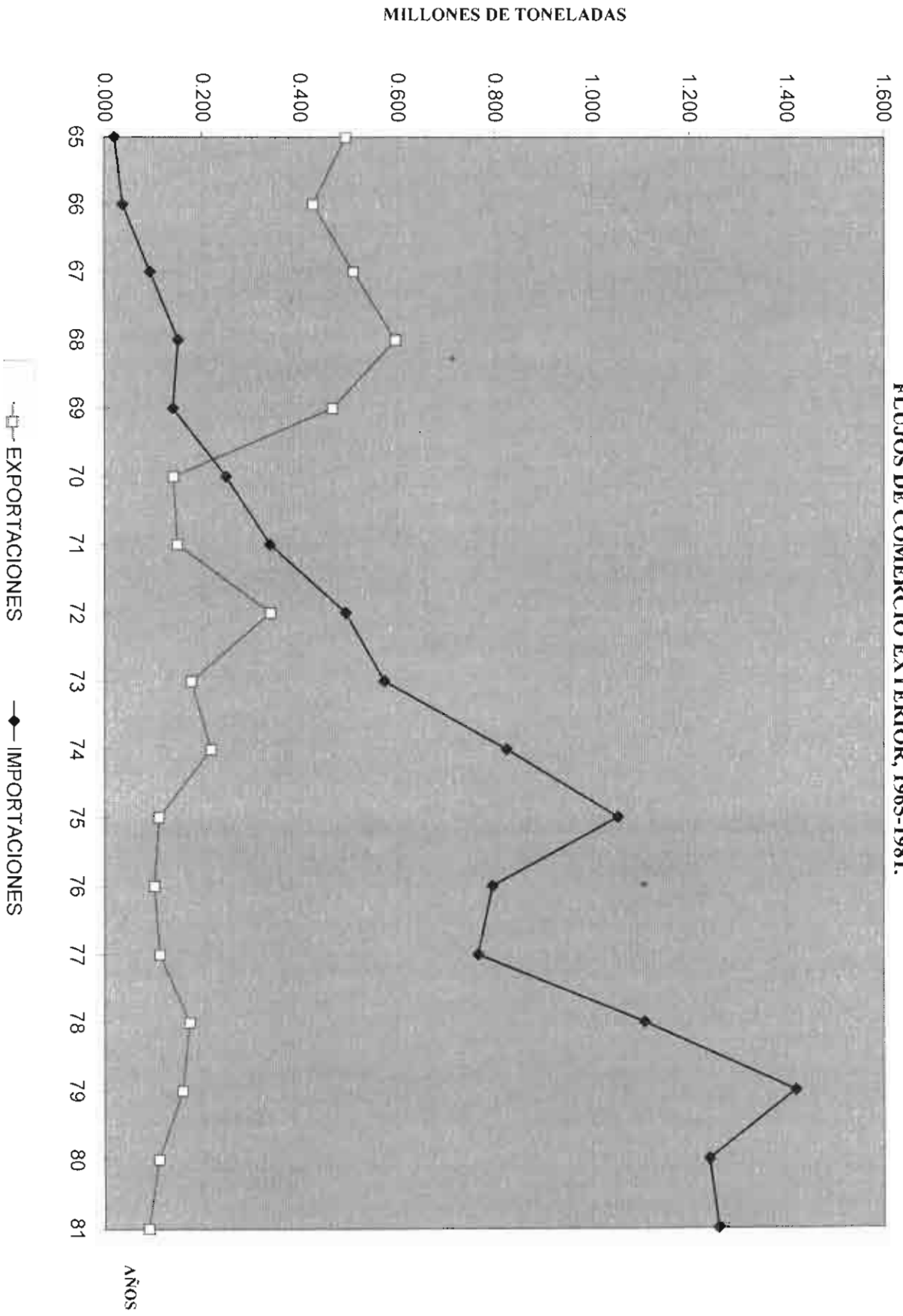
El incremento de las importaciones en los setenta y el escaso dinamismo de las exportaciones, hizo necesario aumentar la protección para evitar mayores desequilibrios en la balanza de pagos. El principal elemento de control en esa época fue el sistema de permisos previos o licencias a la importación. Según analistas de tal periodo "el poderoso aparato burocrático que administraba el sistema de licencias de importación llegó a convertirse, al igual que la burguesía que se beneficiaba de él, en un promotor de su autopreservación, aún cuando los intereses objetivos del desarrollo del capitalismo hubieran cambiado".(Rivera, 1993, p.149)

En todo caso la expansión de las importaciones no pudo ser contenida del todo, máxime si se considera que desde esa época se hizo inevitable importar crecientes volúmenes de productos agropecuarios, ya que se había perdido la autosuficiencia alimentaria. Sólo el "boom" petrolero de fines de la década de los setenta pudo mejorar momentáneamente la situación.

Estos trastornos económicos que anunciaban el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones no dejaron de tener impacto sobre los puertos del Pacífico y sobre sus conexiones regionales. En la década de los setenta, se presenta un notable descenso de las exportaciones agrícolas realizadas a través del litoral.

La crisis del sector agrícola y, en general, del modelo económico, se hizo presente en los flujos regionales que transitaban por los puertos. Los flujos de exportación de excedentes agrícolas descendieron mientras que las importaciones aumentaron. Esto repercutió en los volúmenes totales de carga manejados. En 1970, en el puerto de Manzanillo, Colima, las exportaciones se redujeron notablemente (alcanzando sólo 140 mil toneladas) y los productos agrícolas prácticamente desaparecieron. En ese año, la parte fuerte de las exportaciones estuvo constituida por el azúcar y la melaza producida en municipios del Estado de Jalisco cercanos a Colima y al puerto. Tales productos alcanzaron el 65 por ciento de las exportaciones, con alrededor de 91 mil toneladas. Prácticamente el único producto agrícola que se mantuvo en las exportaciones, aunque con un volumen menor al de años anteriores, fue el frijol. Todavía en 1970 se exportaron 11 mil toneladas de frijol desde el Estado de Jalisco, lo cual representó sólo el 8 por ciento de este tipo de flujo.

PUERTO DE MANZANILLO  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR, 1965-1981.



FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE LA COORDINACION GRAL. DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE (S.C.T.)

El resto de las exportaciones en 1970, corresponden a algunos productos industriales, con poca elaboración, que comienzan a venderse en el mercado exterior en volúmenes aún pequeños. Se trata de productos de la industria minerometalúrgica (como el zinc afinado y el óxido de plomo), de la industria siderúrgica (barras de acero) y de la industria del vidrio (botellas de vidrio y cristalería). Tales flujos proceden principalmente de la ciudad de México y de Monterrey. En el sentido inverso, las importaciones tienden a incrementarse. En efecto, en 1968 ingresaron 149.8 mil toneladas por el puerto de Manzanillo, en tanto que en 1970 ese flujo se incrementó para alcanzar 248 mil toneladas.(Gráfica N°1).

En ese incremento vienen las primeras compras de productos agrícolas y, en especial, de granos básicos para la región, propiciados por la pérdida de la autosuficiencia alimentaria. Ese año ingresaron por Manzanillo 40 mil toneladas de maíz y 16.5 mil toneladas de soya para el Estado de Colima, así como 10 mil toneladas de semilla de algodón para Jalisco y Colima. También se mantuvieron los flujos de importación de maquinaria e insumos industriales procedentes de Asia, Sudamérica y Norte América cuyo destino principal era la ciudad de México y en menor medida la región centro-occidente. A pesar del incremento de las importaciones tales flujos todavía estaban limitados por las condicionantes del modelo y los vínculos del puerto con regiones interiores eran incipientes.

En 1976, estas tendencias se profundizaron. En Manzanillo sólo se exportaron 100 mil toneladas, entre las cuales predominaron productos regionales como las mieles incristalizables y la melaza. Tal cifra es reducida si se le compara con las 596 mil toneladas exportadas en 1968. En cambio las importaciones alcanzaron, en 1976, cifras cercanas a las 800 mil toneladas. En estas destacan los flujos de maíz, soya, combustible y fertilizantes para las empresas de la región.(SCT, 1985)

Lo que queda claro, en todo caso, es que los fuertes cambios en los flujos durante la década de los setenta, ocurrieron principalmente dentro de la propia región del puerto. El puerto paso a ser un conducto para abastecer de una serie de bienes de consumo y de insumos de tipo primario a su región más próxima, a la región centro occidente. Por lo tanto, cambió su función de décadas previas, que consistía en operar principalmente como un centro de exportación y distribución

nacional vía cabotaje de la producción regional. Sin embargo, en este reacomodo de flujos se perfila, aún débilmente, el inicio de una mayor diversificación de los vínculos territoriales del puerto hacia zonas distantes del mismo<sup>(2)</sup>.

En todo caso, durante la década del setenta, la abrumadora mayoría de los flujos de comercio exterior que circularon por Manzanillo tuvieron como destino u origen la región más próxima al puerto (Mapa N°5). En este sentido, se mantienen los vínculos territoriales de corto alcance y la vinculación regional del puerto no se modifica substancialmente. Todavía responde a los requerimientos de las actividades primarias y secundarias poco elaboradas (principalmente de la rama de alimentos y bebidas) del ámbito territorial más próximo al litoral.<sup>(3)</sup>

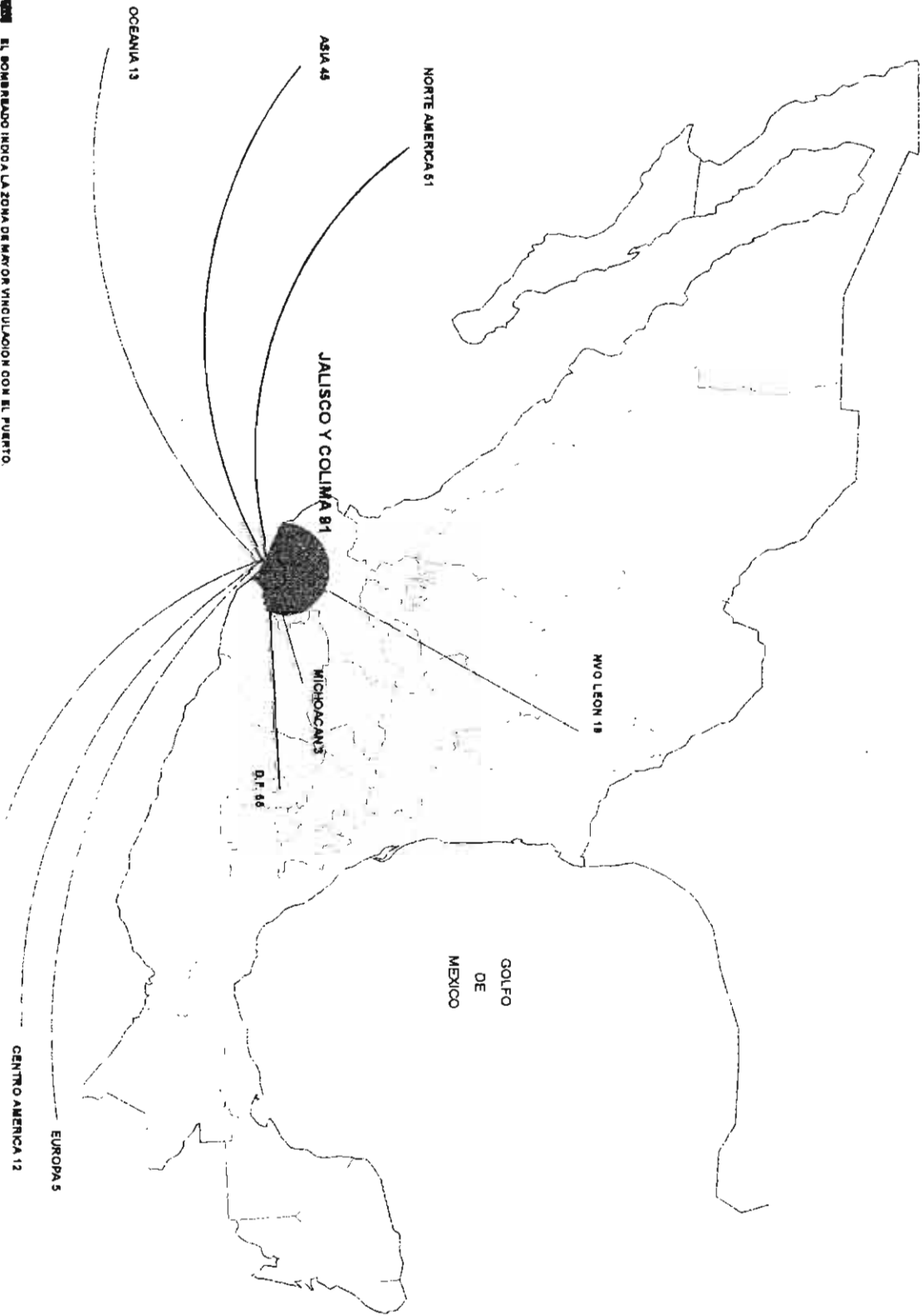
Pero no sólo en Manzanillo se observaron estas tendencias, lo propio sucedía en los principales puertos del litoral. Efectivamente, durante la década de los setenta el puerto de Guaymas, localizado en las inmediaciones del Valle del Yaqui, una de las regiones agrícola más importantes del país, tendió a transformarse en un centro importador de insumos para la región, más que en un distribuidor de excedentes agrícolas. En 1976, se importaron cerca de 830 mil toneladas de insumos para empresas de la región a través del puerto de Guaymas. La mayor parte de este volumen correspondió a flujos de combustible, fertilizantes y soya.

---

<sup>(2)</sup> Este proceso se manifiesta tanto en las importaciones como en las exportaciones. El déficit en la producción de granos afectó también a zonas ubicadas a mayor distancia del puerto, por lo tanto, a partir de 1975, las importaciones de maíz realizadas a través de él se expandieron hacia Michoacán, Guanajuato y otros estados. De esta forma Manzanillo manifestó una tendencia incipiente de diversificación de sus conexiones hacia el interior del país. En el caso de las exportaciones destaca la emergencia de incipientes flujos de productos manufacturados procedentes de la Ciudad de México y Nuevo León principalmente, relacionados a las ramas siderúrgica, minero-metalúrgica y del vidrio, como resultado de una política no consolidada de tránsito de las exportaciones agropecuarias a las exportaciones manufactureras, que se pretendió realizar durante la década de los setenta, cuando el modelo de sustitución de importaciones presentaba dificultades para sostenerse y financiarse.

<sup>(3)</sup> De todas formas, en la década de los setenta comienzan a perfilarse trastornos y alteraciones económicas que dieron pie a la modificación de los flujos y del papel del puerto en la región. Esta paso de ser exportadora neta de productos agrícolas, en los años sesenta, a ser importadora neta de esos mismos bienes, durante los setenta. Si en 1968 se exportaron por Manzanillo casi 350 mil toneladas de maíz producidas en la región (Municipios de Colima y Jalisco); en 1975, por el contrario, tuvieron que importarse 260 mil toneladas del mismo producto para la misma zona.

**MAPA No. 5**  
**PUERTO DE MANZANILLO, COL.**  
**FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1970.**  
**(MILLONES DE DOLARES)**



■ EL SOMBRADO INDICA LA ZONA DE MAYOR VINCULACION CON EL PUERTO.  
 NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.  
 FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIR. GEN. DE MARINA MERCHANT (B.O. 1)

SUDAMERICA 34

En cambio, sólo se exportaron 27 mil toneladas de bienes producidos en la región como son la semilla de trigo y el ajonjolí principalmente. Cabe destacar la importancia que tenía todavía en esas fechas el cabotaje para recibir insumos y distribuir productos desde y hacia otros puertos del litoral del Pacífico y el Golfo de México. En 1976, se movió más de 85 mil toneladas de carga general<sup>(4)</sup> y granel agrícola por cabotaje y se recibieron casi 2 millones de toneladas de combustible y derivados del petróleo procedentes del puerto de Salina Cruz. (Secretaría de Marina, 1976).

Guaymas, igual que Manzanillo, después de ser un centro exportador y distribuidor nacional (vía cabotaje) de productos de su región inmediata durante décadas, se transformó en los años setenta en plataforma para importar insumos requeridos por los procesos productivos locales y otros bienes de consumo final en los que se perdió la autosuficiencia.

Ahora bien, desde la perspectiva territorial, Guaymas no sufrió cambios substanciales en este periodo. Sus vínculos primordiales se mantuvieron dentro de la región y las actividades productivas tradicionales de ésta, es decir, dentro de un espacio continuo cuyas relaciones y cohesión interna están basadas en la proximidad relativa. El puerto continuó siendo un centro de vinculación importante de los procesos productivos locales desarrollados sobre vastas áreas homogéneas de producción agrícola, minera y pecuaria.

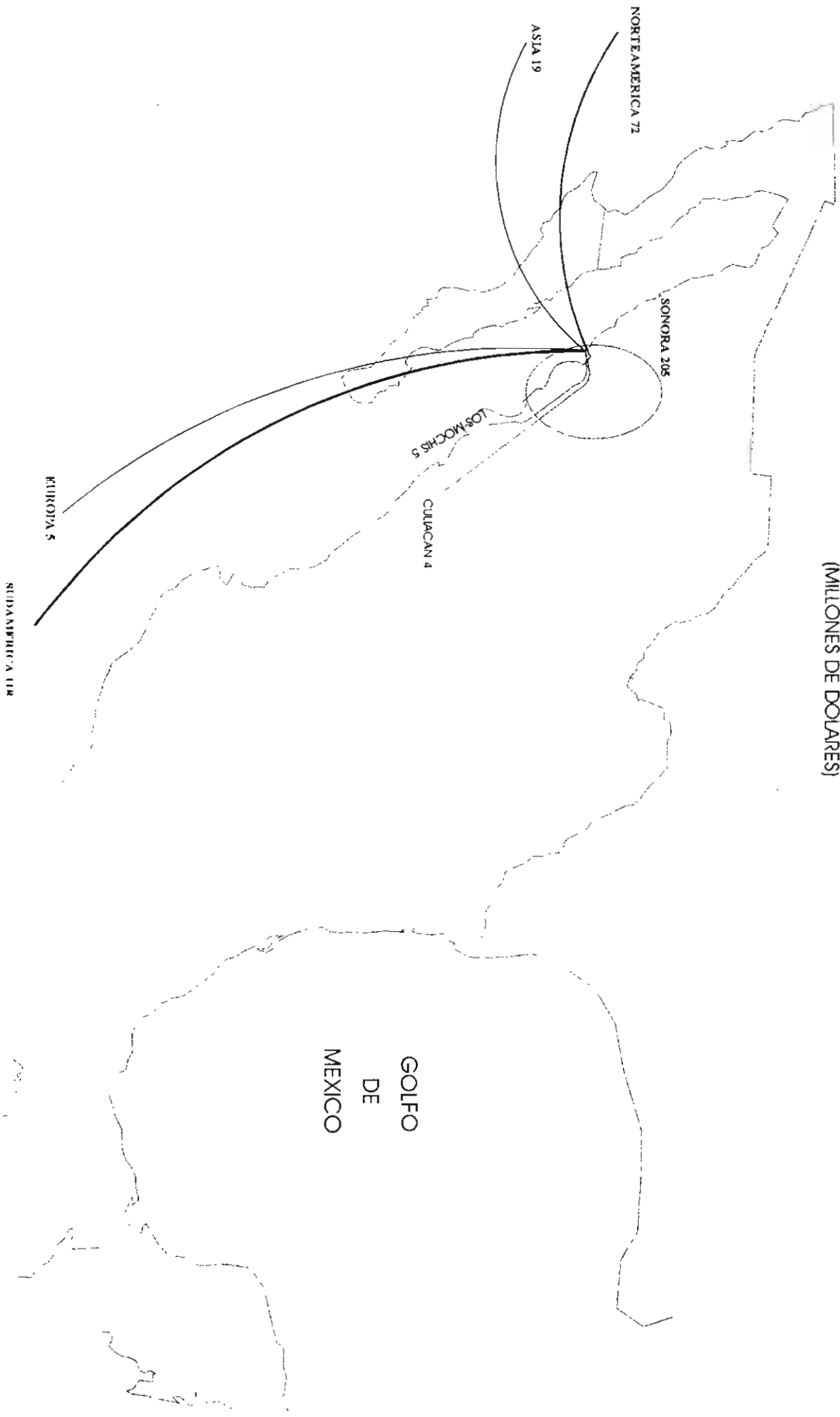
El puerto de Salina Cruz presentó tendencias similares en la década de los setenta. Los flujos de importación de insumos y productos primarios predominaron frente a la exportación. En 1976, se importó gran cantidad de fertilizantes y maíz (cerca de 70 mil toneladas) para los productores y el mercado regional. Los flujos de exportación no alcanzaron las 46 mil toneladas y se concentraron básicamente en tres productos: La gasolina y el amoníaco producida por Petroleos Mexicanos en las plantas del Istmo de Tehuantepec y el café proveniente de las zonas aledañas al puerto, en los Estados de Oaxaca y Chiapas. (Secretaría de Marina, 1976)

---

<sup>(4)</sup> La carga general comprende bienes primarios y manufacturados que por sus características no son manejados a granel o sin empaque.

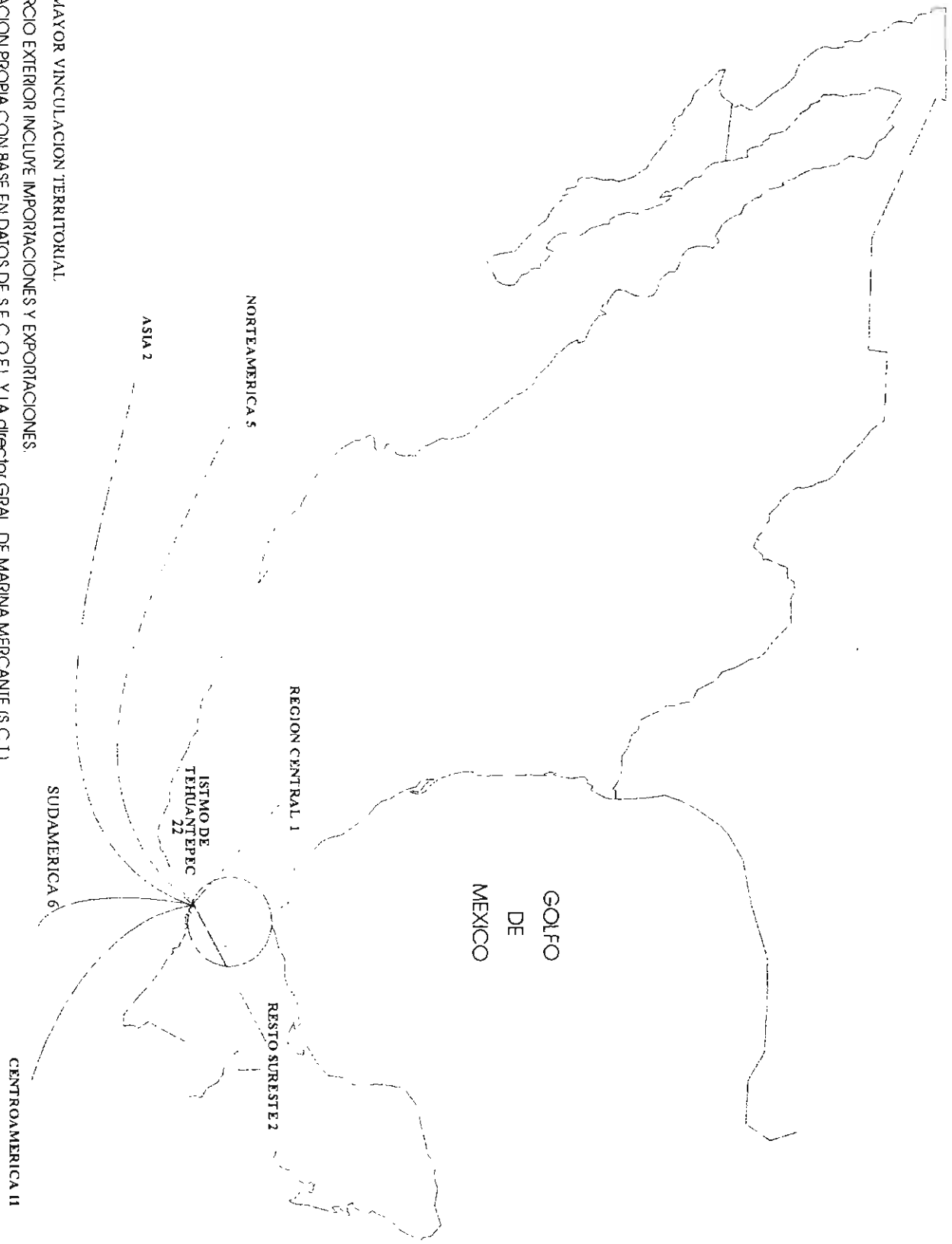


MAPA No. 6  
PUERTO DE GUAYMAS, SON.  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1976.  
(MILLONES DE DOLARES)



NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.  
FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE (S.C.T.)

MAPA No. 7  
PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1976.  
(MILLONES DE DOLARES)



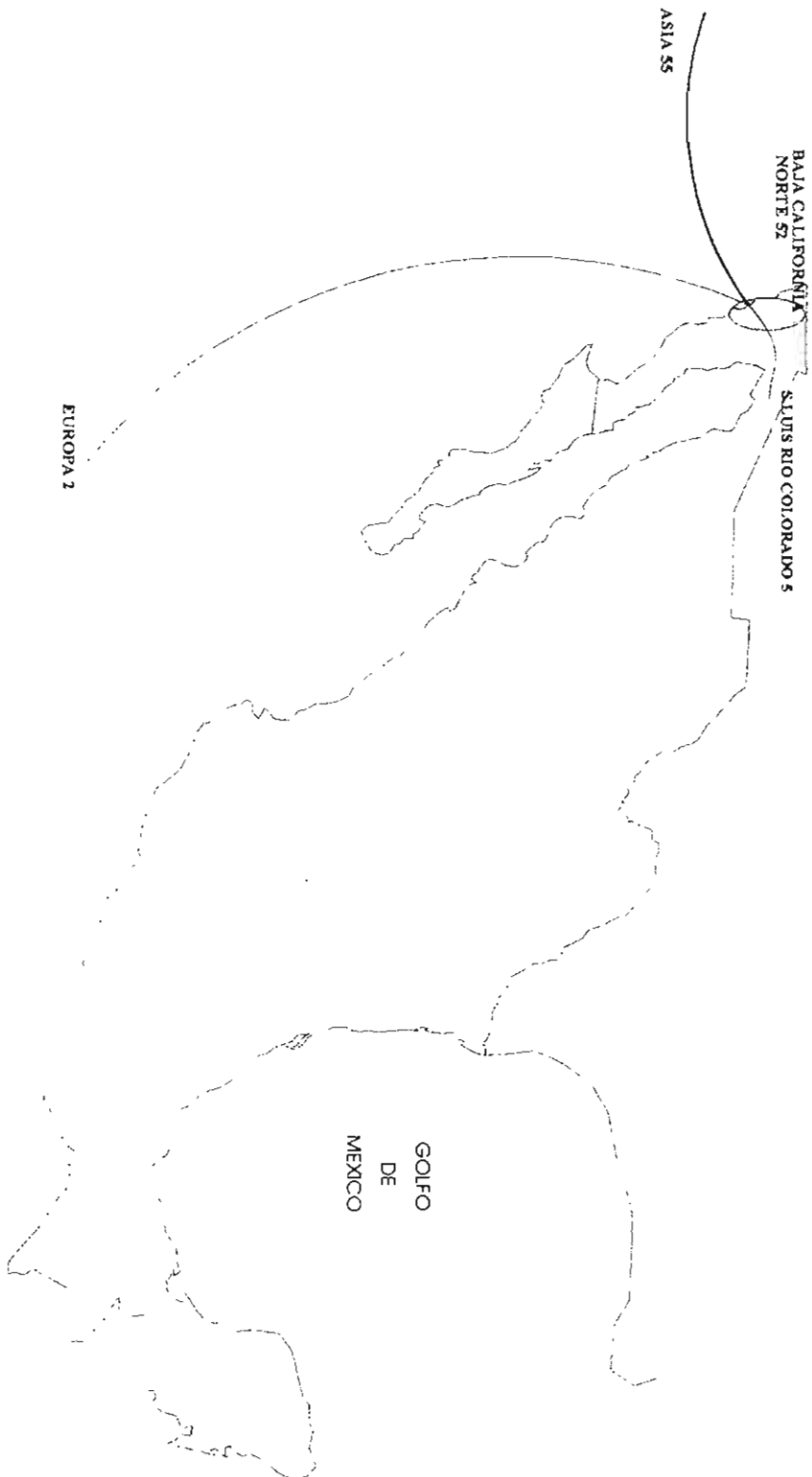
ZONA DE MAYOR VINCULACION TERRITORIAL.  
NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.  
FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIRECTOR GRAL. DE MARINA MERCANTE (S.C.I.)  
NO SE CONSIDERAN FLUJOS REGIONALES MENORES DE 1 MILLON DE DOLARES

Por otra parte, el cabotaje tenía un papel importante en el desarrollo del puerto en esta época. Se recibían flujos de granos de otros puertos del litoral como San Carlos, en Baja California. Asimismo se distribuía carga general e importantes volúmenes de petróleo y derivados hacia los principales puertos del Pacífico. (Secretaría de Marina, 1976). Salina Cruz siguió un patrón de inserción territorial similar a los demás puertos del litoral. Estableció vínculos principales con su región contigua, es decir, con el Istmo de Tehuantepec, en el cual confluyen localidades y municipios de los Estados de Oaxaca, Veracruz y Chiapas.

Uno de los pocos puertos comerciales que mantuvo durante la década de los setenta un saldo positivo en los flujos de comercio exterior fue Ensenada, en Baja California. En 1976, se exportaron por este lugar cerca de 42 mil toneladas. La gran mayoría correspondió al algodón producido en Mexicali. En cambio las importaciones apenas alcanzaron la cifra de 5 mil toneladas. En realidad, los flujos de comercio exterior eran, en general, poco voluminosos, más aún si se les compara con el movimiento vía cabotaje. En 1976, Ensenada recibió de otros puertos del litoral del Pacífico y del Golfo 68 mil toneladas de carga general y 256 mil toneladas de graneles agrícolas. (Secretaría de Marina, 1976). Ensenada también se constituyó en el periodo de sustitución de importaciones en puerto de alcance regional para apoyar los procesos de producción y consumo locales en una área específica cercana a éste. Los principales puntos de origen y destino regional de los flujos eran Mexicali, Tijuana y la propia ciudad de Ensenada. (Mapa N°8).

A mediados de los años setenta, dentro del contexto dominado por desequilibrios del modelo económico y déficits de la balanza comercial, surge el puerto de Lázaro Cárdenas. Precisamente la creación de un puerto industrial en la costa del Pacífico responde al fortalecimiento de una industria nacional con vocación exportadora, cuya función fue propiciar el desarrollo regional y menguar los desbalances ocasionados por las crecientes importaciones propias de la crisis del modelo. Este proyecto nace en un periodo en que predominaba la idea de crear polos de desarrollo para revertir el agudo proceso de concentración urbana que provocó el modelo de sustitución de importaciones y para expandir la industrialización hacia regiones poco desarrolladas.

MAPA NO. 8  
PUERTO DE ENSENADA, B.C.N.  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1976  
(MILLONES DE DOLARES)



ZONA DE MAYOR VINCULACION TERRITORIAL.

NOIA EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DAOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIRECTOR GRAL. DE MARINA MERCANTE (S.C.I.)

NO SE INCLUYEN FLUJOS REGIONALES MENORES DE 1 MILLION DE DOLARES.

Ahora bien, la vocación exportadora del puerto industrial de Lázaro Cárdenas tuvo un escaso desarrollo durante la segunda mitad de la década de los setenta y el inicio de los ochenta. Las condicionantes estructurales del modelo en torno al desarrollo del comercio exterior y la debilidad competitiva de la industria nacional obraron en contra de estos propósitos. En 1980, todas las importaciones y las escasas exportaciones se recibían y generaban en el puerto. En este sentido, Lázaro Cárdenas no tenía vínculos con otras regiones del país (salvo por las incipientes ventas de varilla y alambrión de Sicartsa a algunas ciudades del centro del país) y, por lo tanto, funcionaba como un enclave. En este caso ni siquiera se podía hablar del papel regional del puerto dado que, como zona de nueva creación, carecía de vínculos históricos fuertes con su ámbito territorial inmediato.

En definitiva, en las postprimerías del modelo de sustitución de importaciones tienden a modificarse y diversificarse algunos flujos, sin embargo, los puertos del Pacífico mantienen vínculos regionales de corto alcance y su inserción regional no se modifica notoriamente. En términos de Veltz (1994) se expresa todavía la preeminencia de los "territorios-zona" caracterizados por las relaciones de proximidad, continuidad y relativa homogeneidad sobre la fragmentación y discontinuidad del territorio estructurado por redes.

### 6.3. El relativo equilibrio de los puertos del Pacífico durante el modelo de sustitución de importaciones.

Hasta 1982 existía un cierto equilibrio en los flujos de comercio exterior que circulaban en los principales puertos del litoral. Entre Guaymas, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y, en menor medida, Ensenada y Mazatlán las diferencias en el valor de los flujos no eran substanciales.(Mapa N°9). Este relativo equilibrio está relacionado, entre otras cosas, con la inserción y vínculo territorial de los puertos, es decir, con su "hinterland"<sup>(5)</sup> o zona de influencia(Hernández, 1983).

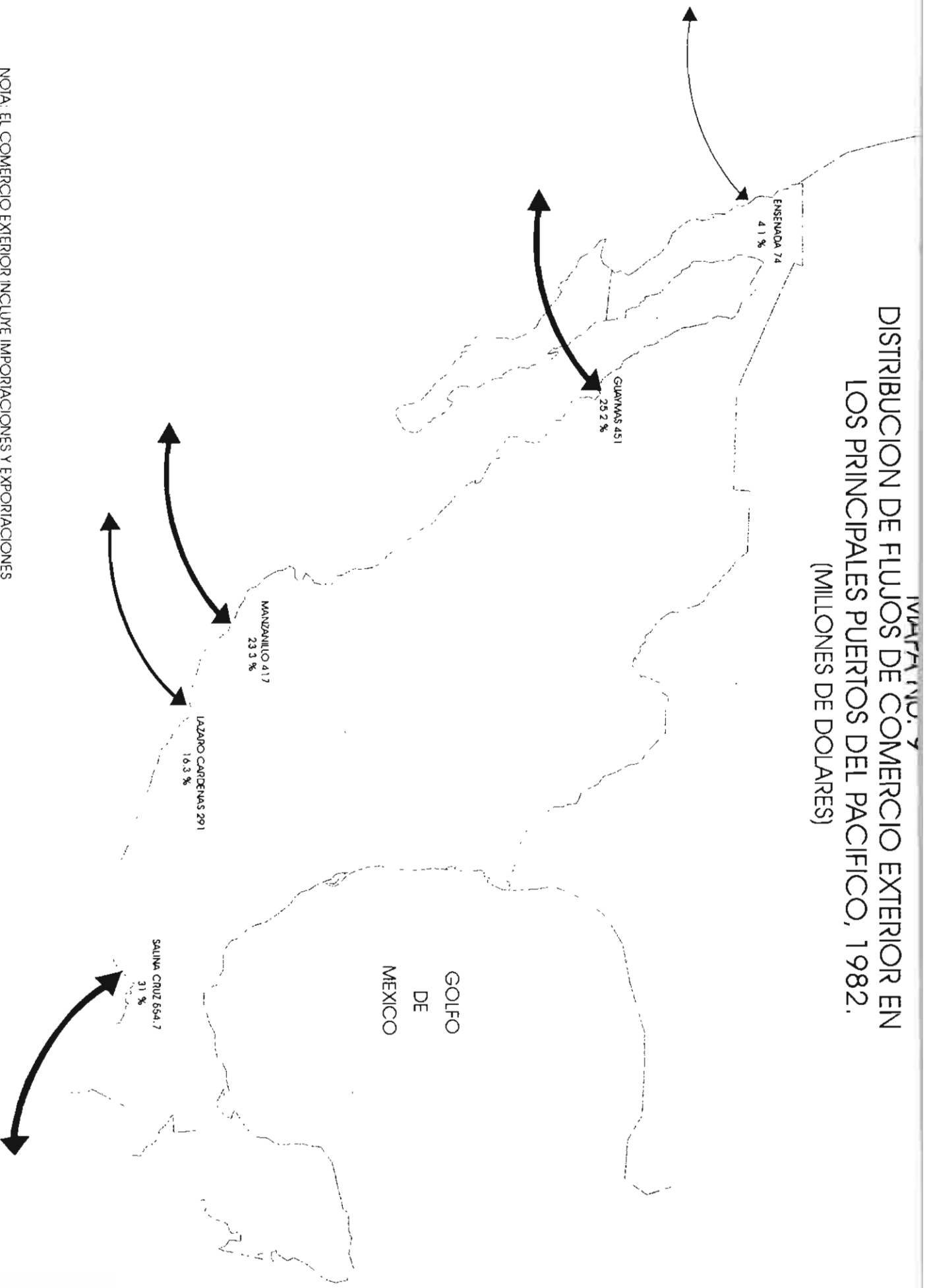
En el periodo proteccionista de sustitución de importaciones casi todos los puertos nacionales tenían una vinculación territorial o "hinterland" limitado y los volúmenes manejados tendían a ser estables. En general, surtían de insumos y exportaban productos primarios o poco manufacturados desde el ámbito local y regional más cercano al puerto.

El relativo equilibrio tiene que ver efectivamente con el hecho de que cada uno de estos puertos distribuidos a lo largo del litoral tenía la tarea de aprovisionar y distribuir productos regionales hacia el exterior u otras regiones costeras del país. Las limitadas conexiones terrestres con el interior, el precario desarrollo de los sistemas de transporte hacia los litorales, las barreras físicas para acceder a la costa del Pacífico (acentuadas por una infraestructura poco desarrollada para atenuar este impacto geográfico) y, en definitiva, las trabas al comercio exterior propias del modelo proteccionista, hacían de los puertos una vía de acceso importante a las zonas costeras.

---

<sup>(5)</sup> El hinterland o zona de influencia de un puerto es definido por Hernández como la región tierra adentro que proporciona, distribuye o requiere de ciertas mercancías para su desarrollo y establece tales flujos a través de un puerto determinado. "En este concepto se consideran aspectos de tipo económico como lo son la producción y el comercio, sociales como los asentamientos humanos y sus necesidades de transporte y físicos como lo es el medio geográfico donde se da la actividad" (Hernández, 1983, p.148). El hinterland es un concepto netamente territorial. Originalmente tiene que ver con el vínculo entre puerto y territorio, en este sentido, es similar al concepto de vinculación territorial del puerto utilizados frecuentemente en este trabajo, sin embargo, el hinterland ampliado de la globalización, cuyo desarrollo tiene que ver con la formación de redes intermodales de transporte, se acerca más al concepto de articulación territorial, dado que se supera la noción de un hinterland simple, vinculado al espacio continuo y a la región cercana, para alcanzar el de hinterland ampliado o complejo que incorpora las características del espacio fragmentado y discontinuo propio del territorio-red y los procesos globales.

MAPA NO. 7  
DISTRIBUCION DE FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN  
LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1982.  
(MILLONES DE DOLARES)



NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

FUENTE: ELABORACION DE LA COMISION ECONOMICA INTERAMERICANA DEL MERCADO CENTRAL (CEI-MC)

Las limitaciones al comercio exterior (con la excepción de las exportaciones de algunos productos primarios con excedentes) y el relativo aislamiento del litoral con respecto a las regiones interiores propició el desarrollo de flujos costeros entre diversos puertos del litoral para distribuir productos regionales y aprovisionar a sus respectivas zonas de influencia. De hecho, los movimientos de cabotaje fueron, en general, superiores a los del comercio exterior hasta mediados de la década de los setenta, cuando el "boom" de las exportaciones petroleras propició un notable incremento del tráfico de altura.(Gráfica N°2).

Asimismo, la escasa vinculación con las regiones interiores y las limitaciones a los movimientos de comercio exterior tenían otro efecto territorial que contribuyó al relativo equilibrio de los flujos a través del litoral. En efecto, bajo esas condiciones puede decirse que los puertos disponían de un "hinterland" cautivo. Difícilmente otros puertos podrían disputarle la zona de influencia dada las deficiencias en las conexiones terrestres y la inexistencia de cadenas integradas de transporte.

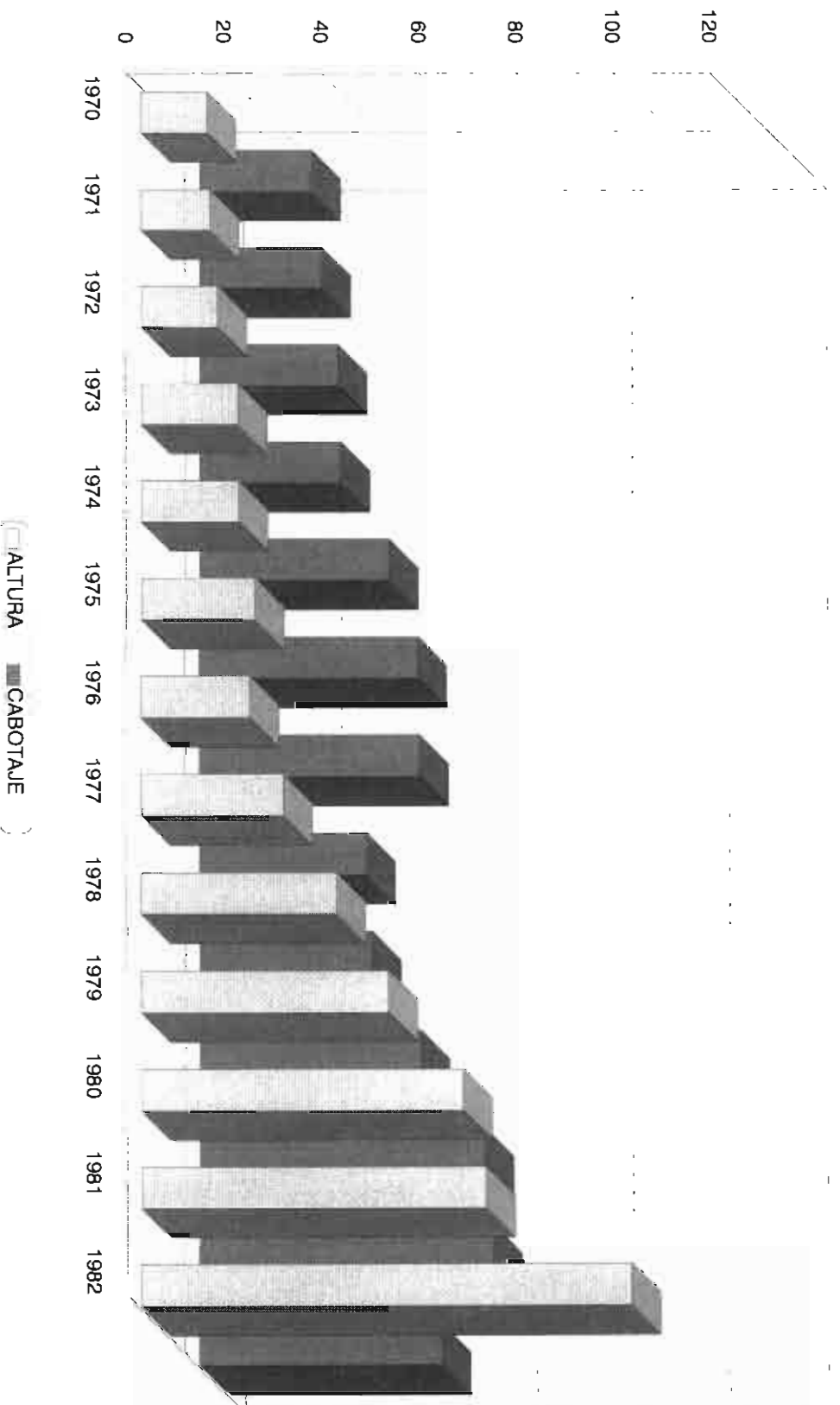
Un hecho notable en el litoral del Pacífico, muestra de su desarticulación con el resto del territorio nacional, es la ausencia de algún centro urbano portuario de grandes dimensiones, que sobresaliese sobre los demás y, por lo mismo, concentrase mayores flujos comerciales. Este hecho contribuyó también al relativo equilibrio en los movimientos a lo largo del litoral. Quizás podría decirse que desde los años sesenta Acapulco despunta como una ciudad importante en el litoral del Pacífico; sin embargo su desarrollo se realiza más como un enclave turístico que como un puerto comercial.

A fin de cuentas el aislamiento relativo del litoral, propio del periodo de sustitución de importaciones, actuó en dos sentidos. Por una parte, limitó el desarrollo capitalista del litoral del Pacífico e inhibió la función de los puertos como elementos organizadores e integradores de vastos ámbitos territoriales. Por otra parte, contribuyó a ese relativo equilibrio de flujos y actividades productivas dado que el papel de los puertos en el litoral del Pacífico consistió en vincular económica y comercialmente su contexto territorial más cercano, su "hinterland" cautivo con otros mercados del litoral y del extranjero.



## GRAFICA No.2

### EVOLUCION DEL TRAFICO DE ALTURA Y CABOTAJE (Millones de toneladas)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del "Programa de Puertos Industriales", Comisión Nacional Coord. de Puertos, S.C.T., 1984, Vol. 1, Pág. 130 y Vol.2, Pág. 274.

En definitiva, lo que vino a cambiar de manera substancial las características de la inserción regional de los puertos del Pacífico, fue la apertura comercial, iniciada después de la crisis de 1982 que acabó definitivamente con el modelo proteccionista de sustitución de importaciones.

#### **6.4. Apertura comercial y evolución de los puertos del Pacífico Mexicano.**

##### **6.4.1. Apertura comercial y flujos de comercio exterior en México.**

En México, "la instrumentación de políticas para tener un comercio más libre que inyectara competitividad a la industria",...,"se ha hecho con la apertura casi total hacia el exterior que se ha aplicado desde 1983"(Rozo,1992, p.186). Efectivamente entre las primeras medidas para flexibilizar el comercio se encuentran los cambios en la legislación que facilita la exportaciones de los bienes producidos en México (caso de la industria automotriz, entre otros), la eliminación de los permisos previos de importación y la notable reducción de aranceles. En 1986, con el ingreso formal de México al Gatt, quedan sentadas las bases para un rápido proceso unilateral de apertura comercial que conduciría a modificaciones en la estructura económica, política, social y territorial del país.

Ahora bien, el nuevo modelo de apertura no sólo liberalizó los flujos de mercancías y de capitales, también redujo la participación del Estado en la economía, minimizó el gasto social (con el evidente deterioro del nivel de vida de la fuerza de trabajo), privatizó empresas, flexibilizó las relaciones laborales para mejorar los márgenes de ganancias de las empresas, pero a la vez desestructuró a la industria nacional, en general, poco competitiva y forzó al país a un rápido proceso de internacionalización económica y social, buscando insertarlo en las grandes tendencias mundiales de globalización económico-social y de formación de bloques.

En esta apresurada carrera de apertura hacia el exterior, algunas regiones del país parecen encontrarse en mejores condiciones para insertarse en una economía globalizada o internacionalizada, en tanto que otras enfrentan

resistencia o dificultades estructurales profundas para operar en este nuevo marco de relaciones, por eso se están viendo relegadas y padecen un fuerte estancamiento.

Uno de los efectos notables de la primera etapa de la apertura comercial fue el incremento de las exportaciones no petroleras. "Esta recomposición podría ser considerada como un ajuste en precios relativos ocasionado por los cambios en los precios del petróleo lo cual ocasiona alteraciones en las participaciones proporcionales dentro del total; sin embargo, un examen más detallado de la estructura de las exportaciones permite afirmar que este planteamiento no es del todo correcto. Por el contrario, la consideración de fondo es que esta recomposición es el resultado de un mejor desempeño del sector exportador no petrolero en los últimos años."(Rozo, 1992, p.169).

Efectivamente, de 1982 a 1988, el crecimiento exportador del sector no petrolero no tuvo precedente en el país al pasar de 4.7 mil millones de dólares en el primer año a 14.6 mil en el último. En estos flujos el papel más activo lo han tenido las manufacturas que, en 1988, representaban ya el 83 por ciento de las exportaciones no petroleras.

El crecimiento de las exportaciones manufactureras está asociado a la posibilidad y las facilidades que tuvieron de exportar las grandes empresas, en especial, las de capital transnacional. Las pequeñas y medianas empresas han participado marginalmente en el comercio exterior. Estas no parecen poder insertarse con facilidad en los circuitos y flujos internacionales de mercancías (salvo el caso de pequeñas y medianas empresas maquiladoras).

Al realizar un análisis desde los últimos años del modelo de sustitución de importaciones (1980) hasta fechas recientes (1996) en que predomina claramente la apertura comercial y el modelo neoliberal de desarrollo, se observan cambios notables en los flujos de comercio exterior. En primer término, destaca el dinamismo del sector externo frente al interno que se ha mantenido prácticamente estancado. Desde 1980 hasta 1996 los flujos de comercio exterior han crecido a una tasa media anual de 9.8 por ciento, mientras que el producto interno bruto sólo ha crecido a un promedio anual de 1.3 por ciento, en el mismo periodo.

Pero el mayor dinamismo del sector externo se presenta con la consolidación de las medidas de apertura comercial y, en especial, con el ingreso formal al Gatt en agosto de 1986. En efecto, de 1980 a 1987, los flujos de comercio exterior en México sólo crecieron a un promedio anual de 1.5 por ciento ; en cambio, de 1987 a 1996 la tasa de crecimiento media anual fue de 16.6 por ciento (Gráfica N°3). De esta forma, resulta evidente que el punto de inflexión en la internacionalización de la economía nacional y, por lo tanto, en la reestructuración productiva del país se produce en 1987 y tiene que ver con la política de apertura comercial unilateral y global, más que con los posteriores tratados bilaterales o trilaterales. Así, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y otros acuerdos comerciales bilaterales aparecen como complemento de una tendencia de internacionalización que se había iniciado previamente, con la apertura comercial y con los procesos globales de fragmentación de la producción.

El análisis de cada uno de los componentes del comercio exterior arroja también datos reveladores. Tanto exportaciones como importaciones muestran gran dinamismo entre 1980 y 1996. Las primeras crecieron a un ritmo promedio anual de 10.6 por ciento, mientras que las segundas lo hicieron a un 9 por ciento. Sin embargo, hay algunas diferencias notables cuando se divide el periodo de análisis. De 1980 a 1987 las exportaciones crecieron a una tasa media anual de 5.3 por ciento; en cambio, las importaciones decrecieron a una tasa media anual de -2.6 por ciento. La contracción de las importaciones esta relacionada con crisis y devaluación de la moneda en 1982 y 1983.

En el periodo de 1987 a 1996, con la consolidación de los procesos formales y reales de apertura, las exportaciones crecen a gran velocidad, alcanzando un ritmo anual de 14.9 por ciento. Tal como señala Rozo, el eje de este crecimiento se encuentra en las exportaciones no petroleras y especialmente en las manufacturas. En 1996, las exportaciones no petroleras alcanzaron un valor superior a los 84 mil millones de dólares. El 95.2 por ciento de tal valor correspondió a las exportaciones manufactureras (Banco de México, 1996).

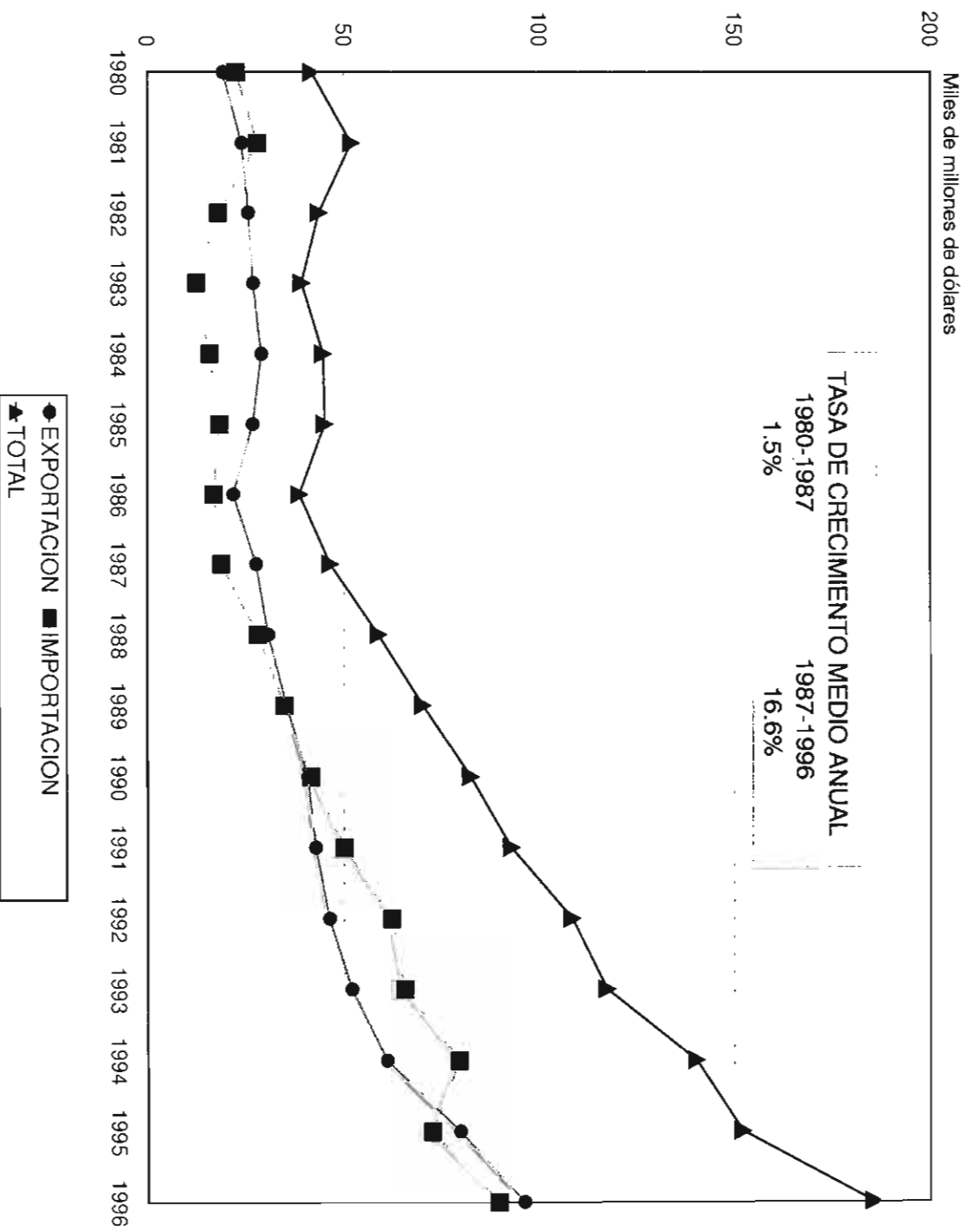
Por otra parte, las importaciones tuvieron mayor dinamismo que las exportaciones en el periodo que va de 1987 a 1996. En efecto, las primeras crecieron a una tasa media anual de 18.9 por ciento frente al 14.9 de las segundas. Lo que sorprende en este caso es que, a pesar de la crisis y devaluación monetaria de 1994, las

importaciones mantienen una tendencia ascendente. A diferencia de crisis económicas anteriores, en las cuales las importaciones se mantenían estancadas por varios años, ahora mostraron una rápida recuperación. Esto es señal inequívoca de la fuerte internacionalización de la economía mexicana en un contexto de fragmentación de la producción. La estructura misma de las importaciones corrobora esta afirmación. En 1996, el 80.4 por ciento de las importaciones correspondió a bienes en fase intermedia de producción, es decir, a flujos intra-rama o intra-firma que no alcanzan todavía el status de mercancía o producto final. En el mismo año, el 12.2 por ciento de las importaciones correspondió a bienes de capital y sólo el 7.4 por ciento a bienes de consumo (Banco de México, 1996).

Ahora bien, los cambios en el comercio exterior también se reflejan en modificaciones y reacomodos de las diversas regiones del país para insertarse en las dinámicas económicas internacionales. En este sentido, los puertos sufren importantes repercusiones y algunos ven modificados notablemente sus ámbitos de acción territorial. Como buena parte de los productos importados y exportados son bienes intermedios que corresponden a procesos productivos que se han fragmentado a nivel internacional, como buena parte de los flujos tienen que ver con movimientos intra-firma e intra-rama, las modificaciones en las relaciones y conexiones territoriales no sólo son cuantitativas sino también cualitativas, es decir, no están determinadas únicamente por el monto de los flujos, sino que tienen que ver con exigencias diferentes sobre el territorio para integrar procesos productivos que operan con un paradigma tecnológico distinto que el de las etapas previas de desarrollo. Aquí, principalmente las formas de producción fragmentadas y flexible que operan "justo a tiempo" plantean tipos de articulación territorial y de relación espacio-temporal cualitativamente diferentes a las formas productivas previas. En todo caso, antes de profundizar en tales aspectos, es preciso analizar el comportamiento de los flujos de mercancías en los puertos del Pacífico mexicano a partir de la apertura comercial.

# GRAFICA N°3

## COMERCIO EXTERIOR EN MEXICO, 1980-1996



Fuente: elaboración propia con base en datos del Banco de México e Inegi, 1997.

#### **6.4.2. Evolución de los flujos marítimos de carga a partir de la apertura comercial.**

Según Rozo (1992), la apertura comercial de México se inicia en 1983, como respuesta a la crisis terminal del modelo proteccionista de sustitución de importaciones. Este proceso no sólo implicó la reducción drástica de los aranceles sino también una amplia política de desregulación y liberalización económica que es conocida actualmente como el modelo neoliberal de desarrollo.

En este contexto, a mediados de la década pasada, los flujos de mercancías que circulaban a través de las costas del país empiezan a mostrar gran dinamismo, sobre todo, en el litoral del Pacífico. En efecto, de 1983 a 1996 los movimientos de carga por los puertos del litoral del Pacífico crecieron a una tasa media de 5.3 por ciento anual, en tanto que los del Golfo y Caribe mexicano apenas alcanzaron un crecimiento medio anual de 1.3 por ciento. (Gráfica N°4). En este último, el escaso crecimiento está marcado principalmente por la crisis de los países productores de petróleo, cuyo nivel más bajo en cuanto a las exportaciones y al valor del producto se produjo en México entre 1985 y 1988. Este fenómeno afectó con mayor fuerza a los movimientos de carga en el litoral del Golfo, debido a que por esta zona se exportan los mayores volúmenes de petróleo del país.

Cuando se excluyen los flujos de carga correspondientes al petróleo y sus derivados, la tasa de crecimiento medio anual del movimiento por los puertos del Golfo-Caribe efectivamente muestra mayor dinamismo; sin embargo, no alcanza las altas tasas observadas en el litoral del Pacífico. Los datos muestran que, sin considerar el petróleo y derivados, la sal y el yeso, los puertos del litoral del Golfo alcanzaron una tasa de crecimiento media anual de 5.5 por ciento entre 1983 y 1996. En el mismo periodo, los puertos del Pacífico tuvieron una tasa de crecimiento medio anual de 8.9 por ciento. (Gráfica N°5).

Estas tendencias han dado como resultado que, a partir de 1994, la costa del Pacífico obtenga, por primera vez en su historia, mayor movimiento de mercancías (sin considerar el petróleo) que el litoral del Golfo. Tal tendencia parece profundizarse. En 1996, los puertos del Pacífico movieron el 52.5 por

ciento de la carga no petrolera y durante el primer semestre de 1997 tal porcentaje alcanzó el 53.8 por ciento. Por lo tanto, parece asistirse al naciente predominio de los flujos comerciales de la Cuenca del Pacífico sobre los del Atlántico. En México este hecho es inédito dado que el predominio de los flujos transatlánticos 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.

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 articulación territorial de las costas.(Chías, 1990).

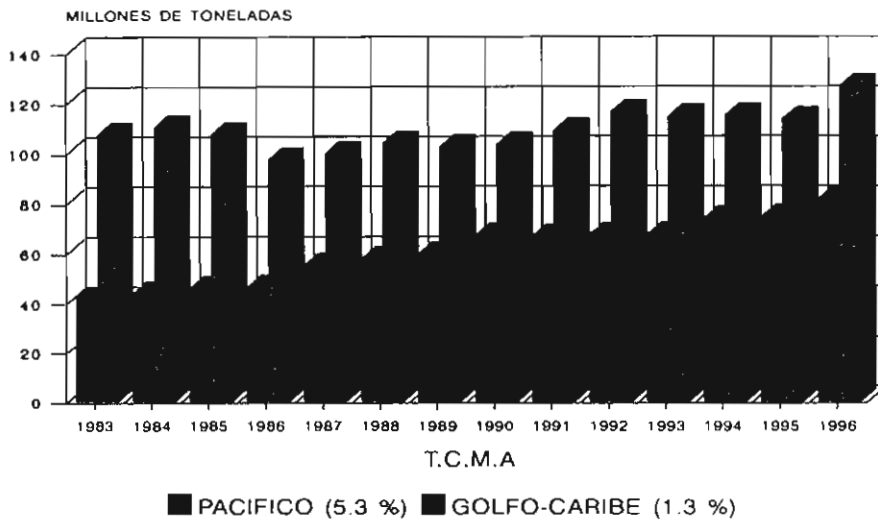
#### **6.4.3. Evolución de los flujos marítimos de comercio exterior a partir de la apertura comercial en México.**

Cuando se analizan exclusivamente los flujos de comercio exterior, el dinamismo del litoral del Pacífico se hace todavía más evidente. El ritmo de crecimiento del tonelaje de los flujos internacionales (incluyendo al petróleo y sus derivados) alcanzó una tasa media anual en los puertos del Pacífico de 7.8 por ciento desde 1982 hasta 1996. De esta forma, se pasó de un movimiento de 12.3 millones de toneladas, en el primer año del periodo, a 35.3 millones en el último año considerado.

Por el contrario, el volumen global del comercio exterior desplazado por el litoral del Golfo de México permaneció prácticamente estancado, aunque su composición interna varió notablemente. En el periodo de 1982 a 1996 el tonelaje en este litoral sólo creció a un promedio anual de 1.42 por ciento. En este estancamiento está presente la crisis del petróleo que se manifiesta en caídas y estancamiento de los volúmenes de exportación de tal producto, desde mediados de la década de los ochenta hasta los noventa.



GRAFICA No.4  
**MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS LITORALES  
 DEL PACIFICO Y GOLFO-CARIBE**

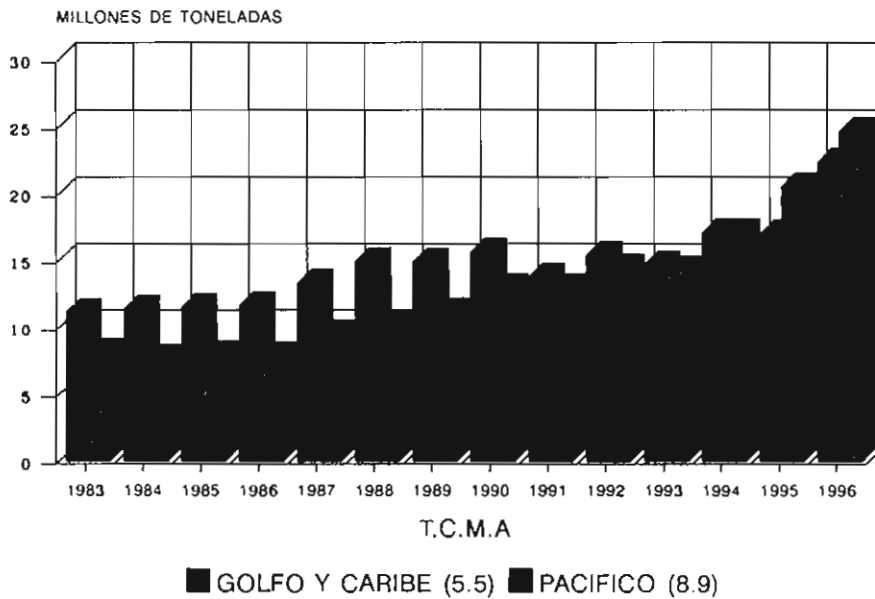


T.C.M.A - Tasa de crecimiento media anual

NOTA: Incluye tráfico de altura y cabotaje.

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Dir. Gral. de Puertos (SCT).

GRAFICA No.5  
**MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS LITORALES  
 DEL PACIFICO Y GOLFO-CARIBE**



T.C.M.A - Tasa de crecimiento media anual.

NOTA: Incluye tráfico de altura y cabotaje (sin petróleo, yeso y sal)

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Dir. Gral. de Puertos (SCT)

Ahora bien, al considerar los flujos de comercio exterior sin el petróleo, se observa un crecimiento importante en los puertos del Golfo; pero nuevamente, la tasa media anual de esta zona es notablemente inferior a la del Pacífico. En el periodo de 1983 a 1996, el volumen de los flujos internacionales, sin considerar el petróleo, creció en el litoral del Golfo a un promedio de 5.8 por ciento anual, en cambio, en el litoral del Pacífico ese indicador alcanzó una tasa de crecimiento promedio de 11.8 por ciento anual, es decir, más del doble que la del Golfo-Caribe. (Gráfica N°6).

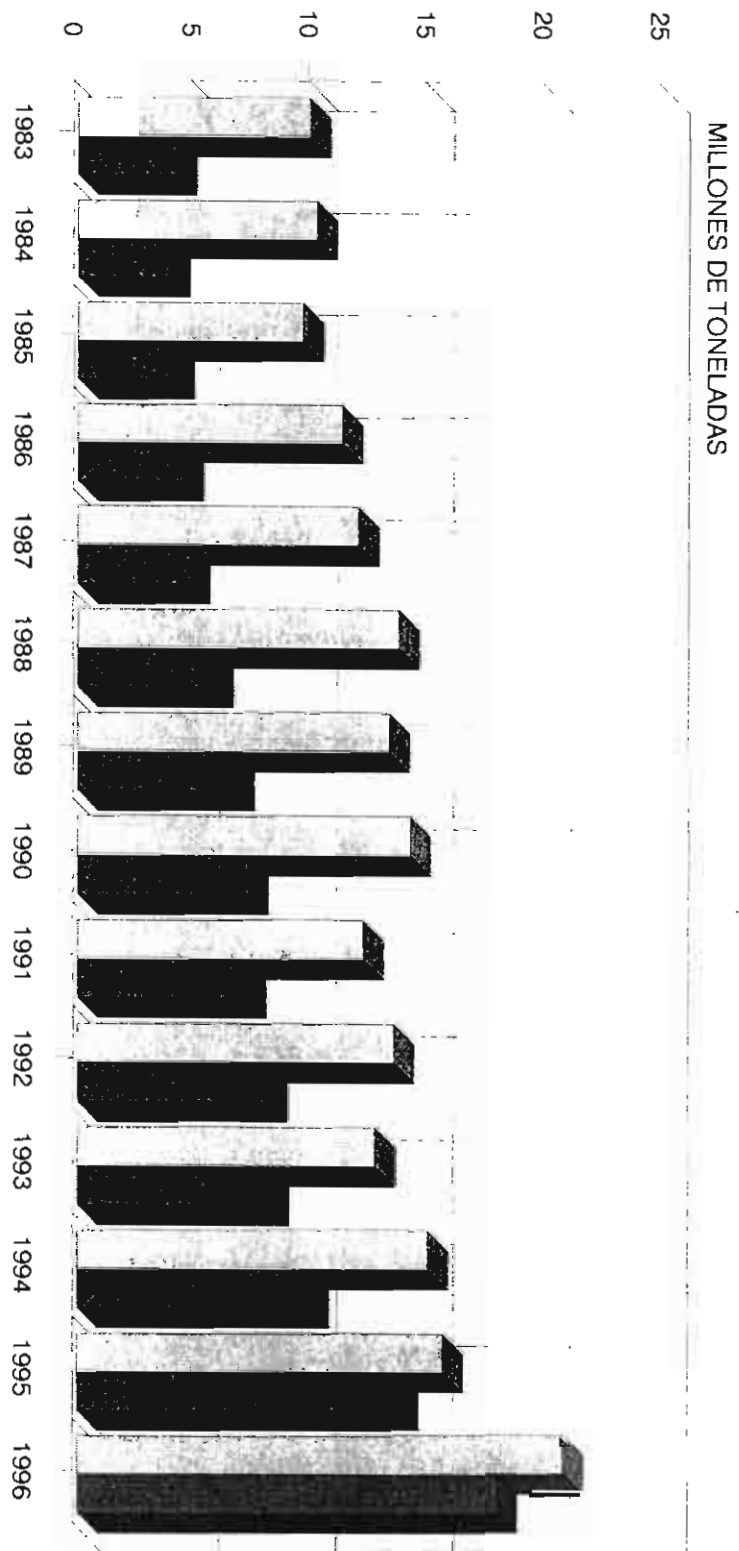
El mayor dinamismo del Pacífico con respecto al Golfo-Caribe se explica nuevamente por el cambio del centro de gravedad de la economía-mundo capitalista que ha derivado en el predominio de los flujos transpacíficos sobre los transatlánticos.

#### **6.4.4. El Pacífico Mexicano en el contexto global.**

El litoral del Pacífico mexicano, aunque en proporciones menores que el norteamericano, no escapa a la dinámica global en la cual la Cuenca del Pacífico y el bloque asiático adquieren un protagonismo desconocido previamente. A partir de la década de los ochenta en el Pacífico mexicano también se asiste al predominio de los flujos comerciales relacionados con países asiáticos revirtiendo una tendencia de décadas donde predominaron los flujos con Estados Unidos y Latinoamérica.

En efecto, durante la década de los setenta y parte de los ochenta la mayoría del comercio exterior de los puertos del Pacífico se realizaba con Norteamérica y el resto del continente americano. En 1970, cerca del 30 por ciento del intercambio se realizó con los Estados Unidos y más del 35 por ciento fue con los países Latinoamericanos (Centro y Sudamérica). Con el bloque asiático el intercambio fue menor al 20 por ciento, en tanto que con Europa fue del 8 por ciento y con África se alcanzó una cifra cercana al 7 por ciento. (Gráfica N°7).

GRAFICA No6  
**COMERCIO EXTERIOR POR LITORALES**  
 INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES



T.C.M.A.- Tasa de crecimiento media anual.

NOTA: No incluye petróleo, yeso y sal.

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Dir. Gral. de Puertos (SCT).

En 1992, la distribución por regiones geográficas de los flujos de comercio internacional que circularon por el Pacífico mexicano había cambiado notablemente. En ese año cerca del 44 por ciento del intercambio se realizó con Asia, por lo tanto, esta región se constituyó en el principal vínculo internacional de los puertos del litoral en cuestión. El intercambio de mercancías con Norteamérica se incrementó y alcanzó el 40.5 por ciento en 1992. Con Latinoamérica (Centro y Sudamérica) el intercambio en términos relativos decae notoriamente, para alcanzar sólo el 13 por ciento en el último año de referencia. Europa y África también reducen su participación en los flujos del Pacífico mexicano.

Los datos muestran, desde luego, una clara intensificación los flujos transpacíficos relacionados a la expansión económica y comercial del bloque asiático; pero, además del cambio en la participación relativa de las zonas geográficas que se vinculan con los puertos del Pacífico, se advierte la fuerte concentración regional de los flujos en los últimos años. Efectivamente, en 1970 la estructura del intercambio aparece diversificada entre muchas regiones y continentes; en cambio, para 1992, es notoria la concentración sobre dos regiones: Asia y Norteamérica. Tal parece que la reestructuración económica global, o en otros términos, la reestructuración de la economía-mundo (Wallerstein, 1990), apoyada en la internacionalización de los procesos productivos, supone una concentración en torno a los centros de mayor poder económico en el sistema mundial.

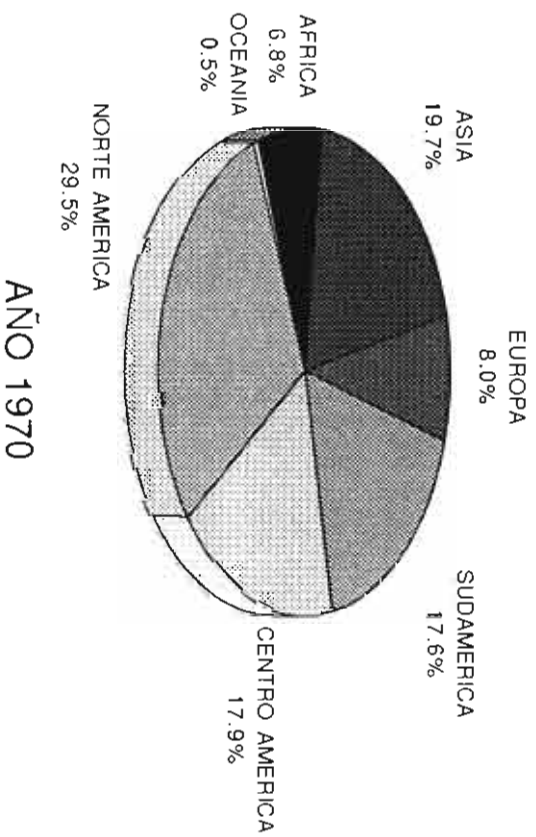
Por otra parte, cuando se consideran los flujos de comercio exterior por valor, es todavía más notorio el vínculo entre los puertos del Pacífico mexicano y el bloque asiático. En 1993, el 57 por ciento del valor de las mercancías que circularon por puertos del Pacífico tienen relación con Asia, el 22 por ciento con Norteamérica, el 12 por ciento con Latinoamérica (Centro y Sudamérica) y el 7 por ciento con Europa.(Gráfica N°8).

El claro y creciente predominio del intercambio con el bloque asiático a través de los puertos del Pacífico no deja de resultar paradójico, si se considera el hecho de que México, a partir de la apertura comercial, ha reforzado su tendencia de integración económica con el bloque norteamericano más que con cualquier otra región en el mundo. En efecto, en 1980 el 66 por ciento del comercio internacional del país se realizó con el bloque norteamericano (Estados Unidos y Canadá),

# PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO COMERCIO EXTERIOR POR CONTINENTES Y REGIONES GEOGRAFICAS (1970 - 1992)

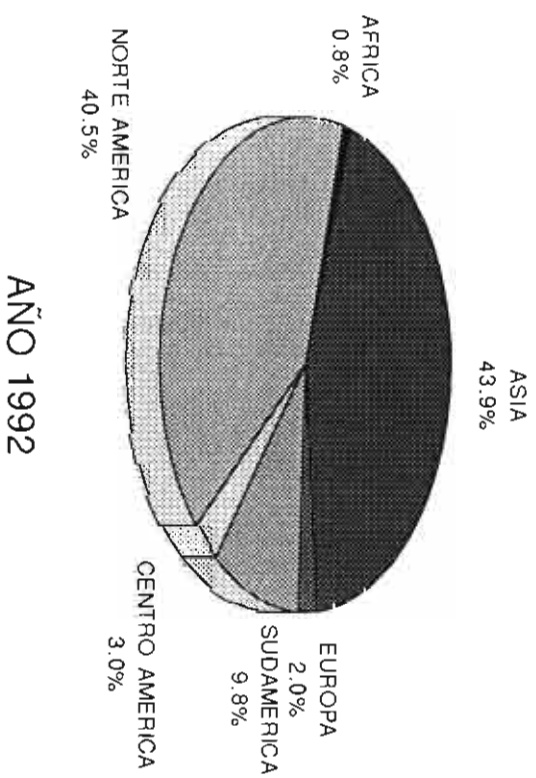
(TONELADAS)

VALOR TOTAL: 1.1 MILLONES



AÑO 1970

VALOR TOTAL: 26.7 MILLONES



AÑO 1992

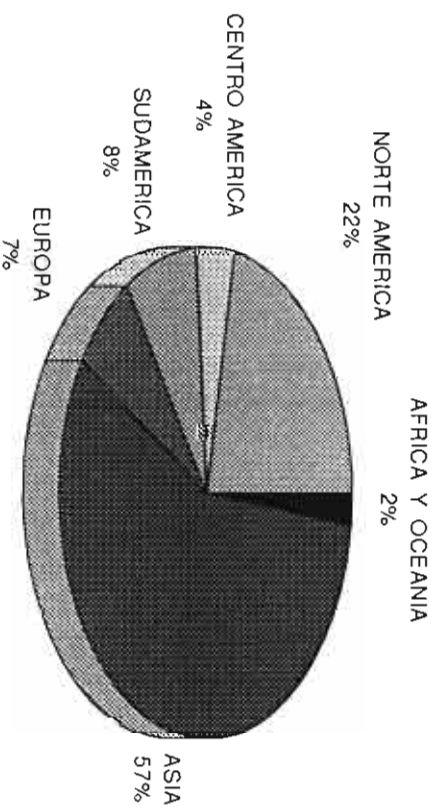
NOTA: El comercio exterior incluye importaciones y exportaciones.

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Dir. Gral de Marina Mercante (S.C.T.).

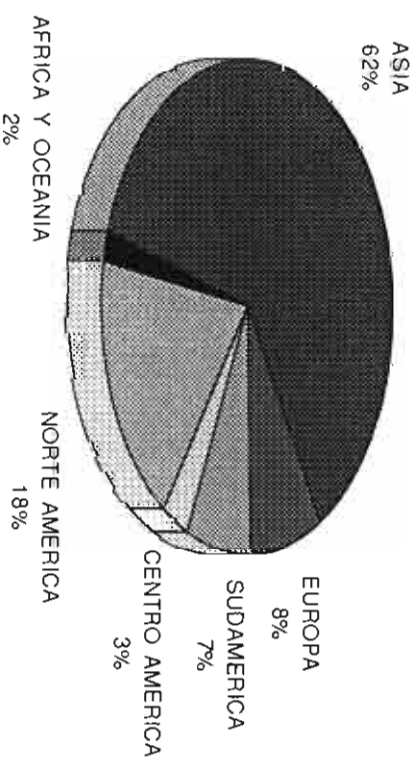
**GRAFICA NO. 8**  
**PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO**  
**COMERCIO EXTERIOR POR CONTINENTES Y REGIONES GEOGRAFICAS EN 1993**

(VALOR EN MILLONES DE DOLARES)

VALOR TOTAL: 5,248.8



VALOR TOTAL SIN PETROLEO Y  
DERIVADOS: 4188.2



NOTA: El comercio exterior incluye importaciones y exportaciones.  
FUENTE: Elaboración propia con base en datos de S.E.C.O.F.I. y la Dir. Gral de Marina Mercante.

mientras que en 1992 tal porcentaje alcanzó el 77 por ciento. De 1980 a 1993, el valor de los flujos comerciales con Asia creció a una tasa promedio anual de 9.8 por ciento, tal cifra coincide con el gran dinamismo observado por los puertos del Pacífico, pero mayor aún fue la tasa de crecimiento de los movimientos comerciales con Norteamérica que, en el mismo periodo, alcanzó el 11.4 por ciento anual.(Inegi, 1994)

A diferencia de la tendencia nacional, los puertos del Pacífico manifiestan un vínculo predominante con el bloque asiático. Esto significa que por el litoral se realizan flujos de larga distancia que requieren extensas redes intermodales para operar<sup>(6)</sup>, mientras que la mayor parte del comercio exterior del país, vinculado al bloque norteamericano, se realiza por la frontera norte, a través de las conexiones terrestres.

Lo cierto es que esta situación pone al litoral del Pacífico y, en especial, a sus puertos en una situación peculiar, en una particular inserción económica y territorial dentro de la internacionalización de los procesos productivos: Su vínculo primordial es con un bloque económico-territorial distante (al menos desde la perspectiva tradicional de medir la distancia, es decir, en unidades de longitud).

La descentración del litoral del Pacífico con respecto a la región de integración económica principal del país no sólo tiene implicaciones en el campo del comercio exterior sino también en la reestructuración del territorio y en los procesos de articulación espacial a larga distancia, como se vera más adelante.

Ahora bien, el dinamismo reciente de los flujos en la costa del Pacífico no ha significado el crecimiento de todos los puertos en el litoral. La apertura comercial junto con la globalización de los procesos productivos plantea reajustes en la actividad portuaria y la necesidad de mejorar las conexiones tanto internas como externas. La ubicación geográfica del puerto, su articulación con las regiones interiores, la acción de los agentes sociales y económicos que trabajan en torno a él y la competencia con redes alternativas son elementos indispensables para que

---

<sup>(6)</sup> Es precisamente en los largos recorridos donde el transporte marítimo alcanza su mejor rendimiento, sin embargo, la escasa interacción con el bloque norteamericano por vía marítima, puede convertirse en una limitante para el crecimiento de los puertos del Pacífico, sobre todo si se considera que el comercio internacional del país se concentra cada vez más en ese bloque.

el puerto se inserte como un eslabón importante en la circulación globalizada de mercancías. En el reajuste sufrido por el litoral del Pacífico mexicano durante la década de los ochenta y parte de los noventa no todos los puertos han salido fortalecidos. Algunos, por el contrario, muestran signos de estancamiento. En los siguientes capítulos se analizará con más detalle la evolución de los principales puertos del Pacífico y las dificultades que encuentran en su conexión e inserción territorial en esta fase de apertura comercial y globalización de los procesos productivos<sup>(7)</sup>.

## **6.5. La nueva geografía portuaria en el Pacífico mexicano a partir de la apertura comercial.**

### **6.5.1. Los puertos y las redes globales.**

La internacionalización de la producción y la búsqueda de territorios con ventajas para cada una de las fases del proceso de fabricación, ha generado la creación de extensas redes para conectar e integrar los fragmentos dispersos de tales procesos. Las redes productivas se desdoblán en redes de comunicaciones y transportes, pero principalmente se manifiestan como redes territoriales donde determinados nodos o lugares específicos se insertan a procesos productivos globales, en tanto que grandes extensiones quedan al margen de ellos. En efecto, la reestructuración capitalista mundial supone una selección de lugares específicos, "no requiere el control del espacio continuo, es decir, de la totalidad del espacio para operar (Hiemaux, 1993), sin embargo, ese espacio discontinuo o fragmentado tiene que estar integrado por redes para funcionar en la lógica global y vincularse a otros espacios con los que interactúa a distancia.

---

<sup>(7)</sup> Para este análisis se consideraron los seis principales puertos del Pacífico por el valor monetario de los flujos, el tonelaje movido en los últimos años y la diversidad de productos y usuarios de los puertos. Los puertos en cuestión son: Ensenada, en Baja California; Guaymas, en Sonora; Topolobampo, en Sinaloa; Manzanillo, en Colima; Lázaro Cárdenas, en Michoacán y Salina Cruz en Oaxaca. En 1994, los seis puertos seleccionados concentraban el 93 por ciento del valor de la carga movilizada por el litoral del Pacífico mexicano y cerca del 70 por ciento del tonelaje.



En este sentido, el territorio se va reticularizando, es decir, se va estructurando cada vez más a través de redes (Amin y Robins, 1991) y de lugares seleccionados que son enlazadas por estas. Pero las diversas redes, junto con sus nodos o lugares selectos, no son iguales entre sí, algunas son más densas o más poderosas que otras, algunas tienen en sus vértices a grandes centros urbanos mundiales (Sassen, 1991) y otras se conectan con zonas periféricas de la economía mundial.

Ahora bien, los puertos, por sus características propias, es decir, por ser lugares de ruptura y de enlace simultáneamente, pueden constituirse en nodos importantes dentro de redes productivas internacionalizadas. Por concentrar y distribuir segmentos de redes productivas hacia puntos específicos en el interior del país, por tener la posibilidad de articular a múltiples ámbitos territoriales desiguales y distantes, los puertos están avocados a jugar un papel diferente en esta fase del desarrollo capitalista, pueden convertirse en un nodo peculiar de las redes de integración económica y articulación territorial. Precisamente, una de las diferencias analíticas y conceptuales de mayor relevancia en el estudio de las formas de inserción territorial de los puertos está constituida por la transformación del simple papel de vinculación de flujos comerciales entre el litoral y el ámbito regional en el cual los puertos ejercían influencia, por el rol de nodo de articulación territorial de redes productivas fragmentadas ubicadas en múltiples localizaciones, cuyo manejo y gestión de flujos debe coordinarse exhaustivamente en espacio y tiempo. En este sentido, el concepto de articulación territorial tiene que ver con la internalización de los puertos dentro de procesos productivos simultáneamente fragmentados y globales, a diferencia de la vinculación territorial, propia del período previo, en la cual los puertos y los medios de transporte aparecían como estructuras exteriores a la producción inmediata, dedicados exclusivamente a funciones de carga, descarga, almacenamiento y desplazamiento de mercancías. Desde luego, esta característica de nodo de articulación otorga mayor relevancia a los puertos en la organización y reestructuración de territorio.

Ahora bien, no todos los puertos se transforman en esos nodos selectos de articulación territorial, algunos quedan totalmente excluidos, otros se integran parcialmente en redes poco densas, en tanto que los menos se insertan en redes principales. Esta situación, genera reacomodos y nuevas jerarquías en los litorales.

Los puertos del Pacífico mexicano resintieron este reajuste desde la década de los ochenta. La apertura comercial y la globalización de los procesos productivos toma a cada uno en diferente posición. En efecto, el litoral del Pacífico no es homogéneo ni tampoco las regiones interiores con las que se vinculan sus puertos. Diferencias en el contexto económico, social, cultural y geográfico, en el desarrollo de la infraestructura, en la acción de los agentes sociales, en la integración del transporte y en la integración a los mercados internacionales, son otros tantos elementos que impiden la evolución sincrónica en cada uno de ellos. Lo cierto es que la nueva geografía y jerarquía de los puertos en el litoral no sólo modifica el volumen de los flujos de comercio exterior, sino que también cambia su vinculación territorial.

## **6.5.2. Concentración de flujos durante la apertura comercial.**

### **6.5.2.1. Los primeros puertos de la apertura comercial: Salina Cruz y Guaymas.**

Las tasas de crecimiento en el tonelaje, en el valor de las mercancías y en los tipos de flujos que han circulado o dejado de hacerlo en los principales puertos del Pacífico, así como la forma de vinculación territorial ha modificado, desde el inicio de la apertura comercial, la geografía y jerarquías en el litoral.

Desde los primeros años de la apertura comercial resultó evidente la alteración en la distribución de los flujos del litoral. Al principio, dos puertos ubicados en puntos extremos de la geografía nacional perfilaron mayor dinamismo. Por un lado Salina Cruz, en el Estado de Oaxaca y por el otro, Guaymas, en el Estado de Sonora.

En 1987, Salina Cruz y Guaymas muestran una mayor concentración de flujos de comercio exterior por el Pacífico. En ese año Salina Cruz absorbió el 42.6 por ciento del valor de la carga, en tanto que Guaymas alcanzó el 28 por ciento. (Mapa N°10). Si se excluyen los movimientos de petróleo, Guaymas aparece como el principal puerto vinculado al comercio exterior, con el 35.7 por ciento del valor de la carga y Salina Cruz como el segundo, con el 25 por ciento.

El despunte de ambos puertos está relacionado a la incorporación de bienes intermedios manufacturados para empresas multinacionales que empiezan a estructurar cadenas productivas y de transportes por los puertos del Pacífico. Salina Cruz creció aceleradamente entre 1982 y 1987. El tonelaje movido alcanzó un incremento medio anual de 18.9 por ciento, en tanto que la tasa de crecimiento del valor de las mercancías que circularon por el puerto creció a un ritmo anual de 15.9 por ciento. Si se excluye el petróleo, cuyo peso y valor es muy importante en Salina Cruz, el dinamismo del puerto comercial fue aún mayor en este periodo. La tasa de crecimiento del tonelaje movido fue de 29.7 por ciento anual entre 1982 y 1987, mientras que la tasa de crecimiento medio del valor de la carga fue de 37.8 por ciento anual. Este último dato revela que se integraron a las corrientes

comerciales del puerto productos de mayor valor agregado.(Coordinación de Puertos, 1996)

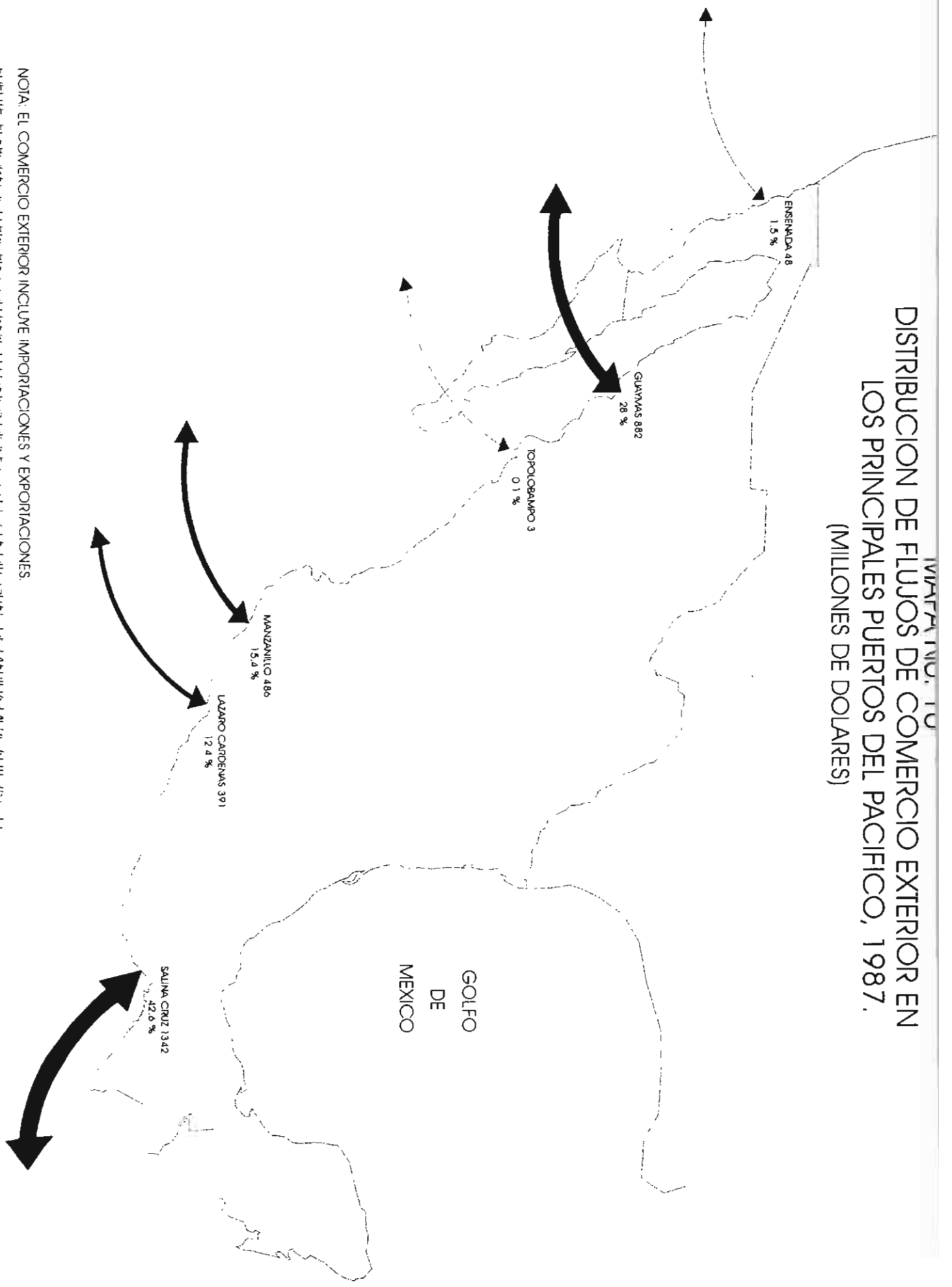
Salina Cruz fue el primer puerto en el que empezaron a circular importantes insumos manufacturados para empresas localizadas en el centro del país. La contenerización creció notablemente en el puerto; tan es así que durante todo el periodo fue el que mayor número de contenedores manejó, superando a Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Guaymas.

Este punto del litoral del Pacífico trató de constituirse en nodo o eslabón de cadenas productivas globalizadas. Los flujos se dirigían principalmente a plantas automotrices localizadas en ciudades cercanas a la capital del país. En este sentido, el puerto empezó a diversificar sus vínculos regionales y simultáneamente amplió sus nexos territoriales con zonas ubicadas a mayor distancia, en el interior del país.

Efectivamente el mayor dinamismo de Salina Cruz se debió a la conexión de cadenas productivas fragmentadas a nivel internacional cuyas plantas en México se localizan en los estados de Morelos, Puebla, Distrito Federal y, en menor medida, Veracruz, es decir, en el centro y sureste del país. Sin embargo, tales flujos no lograron consolidarse por la inadecuada articulación de la red que los soportaba, por la deficiencia en las conexiones terrestres entre el sureste y el centro del país y por la falta de sistemas y corredores de transporte articulados para amortiguar la lejanía entre el puerto y las regiones interiores del país.

La localización del puerto en una región poco desarrollada, con dificultades de integración a las redes económicas globalizadas y con deficiencias en las conexiones terrestres fue, entre otras, una seria desventaja para que Salina Cruz pudiese consolidarse con el puerto más dinámico del Pacífico. Esto se hizo más evidente aún cuando el proyecto del corredor transítmico, que enlazaría de manera eficaz los flujos del Pacífico con los del Atlántico, perdió viabilidad en la segunda mitad de la década de los ochenta. Así, ubicado lejos de los principales centros de producción, distribución y consumo y deficientemente conectados a estos, las dificultades para insertarse de manera duradera en el intercambio de las cadenas productivas internacionales se complejizó progresivamente.

DISTRIBUCION DE FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN  
 LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1987.  
 (MILLONES DE DOLARES)



NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.  
 FUENTE: EIA/IB (1987) P. 41. ESTADÍSTICAS DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE ESTADÍSTICA (1988) P. 13

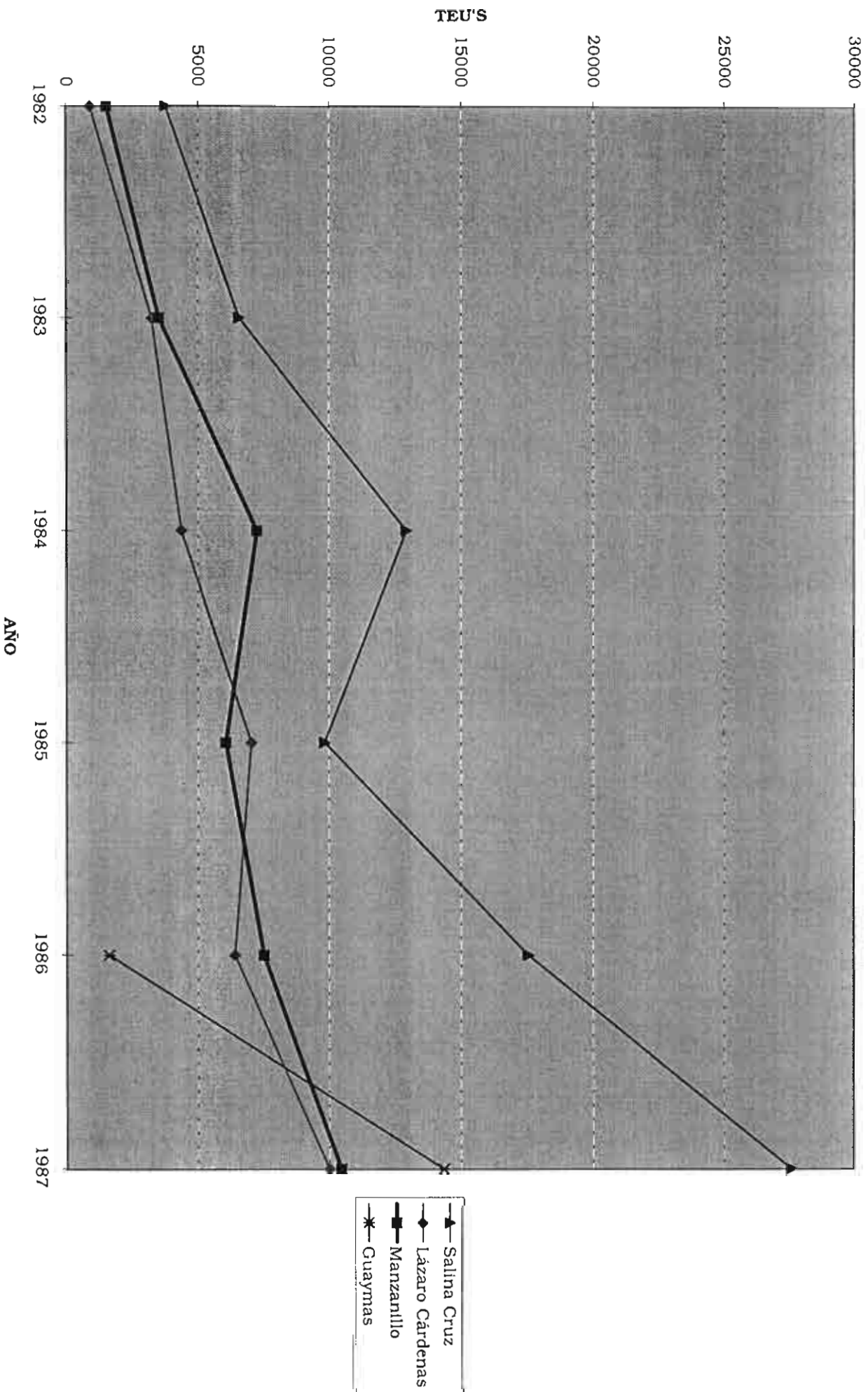
A partir de 1988, con la reestructuración de rutas marítimas por parte de actores importantes como Transportación Marítima Mexicana, el puerto pierde prioridad frente a otros del litoral del Pacífico que se encuentran más cerca del centro del país. Entonces, Salina Cruz deja de ser el principal puerto del Pacífico en el movimiento de carga contenerizada y muchos productos, tanto de importación como de exportación, dejan de circular por el puerto y empiezan a ser movilizadas por Lázaro Cárdenas y Manzanillo. El puerto comercial de Salina Cruz ha mostrado una tendencia recesiva en la década de los noventa. Es poco probable que se convierta en un puerto principal para los flujos globales en el Pacífico, sin embargo, la presencia de plantas petroquímicas crecientemente internacionalizadas ubicadas sobre todo en el sur del Estado de Veracruz genera la posibilidad de que el puerto se convierta en un nodo alimentador para las redes globales.

Por otra parte, el puerto de Guaymas muestra una dinámica similar a la de Salina Cruz. Un crecimiento notable en los primeros años de la apertura comercial y una contracción posterior. La incursión de líneas que manejaban carga contenerizada desde Oriente, para empresas transnacionales localizadas en el norte del país, propició un notorio y fugaz auge del puerto entre 1985 y 1988. Baste señalar que en 1987 los dos puertos con mayor movimiento de contenedores en el litoral del Pacífico eran precisamente Salina Cruz, en Oaxaca y Guaymas, en Sonora (Gráfica N°9). La tasa de crecimiento media anual del valor de la carga que circuló por Guaymas de 1982 a 1987 fue de 11.8 por ciento; sin embargo, de 1988 en adelante hay una notoria contracción debido al cambio de proveedores de las empresas del norte que manejaban insumos manufacturados en Oriente a través de Guaymas.

Aquí, como en Salina Cruz, la reestructuración de las rutas marítimas por parte de las líneas navieras regulares que manejan productos manufacturados, consolidados en contenedores, afectó en buena medida la dinámica ascendente que mostró Guaymas a mediados de los años ochenta. Pero, a diferencia de Salina Cruz, la lejanía con zonas industriales importantes no juega un papel tan decisivo, ya que el puerto está relativamente cerca de importantes empresas del norte del país.

GRAFICA No.9

EVOLUCION EN EL MANEJO DE CONTENEDORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO



FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Dir. Gral. de Marina Mercante y la Dir. Gral. de Puertos (SCT)

Ahora bien, esta cercanía relativa no se traduce necesariamente en un mayor crecimiento del puerto por dos razones principales. En primer término, gran parte de la producción de las empresas regionales está avocada al mercado del sur de los Estados Unidos, por lo cual son trasladados a ese país a través de la frontera norte.

En segundo término, las líneas navieras regulares encuentran dificultades para competir con las cadenas de transporte que se organizan a través de los puertos norteamericanos del Pacífico, en especial, de Long Beach y de Los Angeles. En efecto, los flujos provenientes de Asia y la costa oeste de Norteamérica encuentran mayor frecuencia de servicios, mayor densidad de flujos (y por lo tanto, la posibilidad de manejar fletes más económicos) y cadenas de transporte más integradas. De hecho, casi todos los insumos provenientes de Oriente para las plantas ubicadas en el norte de México se manejan por estos dos puertos norteamericanos. Adicionalmente, la dificultad de consolidar líneas regulares en Guaymas se acentúa al considerar la ubicación geográfica del puerto. Su localización en el Golfo de California (llamado también Mar de Cortes) significa un incremento de tres días en las rutas de navegación de las navieras procedentes del Lejano Oriente y de Norteamérica.

Es evidente pues que la reestructuración de algunas cadenas productivas, a fines de la década de los ochenta, frenaron el dinamismo previo del puerto. Sin embargo, Guaymas es un puerto granelero con importantes vínculos regionales, por eso sigue manteniendo gran importancia en el litoral. A pesar de la desaceleración en su crecimiento de los últimos años, se ha mantenido como el tercer puerto del Pacífico en tonelaje y valor de la carga (excluyendo los productos petrolíferos). Los graneles minerales como el cemento y la barita de Hermosillo, los derivados del cobre procedentes de Nacozari y los granos agrícolas del Valle del Yaqui que se concentran y redistribuyen en Ciudad Obregón y Navojoa principalmente, son productos regionales (es decir, del estado de Sonora) vinculados al puerto. En el encuentran un centro de distribución y de conexión con los mercados internacionales. Guaymas es un puerto que encuentra dificultades para insertarse en cadenas de distribución de productos manufacturados de las empresas del norte del país, sin embargo, está muy arraigado en el movimiento de graneles y de productos primarios de su región más próxima.



En definitiva, el auge efímero de estos puertos durante los primeros años de la apertura comercial muestra los intentos de los actores (principalmente empresas, plantas industriales y operadores de transporte multimodal) por establecer una red más densa y compleja de distribución física internacional, por expandir las conexiones y el “hinterland” de los puertos en cuestión, sin embargo, tales procesos no se consolidaron por las limitaciones de orden territorial, político y económico expresadas previamente.

#### **6.5.2.2. Puertos del Pacífico con escasa inserción en el comercio exterior: Ensenada y Topolobampo.**

El Puerto de Ensenada presenta una tendencia recesiva durante el periodo de análisis, salvo por un importante y efímero repunte, entre 1990 y 1993, que no se mantuvo posteriormente. Aquí también los flujos de carga contenerizada, correspondiente a cadenas productivas globalizadas, incursionaron temporalmente en el puerto para dotar de insumos a empresas nacionales y transnacionales del norte del país. De hecho Ensenada sustituyó a Guaymas en el manejo de estos flujos procedentes del Lejano Oriente. En efecto, la mayoría de los contenedores manejados por esta ruta tuvieron como destino fabricas del sector automotriz (principalmente la planta de Ford Motors Company) ubicadas en Hermosillo, Sonora, aunque también se adicionaron flujos de insumos hacia plantas maquiladoras de Tijuana y Ensenada.

Pero Ensenada, al igual que Guaymas, enfrenta una fuerte competencia de los puertos norteamericanos de Long Beach y Los Angeles. Por el volumen de carga contenerizada que mueven, por el equipamiento con que cuentan, por la frecuencia de los servicios regulares, por el número de navieras y por la integración modal con los transportes terrestres, los puertos norteamericanos citados tienen más oportunidades de captar los flujos de carga de las empresas localizadas en los estados de la frontera norte. Estas circunstancias dificultan las posibilidades del puerto de Ensenada para consolidar cadenas de distribución física incluso en su región más próxima, constituida por centenares de plantas maquiladoras asentadas en Baja California.

La incursión fugaz de la carga contenerizada por Ensenada se interrumpe a fines de 1993, debido a la reestructuración de las rutas de la principal naviera que arribaba al puerto en cuestión. Gran parte de estos flujos fueron desviados a Long Beach y, en menor medida, al puerto mexicano de Manzanillo que aparece como el más dinámico en el movimiento de carga contenerizada en los últimos años.

De esta forma, la apertura comercial no ha implicado un incremento en los flujos de mercancías por el puerto de Ensenada. Al contrario, algunos movimientos tradicionales de exportación, como el algodón de Baja California, que durante décadas se manejó por este puerto, ahora es desplazado por los puertos norteamericanos. Esta tendencia recesiva de Ensenada es notoria en el periodo de análisis. De 1982 a 1994 el valor de las mercancías manejadas por el puerto decreció en 6.6 por ciento, en tanto que el volumen se mantuvo sin crecimiento, salvo en el periodo antes señalado.

Otro de los puertos que tuvo perspectivas de convertirse en una plataforma dinámica del comercio exterior por el litoral del Pacífico fue Topolobampo, ubicado en el Estado de Sinaloa. A principios de los noventa se hicieron fuertes inversiones para modernizar el puerto. La principal obra fue la construcción de un muelle para contenedores que habría de manejar volúmenes importantes de carga entre el sur de los Estados Unidos, el noroeste de México y el continente asiático. Sin embargo, tales planes no se concretaron y Topolobampo ha tenido escasa participación en el comercio exterior desde 1991.

De hecho los principales movimientos de Topolobampo corresponden a los granos y fertilizantes relacionados con actividades tradicionales de la región más próxima al puerto, caracterizada por una producción agropecuaria importante. También es relevante el cabotaje hacia la península de Baja California bajo el sistema "roll-on roll-off". Pero, evidentemente este puerto no ha tenido relevancia en la formación de cadenas productivas globalizadas ni en el desarrollo de redes de transporte multimodal.

### 6.5.2.3. Los puertos más dinámicos del litoral del Pacífico.

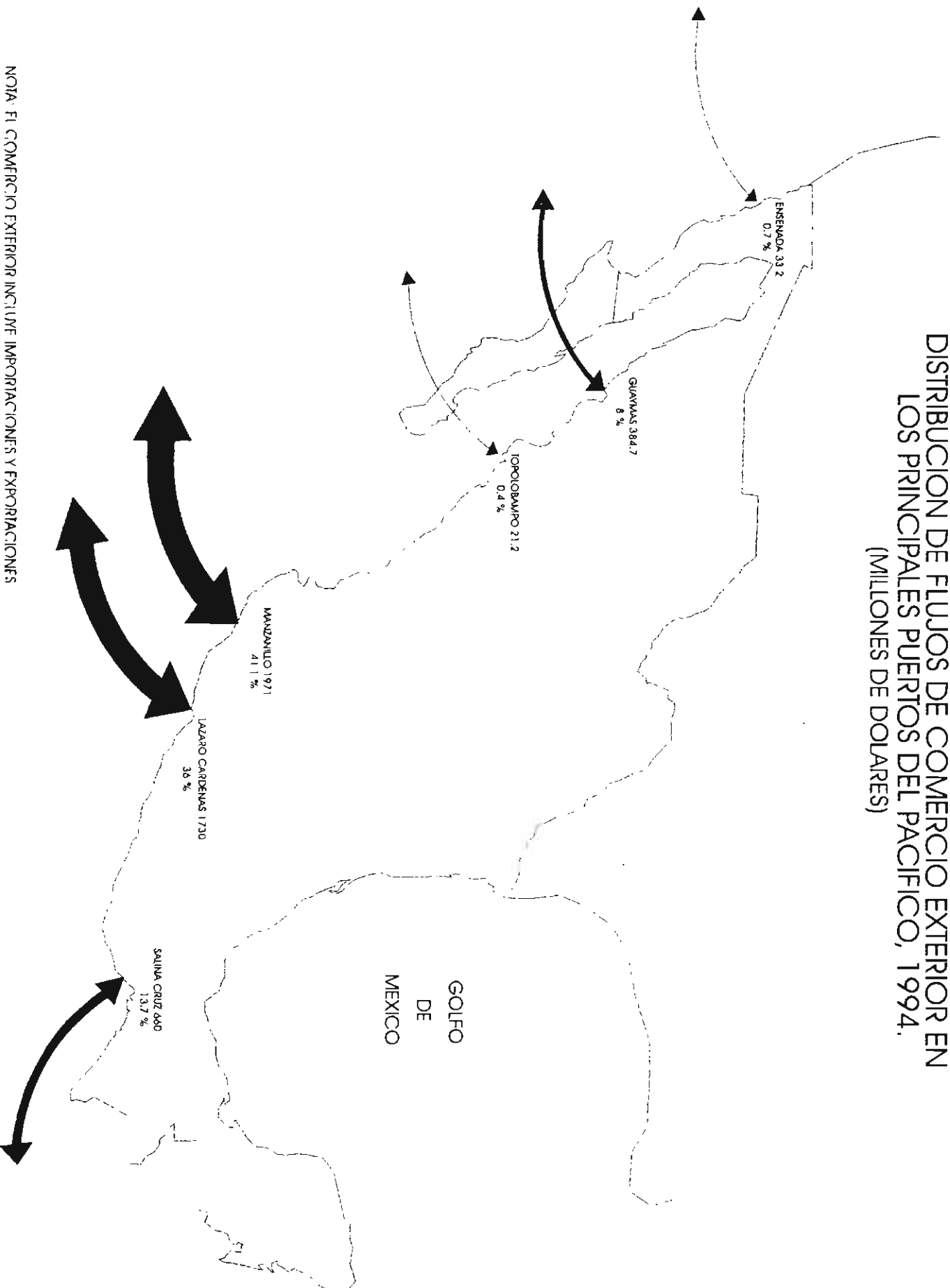
Mientras que los demás puertos del Pacífico mantienen altibajos en su desarrollo, Manzanillo y Lázaro Cárdenas parecen ir ganando jerarquía. Su crecimiento constante está provocando un paulatino distanciamiento con respecto al resto de los puertos del litoral que han observado un comportamiento errático.(Mapa N°11).

El mayor dinamismo de estos puertos, a diferencia e los demás, se da principalmente en la década de los noventa. En efecto, al iniciar los años noventa, Manzanillo y Lázaro Cárdenas se expanden aceleradamente y concentran progresivamente la mayor parte de los flujos de comercio exterior del litoral.(Gráfica N°10 y N°11).

Lázaro Cárdenas ha crecido principalmente debido a los flujos generados por las empresas recientemente privatizadas localizadas en el puerto industrial y, en menor medida, por los bienes manufacturados para firmas del centro del país. Por otra parte, Manzanillo se ha transformado en el principal puerto del litoral tanto por la diversidad de cadenas productivas que maneja como por el valor monetario de las mismas. Además de haber mantenido y aumentado los movimientos tradicionales de materias primas e insumos relacionados a su región más cercana, ha logrado vincularse a redes de flujos de mercancías de cadenas productivas globalizadas, cuyas exigencias de puntualidad son mayores, dado que trabajan con inventarios mínimos y cuyos requerimientos de enlaces y conexiones terrestres con las regiones interiores del país (donde se encuentran sus plantas) son también fuertes, ya que los productos deben llegar "justo a tiempo".

La aparición de estas redes y cadenas globales, que buscan integrar las diferentes fases de un proceso productivo fragmentado a nivel internacional (es decir, realizado en varios países), es lo que marca la diferencia en el desarrollo y la evolución de los puertos del Pacífico. Aquellos que están logrando insertarse en este proceso creciente de intercambios globales entre plantas industriales (que muchas veces son de la misma empresa) muestran mayor dinamismo que aquellos puertos que mantienen el perfil en el que predominan los productos tradicionales.

MAPA No. 11  
DISTRIBUCION DE FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN  
LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1994.  
(MILLONES DE DOLARES)



NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIR. GRAL. DE MARINA MERCANTE (S.C.I.)

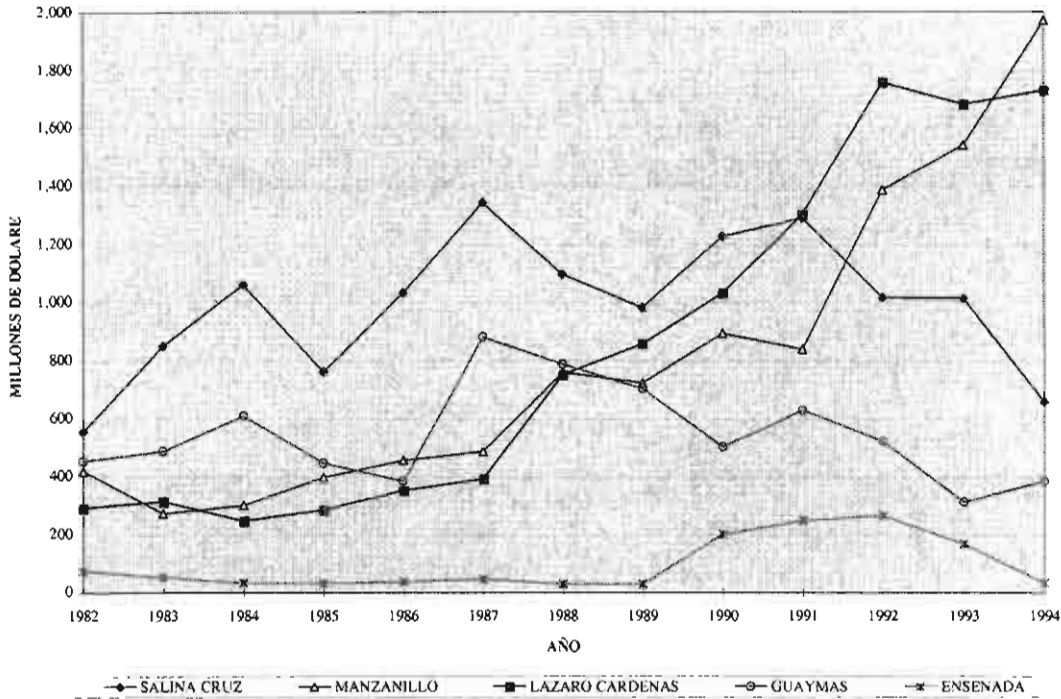
Pero la diferencia se marca también por la exigencia de mejores conexiones desde el puerto hacia las regiones interiores donde están ubicadas las plantas. En efecto, se plantean mayores demandas de integración de los modos de transporte, debido a la necesidad de enlazar oportunamente los insumos y productos entre plantas ubicadas a grandes distancias. Entonces las exigencias no recaen sólo en la eficiencia de la operación portuaria, sino también en la calidad de las conexiones terrestres del puerto. Tal calidad tiene que ver tanto con la infraestructura disponible, como con la operación de los modos de transporte. En este sentido, hay mayores presiones por mejorar los enlaces terrestres y por de expandir el "hinterland" en los puertos relacionados a cadenas globalizadas de productos manufacturados.

#### **6.5.2.4. Lázaro Cárdenas, puerto industrial y comercial.**

En el periodo de 1987 a 1994, Lázaro Cárdenas presentó una tasa de crecimiento medio anual de 19.2 por ciento en el tonelaje movido y de 20.5 por ciento en el valor de las mercancías transportadas a través de él. Tan notable dinámica tiene dos vertientes principales. Por un lado, el creciente aprovisionamiento de insumos y la distribución de productos terminados de las grandes empresas que se han consolidado en este puerto industrial y, por otro, la inserción de bienes de consumo y productos intermedios manufacturados para empresas del centro del país.

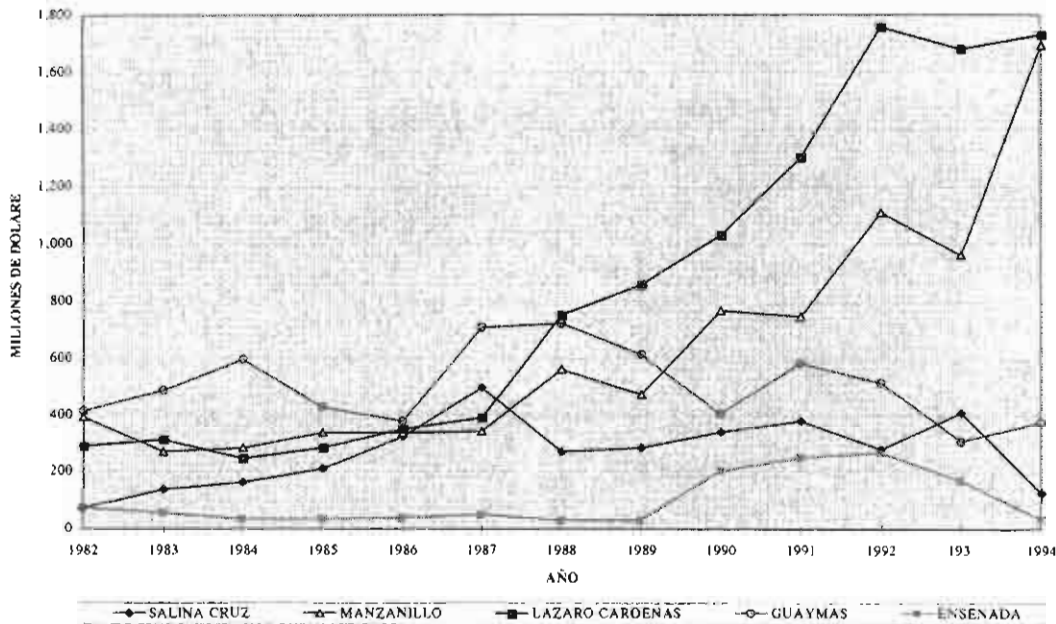
Las empresas del puerto han aumentado notablemente su producción en los últimos años y tal situación se ha reflejado en la actividad portuaria. Las plantas siderúrgicas (recientemente privatizadas) de Sicartsa e Imexsa consumen grandes cantidades de graneles minerales que ingresan por vía marítima. El pelets de hierro, el carbón mineral y la chatarra son insumos básicos para la elaboración de sus productos. Con la apertura comercial esos bienes son adquiridos mayoritariamente en el exterior, aunque se mantienen algunos centros de aprovisionamientos en zonas del propio litoral del Pacífico, como es el caso del pelets de hierro procedente de Manzanillo. En ambos casos los insumos ingresan por el puerto.

GRAFICA No. 10  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO



FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE LA DIR. GRAL. DE MARINA MERCANTE, SROCOPI E INEGI  
NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR SUPONE LA SUMA DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

GRAFICA No. 11  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO  
(NO INCLUYE PETROLEO Y SUS DERIVADOS)



FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE LA DIR. GRAL. DE MARINA MERCANTE, SROCOPI E INEGI  
NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR ES LA SUMA DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

Ahora bien, estos flujos se complementan con la distribución a través del puerto de buena parte de los productos terminados. El 95 por ciento de las planchas de acero producidas en Imexsa, empresa del grupo transnacional Ispat, se exportan a los mercados de Asia y Norteamérica principalmente.

Imexsa, anteriormente llamada Sicartsa II, ha incrementado notablemente su volumen de producción desde que fue privatizada. En 1991 producía alrededor de 700 mil toneladas anuales de planchón de acero, en tanto que en 1995 rebasó los 2 millones de toneladas. De hecho se ha convertido en el principal usuario del puerto tanto por el volumen de insumos que requiere introducir, como por la distribución a los mercados internacionales.

Por otro lado, Sicartsa consume también importantes volúmenes de insumos que son introducidos por barco, aunque sus productos se distribuyen principalmente en el mercado nacional, utilizando los modos de transportes terrestres. En efecto, hasta 1994 no más del 10 por ciento de la producción de varilla y alambrión se exportaba; pero en 1995 cambia drásticamente su estrategia de distribución debido básicamente a la contracción del mercado doméstico provocado por la devaluación de la moneda y la crisis económica reciente. A diferencia de años anteriores, en 1995 se exportaron alrededor de 650 mil toneladas, lo que equivale al 50 por ciento de la producción de Sicartsa. Tal situación ha provocado incrementos importantes en los volúmenes de carga manejados por Lázaro Cárdenas y se espera que en los próximos años se mantenga esta dinámica.

Otra empresa del puerto industrial que contribuye de manera notable en el movimiento de mercancías por vía marítima es Fertinal, antes Fertimex. Grandes volúmenes de roca fosfórica y azufre son requeridos por esta planta para la fabricación de fertilizantes y encuentra en el transporte marítimo el modo más económico y efectivo de traslado.

Fertinal, de igual forma que Sicartsa, vende gran parte de su producción en el mercado interno y para ello se apoya principalmente en los modos de transporte terrestres. En 1994, se produjeron en esta planta alrededor de 650 mil toneladas de fertilizantes. Cerca de 500 mil toneladas se comercializaron en el mercado doméstico y el resto se exportó. En 1995, la crisis económica del país ha

propiciado un incremento en sus ventas al exterior y, por lo tanto, mayores flujos a través del puerto.

Otras áreas con potencial, que no han evolucionado adecuadamente en el puerto industrial, son: la de graneles agrícolas y las plantas que elaboran productos derivados del acero. En el primer caso, destaca la terminal especializada de granos de Almacenes Nacionales de Depósito, S.A. (ANDSA). A pesar de ser la más moderna del país y contar con los sistemas mecanizados más rápidos para la carga y descarga de buques graneleros, registra un bajo nivel de movimiento de mercancías. Los bajos volúmenes de graneles agrícolas manejados por Lázaro Cárdenas contrastan con los altos volúmenes manejados por el puerto de Manzanillo.

Entre las empresas que no logran consolidarse en el puerto industrial, están aquellas que se dedican a elaborar productos derivados del acero. Tal es el caso de la Productora Mexicana de Tubería (PMT) y la empresa NKS, dedicada a la producción de piezas de acero para maquinaria pesada. Ahora bien, con la entrada de inversión privada en la industria local, la planta de Tubería parece reactivarse y una nueva fábrica de materiales para la construcción, derivados del acero, se está instalando en el puerto industrial. De esta forma se espera que las grandes empresas siderúrgicas de Lázaro Cárdenas logren un objetivo central desde su fundación: Crear efectos multiplicadores en la actividad económica regional y aprovechar las ventajas de localización para acceder a los mercados internacionales.

En todo caso las grandes empresas del puerto industrial (en especial Imexa, Sicartsa y Fertinal) tienen una participación directa en el crecimiento vertiginoso de los flujos de carga en el puerto. Estas se caracterizan por mover grandes volúmenes de productos de baja densidad económica.

Ahora bien, paralelamente al crecimiento de la carga manejada por las empresas locales emergió, desde fines de los ochenta, un flujo creciente de carga relacionado a empresas del centro del país que integraron sus cadenas productivas y de transporte a través de Lázaro Cárdenas. Destaca la industria automotriz del Estado de Morelos y las empresas textiles y electrónicas del Valle de México.



Los flujos hacia la zona centro tienen características diferentes. Los volúmenes son menores; pero la densidad económica de los productos es mayor. A diferencia de los insumos y productos de las empresas del puerto, en los que predomina el volumen o peso de la carga sobre el valor, en el caso de las mercancías para el interior del país predomina el valor monetario de la carga. Se trata de bienes manufacturados intermedios (es decir, que se insertan como insumos en procesos productivos aún no terminados) y de bienes de consumo duradero que son transportados principalmente en contenedores.

La inserción de estas corrientes comerciales introdujo un nuevo elemento en la actividad de esta zona. El puerto no sólo es industrial sino que muestra también una faceta de puerto comercial. A partir de 1988, cuando cambia la prioridad de las rutas marítimas regulares de Salina Cruz a Lázaro Cárdenas, se observa un incremento constante en la carga contenerizada que circula por este lugar hacia el centro del país. En la década de los noventa se incrementa el número de líneas regulares que operan en Lázaro Cárdenas y los destinos se diversifican. Además de los servicios hacia la costa oeste de los Estados Unidos y el continente asiático se incorporaron nuevas rutas hacia Centro y Sudamérica y conexiones hacia Oceanía.

El número de contenedores operados anualmente crece notablemente entre 1988 y 1994. En el primer año de referencia se movieron cerca de 23 mil teus, en tanto que en el último se superaron los 78 mil teus. Sin embargo, en la costa del Pacífico otro puerto le disputa las cargas contenerizadas y la supremacía a Lázaro Cárdenas en este tipo de movimiento. Se trata de puerto de Manzanillo. Este compite con Lázaro Cárdenas por la captación de la carga contenerizada del centro y el occidente del país, donde se encuentran importantes centros de producción y consumo a nivel nacional.

La disputa de los puertos por las regiones es un elemento relativamente reciente en la geografía portuaria nacional. En otras palabras, es un elemento propio de la apertura comercial. En efecto, durante el periodo de sustitución de importaciones los puertos mantuvieron un hinterland cautivo que se constreñía a las zonas más cercanas. Con el mejoramiento de las conexiones terrestres hacia los litorales, iniciado en la décadas de los setenta, pero sobre todo, con la aparición de los

operadores de transporte multimodal que integran redes de planta a planta, de fragmento territorial a fragmento territorial y con la liberalización de los flujos de mercancías se rompen los hinterland cautivos o zonas de influencia territorial cautivas de los puertos. Ahora, los territorios se disputan y se comparten. Un puerto principal, que logra establecer redes eficaces sobre amplios ámbitos territoriales puede captar los flujos de regiones lejanas que cuenten con sus propios puertos. Si eso sucede, seguramente estos últimos entrarán en declive. Lo cierto es que, con la apertura comercial y la globalización económica, la zona de influencia territorial de los puertos deja de ser cautiva y se vuelve común. Estos se disputan ahora un hinterland común.

Ahora bien, la posibilidad de captar grandes flujos de carga contenerizada tiene implicaciones importantes en el desarrollo futuro de los puertos. En primer término, posibilita la inserción en cadenas productivas globales, que manejan sus insumos manufacturados a través de un medio versátil y adaptable a cualquier medio de transporte, como es el contenedor. En segundo término, impone una tendencia hacia la integración de los modos de transporte, ya que estos flujos están asociados a plantas o empresas que se localizan en regiones interiores. En efecto, tienen que combinarse diversos modos de transporte y apoyos logísticos para cumplir con los tiempos y la puntualidad que imponen principalmente las redes globales de producción. En tercer lugar, la zona de influencia o "hinterland" del puerto tenderá a expandirse, pues habrá necesidad de mejorar las conexiones terrestres para enlazar eficazmente a las regiones internas con el puerto.

Esa competencia por insertarse en los flujos de carga contenerizada parece decantarse, desde 1995, en favor del Puerto de Manzanillo. Aunque Lázaro Cárdenas tuvo un crecimiento constante, desde 1988 hasta 1994, en el manejo de este tipo de carga, las principales rutas regulares que lo conectaban con Norteamérica, Asia, Sudamérica y Centro América dejan de circular a fines 1995. Este proceso está íntimamente relacionado con la privatización portuaria iniciada en México durante la década de los noventa.

En 1995, cuando el principal operador de transporte multimodal en el Pacífico mexicano (Transportación Marítima Mexicana) obtiene la concesión de la terminal de contenedores de Manzanillo, concentra su red y los flujos procedentes de Asia y el Pacífico Americano en este último puerto. Por lo tanto, la privatización

portuaria, entendida como un elemento consustancial a la apertura comercial y al modelo económico vigente parece profundizar la concentración de flujos en puntos (o puertos) selectos del litoral.

Esto supone dificultades para el desarrollo del puerto comercial en Lázaro Cárdenas. En efecto, los flujos de larga distancia que se conectan con las regiones interiores del país han decaído notablemente en los últimos dos años. En este sentido, la posibilidad de consolidar redes multimodales de transporte es menor y, por eso, las conexiones del puerto se han constreñido de manera substancial recientemente.

En definitiva, dos procesos se verifican en Lázaro Cárdenas en los últimos años. Por un lado, el puerto comercial pierde importancia y paralelamente su articulación con la región central del país se debilita. Al respecto cabe señalar la percepción de los agentes y actores locales (autoridades portuarias, agentes navieros, transportistas, etc.) en el sentido de que los enlaces terrestres entre Lázaro Cárdenas y el centro-occidente son deficientes e impiden una articulación eficaz con los principales mercados del país. Este relativo aislamiento del puerto se manifiesta incluso en las conexiones con su región más cercana, es decir, con las ciudades más importantes del Estado de Michoacán.

Por otro lado, el puerto industrial muestra una gran dinámica. Los flujos siguen creciendo y las principales empresas del lugar anuncian grandes inversiones para incrementar de manera notable su producción en los próximos años. Sicartsa ampliará sus instalaciones y equipo para producir 1 millón de toneladas de acero adicionales por año. Esto es, incrementará de 1.3 millones de toneladas anuales a 2.3 millones para fines de este decenio. Imexsa invertirá en una planta de laminados que incrementará considerablemente la producción de la planta.

Estas empresas y otras que se encuentran en expansión (como la Productora Mexicana de Tubería) incrementarán los flujos de carga por el puerto ya que demandarán mayores volúmenes de insumos y tendrán que distribuir mayores cantidades de productos. Por esta razón se espera que Lázaro Cárdenas se mantenga como el principal puerto del Pacífico por el peso de la carga movida, pero ya no lo será por el valor de las mercancías transportadas. En efecto, el

puerto del Pacífico más importante por el valor de la carga movilizada es Manzanillo.

Desde 1994, el puerto de Manzanillo empieza a manejar en forma masiva cadenas de productos manufacturados de gran valor monetario, como las relacionadas a la industria automotriz. Desde 1995, se convierte en el puerto que mayor número de contenedores mueve por el litoral del Pacífico, lo cual supone también un incremento del valor de la carga transportada, ya que por este medio se mueven productos con mayor densidad económica.

Por el contrario, las empresas de Lázaro Cárdenas mueven, en general, mercancías de baja densidad económica, pero de gran tonelaje y la retirada de líneas regulares del puerto comercial refuerza esta tendencia, pues se pierde principalmente la carga contenerizada de alto valor monetario.

En definitiva, el problema más importante para el puerto de Lázaro Cárdenas es el de sus vínculos regionales y, por lo tanto, de sus conexiones terrestres. La cuestión es que sí no logra vincularse adecuadamente por lo menos a su región más próxima, es decir, al Estado de Michoacán, puede convertirse en un enclave cuyos lazos con el exterior sean fuertes pero cuya zona de influencia no rebase el ámbito local y, por lo tanto, su actividad económica quedará desvinculada tanto de las regiones interiores como del ámbito territorial más cercano.

#### **6.5.2.5. Manzanillo, el principal puerto del Pacífico para las redes productivas globalizadas.**

Si bien es cierto que Manzanillo muestra un incremento en el movimiento de carga desde los primeros años de la apertura comercial, el mayor dinamismo en los flujos de bienes intermedios manufacturados, relacionados a la producción global, se produce principalmente a partir de 1989. En efecto, de 1989 a 1994, Manzanillo tuvo una tasa de crecimiento media anual de 27.25 por ciento en el valor de las mercancías que circularon por el puerto (Gráfica N°12) y un incremento de 8.12 por ciento anual en el tonelaje (Gráfica N°13). Estos datos señalan que tiende a manejar productos de mayor valor por unidad de peso. Tal situación se explica

precisamente por la incorporación reciente de cadenas productivas globalizadas de bienes manufacturados. Por lo tanto, además de los flujos tradicionales de graneles relacionados a la región más próxima al puerto, es decir, a Jalisco y Colima, se están manejando productos más sofisticados cuyo destino u origen se ubica en regiones interiores del país, es decir, en zonas más alejadas del puerto.

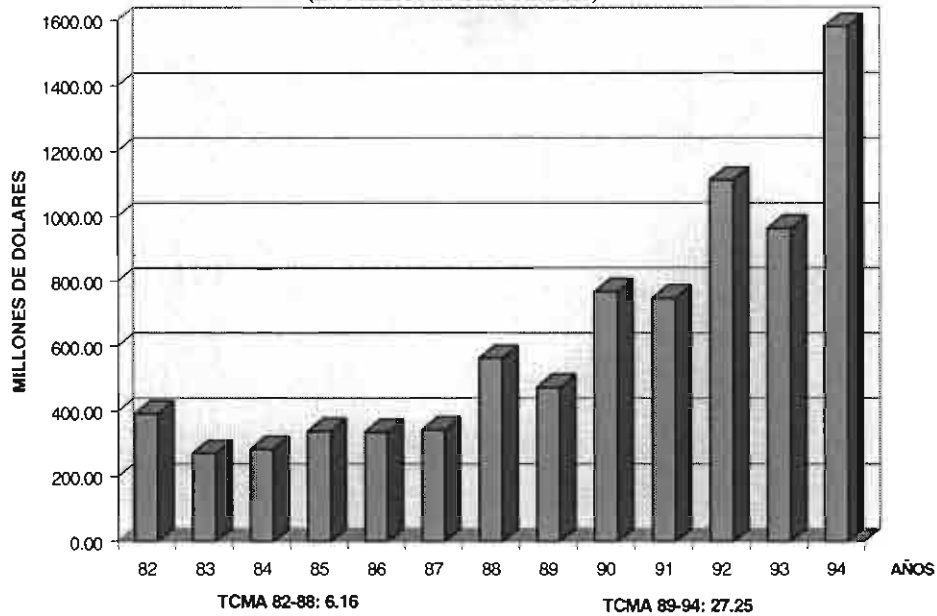
Al efectuar un recuento somero de los principales flujos que pasan por Manzanillo se observa la creciente diversidad de productos y de regiones a las que se está vinculando el puerto. Durante todo el periodo proteccionista, Manzanillo movió principalmente productos primarios vinculados a su región inmediata. Los graneles agrícolas y minerales producidos o consumidos en la región de Colima y Jalisco, así como productos alimenticios poco elaborados fueron los principales bienes movidos hasta principios de la década de los ochenta. Estos flujos tradicionales, caracterizados por su elevado volumen y escasa densidad económica, se han mantenido circulando después de la apertura comercial.

En la actualidad, grandes cantidades de granos son introducidos por el puerto hacia las zonas aledañas. El sorgo y la tapioca para los avicultores de Jalisco y Colima. La soya y semilla de nabo para la industria aceitera de Guadalajara, el azúcar para la industria tequilera de Jalisco y la exportación de mieles incristalizables de Colima, Jalisco y Michoacán, son ejemplo de la persistencia de los flujos regionales de productos agrícolas y de la rama de alimentos.

En los graneles minerales destacan los movimientos, tanto de cabotaje como de exportación, de pellets de hierro, extraído y producido en Colima, así como la incorporación, relativamente reciente, de las exportaciones de cemento y clinker, producidos en el municipio jalisciense de Zapotiltic y en el municipio colimense de Tecomán.

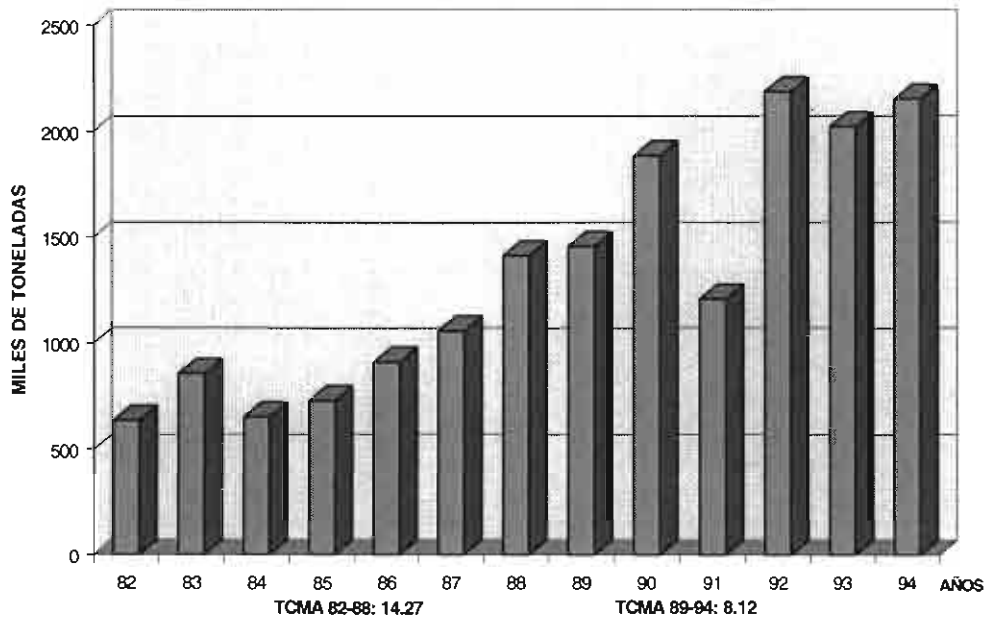
Todos estos flujos regionales se han mantenido, o han incrementado, durante la apertura comercial reciente, fortaleciendo los vínculos territoriales del puerto. Tal como se dijo, se trata de productos primarios caracterizados, en general, por un bajo valor monetario por unidad de peso.

GRAFICA No. 12  
 EVOLUCION DE LOS FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR\* EN EL PUERTO  
 DE MANZANILLO, COL. (1982-1994)  
 (EN MILLONES DE DOLARES)



FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE SECOFI Y LA DIR. GRAL. DE PUERTOS.  
 NOTA: NO INCLUYE CARGA OPERADA EN INSTALACIONES DE PEMEX.  
 \* EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES, ES OECIR, EL TRAFICO DE ALTURA.

GRAFICA No. 13  
 EVOLUCION DE LOS FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR\* EN EL PUERTO DE  
 MANZANILLO, COL. (1982-1994)  
 (EN MILES DE TONELADAS)



FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE LA DIR. GRAL. DE PUERTOS.  
 NOTA: NO INCLUYE CARGA OPERADA EN INSTALACIONES DE PEMEX.  
 \* EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES, ES DECIR, EL TRAFICO DE ALTURA.

Ahora bien, en la última década se han incorporado nuevas cadenas de zonas alejadas del puerto. Esto ha implicado una creciente demanda y exigencia para articular redes de distribución física y mayor presión sobre las conexiones desde y hacia el puerto. Entre los nuevos flujos destaca la exportación de productos minerales poco elaborados procedente de Coahuila. En efecto, desde la segunda mitad de la década de los ochenta, productos como el plomo, el zinc afinado, el carbonato de estroncio y el concentrado de zinc encuentran mercado en los países asiáticos y la ruta para alcanzar tales destinos se estructura a través de Manzanillo.

En la década de los ochenta también se incorporaron al puerto los flujos de exportación de productos petroquímicos elaborados en plantas industriales localizadas en Altamira y Tampico, Tamaulipas. En efecto, la distribución física internacional de productos tales como el dimetil tereftalato, el cloruro de vinilo y el polímero de poliéster, que sirven como insumos para la fabricación de fibras sintéticas, se realiza por Manzanillo cuando tiene como destino los mercados de Asia, Centroamérica y Sudamérica.

Tal corriente supone el movimiento de bienes intermedios con mayor elaboración que los productos fabricados en Coahuila; aunque no dejan de situarse en fases iniciales de manufacturación. En todo caso, la logística de transporte terrestre es similar en ambos flujos y se basa en buena medida en la utilización del ferrocarril, lo cual implica mayores tiempos de recorrido. Tal parece que la presión del tiempo de entrega no es tan apremiante o es más flexible que en el caso de las cadenas productivas globalizadas que elaboran manufacturas altamente sofisticadas y utilizan sistemas de fabricación con inventarios mínimos ("justo a tiempo").

Dentro de este último tipo de cadenas destacan los flujos de insumos, procedentes de Japón, para la industria automotriz ubicada en Aguascalientes y la exportación de vehículos terminados desde este mismo lugar hacia Sudamérica, Centro América y el continente Asiático. También son importantes los flujos de importación de bienes de capital (maquinaria y equipo) y de bienes intermedios (laminas cromadas, componentes eléctricos) procedentes de Oriente hacia empresas del centro del país, en especial, del Distrito Federal.

Estas mercancías sofisticadas y de elevado valor plantean mayores exigencias al puerto y a los sistemas de transporte dada las complejas formas de producción en que se insertan. Para las plantas que trabajan con inventarios mínimos y con el llamado sistema "justo a tiempo", la eficiencia del puerto y de los sistemas de transporte terrestre son de vital importancia, pues la puntualidad en el aprovisionamiento y la distribución es su bien máspreciado. Tales plantas, relacionadas principalmente a la industria automotriz y electrónica, forman parte de procesos productivos globales que integran generalmente su última fase (es decir, el ensamblado) en México. Sus necesidades de tiempo y puntualidad suponen una fuerte presión hacia la integración de los fragmentos de producción-distribución en el espacio y, por ende, hacia las redes globales de transporte, hacia el desarrollo de una logística de distribución eficiente y hacia el mejoramiento de la infraestructura y las conexiones terrestres desde el puerto hasta las regiones interiores, donde se localizan las plantas.

En ese sentido, el puerto tiene que dejar de ser concebido como una estructura aislada o separada de las demás fases de producción-distribución. Por el contrario, el puerto, en este periodo caracterizado por la fragmentación de fases de fabricación, pero a la vez, de integración global del producto final, tiende a cambiar el rol y las características que asumió en el periodo previo de protección económica y comercial. Ahora no es sólo un centro de recepción y almacenamiento de mercancías, ahora funciona como un nodo dentro de redes de producción-distribución de mercancías en una economía-mundo crecientemente globalizada.

Por ser un nodo peculiar, en el cual confluyen y se redistribuyen redes sobre un espacio territorial determinado, tiene una función de integración productiva y territorial mucho más relevante que en periodos previos. El puerto relacionado a los procesos globales ya no importa por sí mismo, sino por el vínculo y la calidad de las conexiones que logre establecer no sólo con su región inmediata, sino con diversos fragmentos territoriales del país y del exterior.

En el litoral de Pacífico mexicano, el puerto que más se acerca a estas características es Manzanillo. En este lugar se han diversificado los movimientos de mercancías y las regiones interiores a las que se vincula. Paralelamente a estos procesos, tiende a consolidarse el intermodalismo y las redes integrales de



transporte de "puerta a puerta", de un fragmento territorial a otro, de región a región. Así, se produce una combinación de flujos y de redes que va desde las mercancías tradicionales de la región más cercana al puerto, cuyo manejo logístico es menos elaborado, hasta los flujos de cadenas productiva globales vinculadas a regiones interiores distantes del puerto, con fuertes exigencias en los tiempos de traslado y en la puntualidad de las entregas.

Manzanillo es también el puerto del Pacífico con más líneas navieras regulares en el litoral. Este es un elemento fundamental en la diversificación de los flujos manejados y en la expansión de su "hinterland". La confluencia de las rutas y la formación de redes integradas de producción-distribución son elementos centrales para comprender el desarrollo de los puertos así como su articulación territorial en esta fase de apertura y globalización. Precisamente en el siguiente capítulo se analizarán las transformaciones espaciales en torno a los puertos del Pacífico mexicano y el rol que estos tienen en la reestructuración territorial del país. Se profundizará en los puertos que han adquirido mayor relevancia en el litoral, es decir, en Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Ahora bien, antes de entrar a tal tema es necesario hacer una reflexión sobre el impacto de la reciente privatización portuaria iniciada formalmente en 1993 con la nueva Ley de Puertos 1993, la cual fue puesta en operación en 1995. Aunque la privatización portuaria todavía esta en proceso hay algunas tendencias e implicaciones que se perfilan con bastante claridad.

## 6.6. La privatización portuaria en México.

La apertura comercial ha sido acompañada por una serie de políticas de desregulación económica, privatización y liberalización de mercados. En esta perspectiva, el sector marítimo-portuario ha sido objeto de una profunda reestructuración cuyos elementos principales están enunciados en la Ley de Puertos de 1993.

En tal normativa se redefine el papel del Estado en la actividad portuaria. Se pretende que el aparato estatal deje de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios. Por lo tanto, en el futuro, el papel del Gobierno Federal tenderá a ser exclusivamente normativo y de supervisión, dejando a los capitales privados y/o sociales la administración, la construcción de terminales y la operación de los puertos. Asimismo, se pretende eliminar las barreras de entrada con el propósito de que todas las empresas que deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, esperando generar un ambiente competitivo dentro del puerto.

La ley contempla la creación de un mecanismo llamado Comisión Consultiva del Puerto, para que las autoridades estatales y municipales, así como las cámaras regionales y los usuarios, puedan participar en la promoción y desarrollo del puerto, cuidando aquellos aspectos que afecten la actividad económica y urbana o el equilibrio ecológico de la ciudad en que se ubican las terminales.(Ley de Puertos, 1993)

Un elemento central, en el proceso de privatización de los puertos, es la creación de la figura de la Administración Portuaria Integral (API), constituida legalmente como una sociedad mercantil que asume todas las funciones administrativas dentro de un puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la construcción de infraestructura.(Ley de Puertos, 1993)

Las Administraciones Portuarias Integrales (APIs) desempeñarán un papel básicamente administrativo, por lo tanto, tienen una función activa en el proceso de privatización de servicios, actividades e infraestructuras que antes manejaba el Estado (mediante las empresas de servicios portuarios y el organismo oficial llamado Puertos Mexicanos). En estricto sentido la infraestructura y los servicios portuarios no serán privatizados sino que serán concensionados, por periodos de tiempo definidos previamente, bajo la figura de cesión parcial de derechos. De hecho las APIs estarán habilitadas para celebrar con terceros contratos de cesión parcial de derechos, de modo que sea el capital privado y/o social quién realice directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de los servicios portuarios.\*\*

En principio, las Administraciones portuarias Integrales (APIs) serán propiedad del Estado, es decir, su capital será suscrito totalmente por el Gobierno Federal. Posteriormente, cuando se consoliden las empresas, las acciones representativas de su capital se ofrecerán en venta a los particulares mediante licitación. Se espera que el capital inicial que aporte el Gobierno Federal, más los ingresos que obtenga la API por conceptos como la entrada de buques, atraque y muellaje, así como por los contratos de cesión parcial de derechos a terceros, permitirán que el puerto opere de manera autosuficiente, cubriendo todos sus gastos de operación, mantenimiento de infraestructura y de promoción.

Es importante destacar que la infraestructura portuaria existente, los terrenos y áreas de agua que constituye el recinto portuario, no se desincorporan del dominio público; sólo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API para la administración integral del puerto. (Ley de Puertos, 1993)

Por otra parte, la participación de la inversión extranjera en los puertos está regulada por las leyes mexicanas sobre la materia. En el caso de las Administraciones Portuarias Integrales (APIs), el capital extranjero está limitado al

---

\*\* Adicionalmente, cabe señalar que las APIs deberán cumplir con un programa maestro, en el que se establecerán compromisos sobre los usos de las distintas áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión, y otras medidas para una eficiente explotación del puerto. Cada programa maestro será parte integral del título de concesión, y podrá modificarse a iniciativa del administrador, con la autorización correspondiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las funciones de autoridad dentro del puerto, como las que ejerce la capitanía de puerto, o las de aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecerán bajo el control directo del Gobierno.

49 por ciento del total, mientras que este podrá participar hasta con el 100 por ciento del capital en el caso de las terminales, instalaciones y servicios dentro de los recintos portuarios administrados por las APIs.

Ahora bien, cabe señalar que antes del proceso de privatización y de la creación de las Administraciones Portuarias Integrales existía la figura de concesión de terminales especializadas de uso exclusivo. Tal es el caso de las terminales marítimas de Petroleos Mexicanos que se manejan como infraestructura de carácter exclusivo. Las terminales marítimas graneleras de Almacenes Nacionales de Depósito (Andsa) funcionan desde hace muchos años con un esquema de concesión similar, aunque en este caso la terminal no es necesariamente exclusiva para el manejo de productos de la Comisión Nacional de Suministros Populares (Conasupo) sino que extiende su cobertura al público en general, es decir, a usuarios de diversas empresas que requieren importar o exportar granos. Pero las concesiones de terminales especializadas no sólo han sido otorgadas a empresas paraestatales sino también a empresas privadas. Tal es el caso de las empresas cementeras (Cementos Tolteca, Cementos Guadalajara, Cementos Anahuac, etc) que desde hace más de una década operan terminales especializadas concesionadas para el manejo exclusivo de sus productos.

Así, la diferencia en el actual proceso de privatización no está dada por la posibilidad de poder concesionar terminales marítimas especializadas sino por poder concesionar, la administración total del puerto así como las terminales de usos múltiples y de contenedores que han sido y son de uso público porque prestan servicio a una gran cantidad de usuarios distintos que desplazan una gran diversidad de productos.

Sin pretender realizar una revisión exhaustiva de los cambios legales en el sector marítimo-portuario, en este trabajo es importante destacar, a grandes rasgos, el impacto del proceso de desregulación y privatización en el litoral del Pacífico.

### 6.6.1. Reestructuración portuaria y privatización en puertos del Pacífico.

En términos generales, el proceso de privatización está reforzando la tendencia, iniciada con la apertura comercial, hacia la concentración de flujos en pocos puntos del litoral del Pacífico.

El proceso de privatización se inicia formalmente en 1993, con la aprobación de la Ley de Puertos. En 1994, se constituyeron casi la totalidad de las Administraciones Portuarias Integrales como sociedades anónimas con capital aportado por el Estado mexicano. En 1995, se inicia la licitación de las terminales de contenedores y de usos múltiples. El resultado es revelador y refleja la nueva geografía portuaria que se ha perfilado desde la apertura comercial.

Las terminales de usos múltiples de Manzanillo y Lázaro Cárdenas son concesionadas sin ningún tropiezo. Las dos terminales de este tipo que existen en Lázaro Cárdenas fueron ganadas por empresas siderúrgicas del puerto industrial (Sicartsa e Ispat Mexicana), sin embargo, la terminal de contenedores no tuvo postores, es decir, no fue de interés para los capitales privados, por lo tanto, su concurso se declaró "desierto". El desinterés por la terminal de contenedores ha tenido impactos notables sobre la articulación del puerto con territorios interiores como se mencionó previamente. Las redes productivas más complejas que conectan al puerto con plantas del centro del país han dejado de articularse por esta vía.

Los principales operadores de transporte multimodal han preferido al puerto de Manzanillo como lugar para establecer sus redes de articulación con las regiones del interior. En ese sentido, la privatización ha sido más exitosa. Las terminales de usos múltiples han sido concesionadas a grupos nacionales como la Operadora de la Cuenca del Pacífico (del Grupo Cice) y la Compañía Terminal de Manzanillo. La terminal de contenedores fue ganada por la principal naviera y operadora de transporte multimodal del país, Transportación Marítima Mexicana., y la empresa norteamericana Stevedores Services of American (SSA).

Ahora bien, el proceso de privatización ha sido más lento de lo previsto dada la dificultad para encontrar empresas privadas interesadas en invertir en las terminales de puertos menores. Las terminales de contenedores de Topolobampo y Salina Cruz no han sido concesionadas aún, tampoco la terminal de usos múltiples de Guaymas. En abril de 1997 se logró licitar la terminal de usos múltiples de Ensenada, la cual fue adjudicada un grupo filipino que opera conjuntamente con ICA la terminal de contenedores del puerto de Veracruz. Se espera que en el futuro Ensenada pueda captar al menos una parte de los contenedores de las plantas maquiladoras ubicadas en Baja California, sin embargo, la presencia de importantes redes formadas a través de los puertos norteamericanos de California dificulta tales propósitos.

Lo cierto es que a pesar del proceso de reestructuración y privatización no todos los puertos del litoral presentan el mismo interés para el capital tanto nacional como extranjero. Debido a condiciones como la infraestructura, la localización geográfica y a la formación de redes por los actores sociales involucrados muchos puertos están quedando excluidos o participan marginalmente en el proceso de privatización y, por lo tanto, encuentran más dificultades para captar flujos.

En definitiva, el proceso de privatización ha reforzado la tendencia hacia la concentración de flujos y ha destacado la primacía del puerto de Manzanillo en el litoral del Pacífico mexicano, donde además de las licitaciones señaladas previamente se han concesionado espacios para el desarrollo de terminales especializadas en el manejo de flujos de diversa índole.

#### **6.6.2. Reestructuración portuaria y privatización del puerto de Manzanillo.**

En 1993, después de la aprobación de la nueva Ley de Puertos, se dan los primeros pasos para la creación de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V., (APIMAN), cuya constitución definitiva se realiza en el año de 1994. Es también a partir del año 1993 cuando se otorgan la mayoría de las cesiones parciales de derechos al capital privado.

**TABLA N° 1**  
**EMPRESAS CESIONARIAS Y PRESTADORAS DE MANIOBRAS QUE OPERAN**  
**DENTRO DEL PUERTO DE MANZANILLO, 1996.**

| <b>Empresas Cesionarias</b>                 | <b>Estado</b> | <b>Año</b>  | <b>Giro</b>                        |
|---|---------------|-------------|------------------------------------|
| Operadora Portuaria de Manzanillo (TMM-SSA) | Activa        | 1995        | Terminal de Contenedores           |
| Operadora Cuenca del Pacífico (Ocupa)       | Activa        | 1995        | Terminal de Usos Múltiples         |
| Cementos Tolteca (Grupo Cemex)              | Activa        | 1993 renovó | Granel Mineral (cemento y clinker) |
| Cementos Apasco (Grupo Apasco)              | Activa        | 1993        | Granel Mineral (cemento y clinker) |
| Cofrumex                                    | Activa        | 1993 renovó | Perecederos Refrigerados           |
| Compañía Mexicana de Terminales             | Activa        | 1988        | Termin. de Líquidos                |
| Comercializadora La Junta                   | No Construida | 1993        | Terminal de Granos                 |
| Frigorífico Manzanillo                      | No Construida | 1993        | Perecederos Refrigerados           |
| Transferencias Graneleras de Occidente      | No Construida | 1993        | Terminal de Granos                 |
| Manjalba                                    | No Construida | 1993        | Terminal de Granos y Fertilizantes |

| <b>Prestadoras de Maniobras</b>             | <b>Estado</b> | <b>Año</b> | <b>Giro</b>   |
|---|---------------|------------|---------------|
| Operadora Portuaria de Manzanillo (TMM-SSA) | Activa        | 1995       | Contenedores  |
| Operadora de la Cuenca del Pacífico (Ocupa) | Activa        | 1995       | Carga General |
| Compañía Terminal de Manzanillo (CTM)       | Activa        | 1995       | Carga General |
| Maniobras Portuarias de Manzanillo (MPM)    | Activa        | 1995       | -----         |

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.

Ahora bien, cabe señalar que antes de la Ley de Puertos de 1993 y de formación de la APIMAN ya existían algunas instalaciones concesionadas a particulares para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías. Tal es el caso de la terminal de Cementos Tolteca, de las Bodegas refrigeradas de Cofrumex y de la terminal de productos líquidos de la Compañía Mexicana de Terminales. Estas instalaciones

concesionadas a particulares existen en el puerto al menos desde la década pasada. Sin embargo, a partir de la reestructuración y privatización portuaria iniciada en 1993, en el puerto de Manzanillo se multiplican las cesiones parciales de derechos al capital privado.

En 1996 existían al menos diez concesiones bajo contratos de cesión parcial de derechos para operar terminales especializadas o de usos múltiples en el puerto de Manzanillo, aunque algunas todavía no se encuentran en actividad (Tabla N° 1). Además de la privatización de terminales, el proceso de reestructuración portuaria incluye la concesión al capital privado de las maniobras y servicios que requieren tales terminales e instalaciones. En este sentido, en la actualidad (1996) existen cuatro empresas prestadoras de maniobras de capital privado que operan en el puerto (Tabla N° 1).

Quizás el elemento más relevante a destacar en Manzanillo, desde que se inició en el puerto el proceso de reestructuración y privatización, es el rápido crecimiento de los volúmenes de carga manejados. En efecto, de aproximadamente 3.5 millones de toneladas manejadas en 1993 se pasó a 7.7 millones de toneladas en 1996 (sin incluir el petróleo y derivados, operados en instalaciones marítimas de Petroleos Mexicanos en Manzanillo).

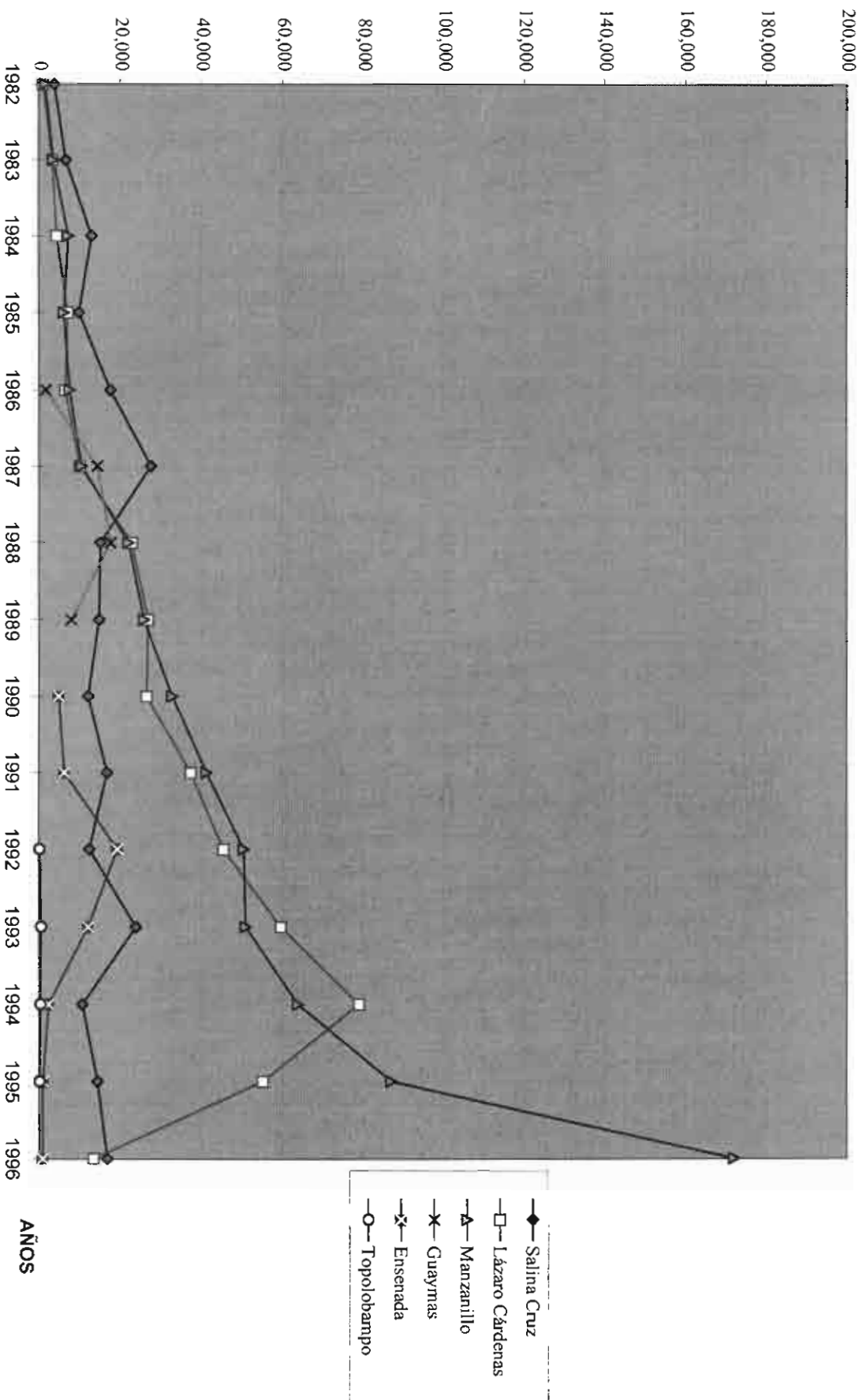
Dentro de la notable atracción de flujos de carga verificada a partir de la concesión de terminales y servicios al capital privado, destacan principalmente el crecimiento en el movimiento de contenedores y en los graneles minerales. A sólo un año de su privatización, la terminal especializada de contenedores, llamada Operadora Portuaria de Manzanillo, prácticamente duplicó sus movimientos. Esta empresa que pertenece a la naviera más grande del país, Transportación Marítima Mexicana (80 por ciento de las acciones), y en menor medida a la empresa estadounidense Stevedores Services of America (20 por ciento de las acciones), ha atraído a la mayor parte de los flujos de contenedores en el Pacífico mexicano. En efecto, el crecimiento de los contenedores en Manzanillo se debe principalmente a la concentración de flujos realizada por los principales operadores de transporte multimodal, entre los que destacan Transportación Marítima Mexicana, American President Line, Sea Land y Maersk Line, después de la concesión de la terminal especializada en el puerto colimense. Tal situación



provocó que, en 1996, Manzanillo duplicará el movimiento de teu's y manejará casi el 90 por ciento de los contenedores movidos en el litoral (Gráfica N° 14)

En el caso del granel mineral, cabe destacar el inicio de operaciones de la terminal especializada de Cementos Apasco, en 1995,. Esta infraestructura, junto con las instalaciones de Cementos Tolteca (que durante algunos años permaneció inactiva) han permitido exportar grandes volúmenes de cemento y clinker a través del puerto. Tanto el caso de los contenedores como el de los graneles minerales sugieren que el proceso de privatización ha sido un elemento dinamizador en este puerto, ahora es importante conocer las connotaciones territoriales tanto de la apertura comercial como del proceso de privatización en los principales puertos del litoral.

**GRAFICA Nº 14**  
**EVOLUCION EN EL MANEJO DE CONTENEDORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO, 1982**  
**1996**  
**TEU'S**



- ◆ Salina Cruz
- Lázaro Cárdenas
- △ Manzanillo
- × Guaymas
- ✱ Ensenada
- Topolobampo

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de la Dir. Gral. de Marina Mercante y la Dir. Gral. de Puertos (SCT).

## 7. DE LOS TERRITORIOS-ZONA A LOS TERRITORIOS-RED EN LOS PUERTOS DEL PACIFICO MEXICANO.

### 7.1. Rutas marítimas y rutas terrestres en la formación de redes.

Al explicar la importancia de las rutas marítimas y las rutas terrestres en la organización espacial del Mediterráneo, Braudel decía que el mar es ante todo "una superficie de transporte".(Braudel, 1985, p.51). Esta visión de la articulación entre el territorio y una superficie líquida que vincula a regiones, a culturas, a formas productivas tiene mucho sentido en la actualidad. En efecto, con la apertura comercial y el incremento de las rutas marítimas se refuerzan y estimulan las rutas terrestres y se crea la posibilidad de un vínculo más amplio desde el litoral hacia las regiones interiores.

Las rutas no pueden considerarse como elementos aislados o separados de los centros de población. "Ciudades y rutas, rutas y ciudades forman un solo y único aspecto del equipo humano del espacio". (Braudel, 1953, p.367). Las ciudades son creadoras de rutas, pero a la vez son creadas por ellas. En efecto, sin rutas no podría haber ciudades. Las ciudades se nutren de las rutas, se nutren del movimiento y "viven de un control del espacio que ejercitan gracias a las rutas que de ellas arrancan, de su constante adaptación a condiciones nuevas y de sus evoluciones lentas o bruscas". (Braudel, 1953, p. 414).

Ahora bien, la diferencia entre ese periodo que evoca los albores del sistema mundial capitalista y la actual fase de la economía-mundo es la creación, más que de rutas en sí, de redes que integran procesos productivos fragmentados en un espacio global. Redes que, a diferencia de las rutas tradicionales, se caracterizan por la integración de los sistemas de transporte, por la anulación de "la ruptura de carga" entre la superficie líquida y terrestre, por la creación de soportes físicos que apoyan la simultaneidad espacio-temporal propia de la globalización, por la incorporación de los sistemas de información y comunicación al interior de las rutas, lo cual permite conocer en tiempo real, es decir, simultáneamente el estado de las diversas fases del proceso de producción-distribución, en distintos lugares del planeta. Precisamente, lo que diferencia al periodo actual de globalización de

etapas anteriores de la economía mundial capitalista es la posibilidad de fragmentar y simultáneamente trabajar como una unidad en tiempo real a escala planetaria. (Castells, 1996). Obviamente, para alcanzar tales características de simultaneidad espacio-temporal se requiere de la conformación de redes complejas como las anteriormente descritas, más que de simples rutas.

Esto no implica que las rutas desaparezcan, por el contrario, ellas se transforman en soportes físicos y en tramos de redes complejas de producción-distribución, dado que la fragmentación global inserta al transporte y la distribución física dentro del ámbito de la producción inmediata. Así, las rutas se integran en redes que conducen a estructurar de manera diferente el territorio.

Lo cierto es que el espacio-movimiento que describió y analizó Braudel en la Europa de los siglos XVI, XVII y XVIII se amplifica en forma superlativa durante actual fase de fragmentación global de los procesos productivos. Las rutas marítimas y terrestres integradas en redes complejas revalorizan lugares y espacios determinados. Pero, al mismo tiempo, hay lugares sin rutas y sin redes, o con rutas de escasa densidad. Son lugares o regiones que tienden a quedar excluidos de los procesos de internacionalización económica, social y cultural, lugares que parecen estancarse y decaer abruptamente en sus niveles de desarrollo. En este sentido, las redes y rutas no solo son elementos de integración, pueden ser también de exclusión.

## **7.2. Rutas marítimas, redes de transporte y territorio.**

Las rutas marítimas integradas en redes de producción-distribución globalizadas definen en gran medida la viabilidad de un puerto, así como su articulación con regiones de tierra adentro. El desarrollo de un puerto se limita sino logra atraer rutas que lo conecten con diversas regiones del mundo. La confluencia de rutas y de redes de transporte sobre un nodo portuario no solo influye en su conexión con el exterior, sino que determina también el vínculo y la conexión con las regiones internas.

Ahora bien, hay diferentes vertientes en la conformación de las rutas y redes marítimas que conducen a diversas formas o posibilidades de conexión del puerto. Esta variedad, agrupada en dos grandes vertientes, procede del tipo de servicio que ofrecen navieras y/o los operadores de transporte multimodal. Por un lado, los llamados barcos "trampa" o "charters" no tienen rutas fijas, ni frecuencia regular, pues atienden pedidos específicos sin regularidad en el tiempo. En este caso, podría hablarse de rutas irregulares en redes sin continuidad, sin frecuencia establecida. Los barcos "trampa" se dedican básicamente al movimiento de mercancías a granel, sean estos de origen mineral o agrícola, sean fluidos o sólidos.

Por otro lado, existen las llamadas líneas regulares, asociadas en conferencias marítimas o independientes, que establecen una constancia en sus arribos al puerto y una frecuencia fija dentro de redes establecidas a las que pueden adecuarse los usuarios. Las líneas regulares se dedican principalmente al movimiento de carga contenerizada y de carga general unitizada.

A grandes rasgos, puede decirse que los barcos "trampa" mueven materias primas e insumos de poca elaboración, caracterizados por los altos volúmenes y el escaso valor unitario de las mercancías, en tanto que las líneas regulares transportan productos más sofisticados y de mayor valor monetario por unidad de peso.

Pero lo importante, desde la perspectiva de este trabajo, es la implicación territorial que supone cada uno de estos grandes tipos de rutas marítimas. En este sentido, cabe señalar que un puerto con rutas irregulares, alimentado por buques "trampa", difícilmente podrá tener un vínculo territorial y productivo de largo alcance. La irregularidad de las rutas supone generalmente una red discontinua e inestable, inapropiada para los flujos que proceden de regiones o fragmentos territoriales alejados del puerto, más aún si se trata de bienes intermedios manufacturados que requieren de frecuencias regulares y exhaustiva puntualidad en las redes de producción global.

Las características de los productos manejados por rutas irregulares condiciona el despliegue territorial de los vínculos del puerto. Por ejemplo, los flujos de graneles minerales o agrícolas tienden a provenir de zonas cercanas al puerto porque la

lejanía implica mayores costos de transporte terrestre y ese factor tiene gran peso en la comercialización de los graneles, caracterizados por su baja densidad económica, es decir, por su escaso valor monetario por tonelada. De hecho la realización de estos productos en el exterior es sólo posible por la existencia de los barcos "trampa", pues estos operan con menores costos que las líneas regulares y, por lo tanto, con menores fletes. En efecto, los barcos "trampa" o "charters", al no pertenecer a ninguna conferencia marítima, se manejan en un mercado desregulado y tienen menos obligaciones en cuanto a la regularidad de los servicios, la edad de la flota, las prestaciones de la fuerza de trabajo y otros que se reflejan en costos de operación menores y la posibilidad de ofrecer fletes más bajos.

Por otra parte, la presencia de rutas marítimas regulares extiende el "hinterland" o zona de influencia de un puerto. Los vínculos territoriales de larga distancia son tan posibles como los cercanos. Las regiones interiores pueden articularse de manera certera al litoral, las cadenas productivas pueden circular masivamente a través de este lugar, siempre y cuando los agentes sociales involucrados logren integrar las redes y rutas marítimas y terrestres. El puerto puede convertirse en un nodo de mayor relevancia en la integración de procesos productivos y territoriales fragmentados. Las características de las mercancías manejadas por las líneas regulares también permite reducir la importancia de la distancia. En efecto, por estas rutas se manejan productos de mayor valor monetario, en los que la incidencia de los costos de transporte tiene menor relevancia.

En ese sentido, la lejanía de las regiones interiores tiene menos peso y lo importante pasa a ser el tiempo y la puntualidad con que se desarrolla la distribución física de las mercancías. Así mismo, la regularidad de estas líneas permiten que se inserten a través de ellas cadenas de producción globalizada que trabajan con inventarios mínimos en sus plantas localizadas, por lo general, en ciudades medias y grandes del interior del país. De esa forma, el arribo de líneas regulares supone nexos con áreas urbanas, cercanas o lejanas al puerto, a las que se desplazan bienes intermedios y bienes de consumo final mediante conexiones terrestres que habrán de ser lo suficientemente eficaces para movilizar estos flujos en forma expedita.

Así, la conformación de redes con un tipo u otro de rutas (o con ambas, simultáneamente) indica, por una parte, las características del puerto, el tipo de flujos que por él se mueve y, por otra, el tipo de estructura territorial que puede establecer desde el litoral hacia las regiones interiores del país.

Las alteraciones en las redes y rutas marítimas (en especial las regulares), tienen gran relevancia en el desarrollo de los puertos. Cuando las rutas regulares se reestructuran y dejan de pasar por determinado lugar, cuando reducen su importancia al manejar menores volúmenes, o cuando disminuyen su frecuencia, el desarrollo del puerto se perturba y la conexión con el mundo y con las regiones internas se debilita.

En definitiva, las rutas, como sustento físico y segmento estratégico dentro de las redes, son elementos relevantes en la estructuración del territorio en esta fase de fragmentación y globalización de los procesos sociales y económicos. La conformación de redes y la modificación de rutas se ha presentado recurrentemente en el litoral del Pacífico mexicano desde la apertura comercial. Tal reajuste, ha provocado altibajos e inclusive inestabilidad en el desarrollo de algunos puertos, pero a la vez ha dado lugar al establecimiento de nuevas formas de estructuración territorial en puntos selectos del litoral.

### **7.3. Rutas, redes y reestructuración territorial en puertos del Pacífico Mexicano a partir de la apertura comercial.**

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

En la década de los noventa, el reajuste de las redes y rutas marítimas define una nueva jerarquía de puertos y, en algunos casos, propicia formas de inserción territorial inéditas en el litoral del Pacífico mexicano. Para entender el proceso y la forma de integración territorial de los puertos con las regiones interiores no basta

con quedarse en la definición y descripción de la ruta. Hay que analizar su contenido, es decir, la diversidad de redes productivas que circulan por las rutas, en especial, por la rutas marítimas regulares. Precisamente, en este capítulo se aborda la cuestión de la integración territorial de los principales puertos del Pacífico mexicano en función de las rutas y redes que se articulan a través de ellos.



#### **7.4. La desvinculación territorial del puerto de Ensenada.**

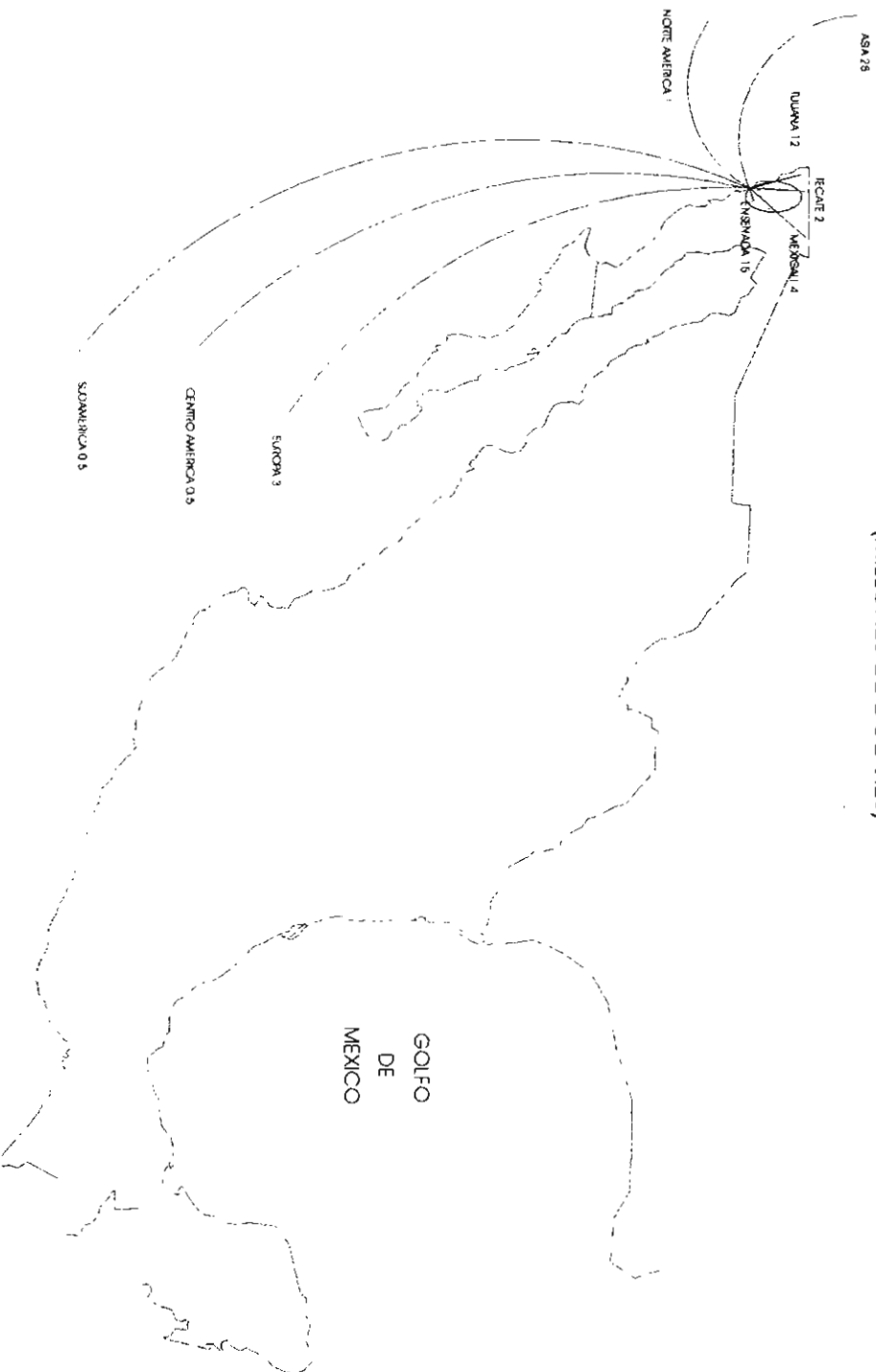
En la actualidad (datos 1995), existen dos rutas marítimas regulares, con escasa frecuencia, en el puerto de Ensenada. Asimismo, eventualmente atracaban buques "trampa" procedentes del exterior. El movimiento más voluminoso corresponde al cabotaje de calizas realizado en buques "trampa" desde Punta Chinas, en el litoral de Baja California. Este granel mineral forma parte de la cadena de producción de la planta de Cementos Guadalajara (del Grupo Cemex) ubicada en Ensenada. Se trata del movimiento "puerto a puerto" de un insumo necesario para la fabricación de cemento.

En cuanto a los flujos internacionales, cabe decir que la principal ruta marítima regular que en 1995 arribaba al puerto era la establecida por Transportación Marítima Mexicana (TMM) entre el Lejano Oriente y México. Tal ruta toca ocasionalmente en puerto de Ensenada. La frecuencia actual es mensual, es decir, arriba un barco por mes aproximadamente y el flujo de contenedores es mínimo; no alcanza los cincuenta teu's por barco, lo cual supone un movimiento muy costoso, dada la serie de gastos por derechos y aprovechamiento que implica el arribo de cualquier buque a un puerto.

Hasta 1993, la frecuencia por esta ruta era de tres veces por mes, en intervalos de diez días. Desde luego el movimiento de contenedores era notablemente más elevado (en 1992 alcanzó un promedio de 600 teu's por barco) y la influencia del puerto sobre el territorio nacional era mayor. Los flujos conectaban al puerto con procesos productivos desarrollados en importantes ciudades del norte de país, entre las que destacan Hermosillo y San Luis Río Colorado en Sonora y Mexicali, Tecate y Tijuana en Baja California.

Desde 1994, con la reestructuración de redes y rutas, las conexiones marítimas de Ensenada se debilitaron y, con ello, la vinculación del puerto con sus regiones internas. En efecto, el vínculo regional del puerto se ha comprimido ha tal punto que los escasos flujos actuales están dirigidos principalmente a la propia ciudad de Ensenada y a Tijuana, ubicada a 120 Kilómetros del puerto.(Mapa N°12).

MAPA NO. 12  
PUERTO DE ENSENADA, B.C.N.  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1994.  
(MILLONES DE DOLARES)



ZONA DE MAYOR VINCULACION TERRITORIAL

NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.

FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DAOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE (S.C.I.)

La otra línea regular que arriba al puerto de Ensenada es "K Line". Esta naviera japonesa también tiene una baja frecuencia y el volumen manejado es escaso. Mensualmente arriba un barco pequeño de esta naviera y descarga aproximadamente mil toneladas de lamina de acero para empresas locales. Tal embarcación se dirige a Manzanillo y posteriormente a Centro América.(Cuadro N°4).

Las dificultades de Ensenada para consolidarse como un nodo articulador de corrientes comerciales internacionales son múltiples. A pesar de localizarse cerca de importantes zonas de crecimiento industrial en el norte del país, tiene serias desventajas para competir con los puertos norteamericanos de California, cuyas frecuencias de salida y volúmenes de carga son muy altos y los niveles de integración modal les permiten ampliar sus zonas de influencia hasta regiones alejadas del litoral.

Esta situación refleja un hecho ineludible en el funcionamiento de los puertos a partir de la apertura comercial. El derrumbe de las barreras proteccionistas pone a los puertos a competir entre sí y, en ese sentido, difícilmente pueden mantenerse hinterlands "cautivos", como en épocas previas.(Unctad, 1992). Normalmente podría decirse que el Estado de Baja California Norte es la región "natural" para ser atendida por el puerto de Ensenada, es decir, esta dentro de su hinterland; sin embargo, la apertura económica, la globalización de las relaciones productivas, el gran avance en el intermodalismo y la integración de los sistemas de transporte rompe con el esquema de hinterland o zona de influencia natural o cautiva de un puerto. Ahora, el hinterland pasa a ser común o colectivo a varios puertos que puedan extender sus conexiones hacia una determinada zona. La exclusividad desaparece, ahora hay que competir, con agentes y operadores de transporte multimodal poderosos a nivel internacional, por las regiones y sus mercados.

Adicionalmente, Ensenada presenta desventajas en cuanto a conexiones e integración de los modos de transporte terrestre. En el puerto sólo existe la posibilidad de conexión con el interior a través del autotransporte, pues el sistema ferroviario nacional no llega a este lugar. Esta situación limita significativamente su competitividad. El potencial del ferrocarril para operar determinadas cargas con menores costos que el autotransporte es un beneficio del que no puede gozar

actualmente Ensenada. La ausencia de conexiones ferroviarias se refleja también en menos posibilidades para la expansión de su zona de influencia.

CUADRO N° 4

RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO DE ENSENADA, 1995

| <b>LINEAS REGULARES</b>          | <b>FRECUENCIA</b>          | <b>RUTA</b>   |
|----------------------------------|----------------------------|---|
| TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA | 1/MENSUAL                  | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO                            |
| "K" LINE                         | 1/MENSUAL                  | ASIA, MEXICO SUDAMERICA                               |
| <b>LINEAS IRREGULARES</b>        | <b>SIN FRECUENCIA FIJA</b> | <b>SIN RUTA FIJA<br/>ORIGEN Y DESTINO PRINCIPALES</b> |
| BUQUES TRAMPA                    | ESPORADICAMENTE            | ASIA, NORTE AMERICA SUDAMERICA, EUROPA                |

NOTA: Se entiende por líneas irregulares aquellas que tienen un contrato de fletamento, por viaje o por tiempo, sin ruta ni frecuencia fija.

FUENTE: Elaboración propia con base en información de la API Ensenada, B.C., 1995

Al respecto cabe señalar que, con la reestructuración de redes y rutas realizada por Transportación Marítima Mexicana, los flujos de lamina de acero y de parte automotrices para la planta de Ford localizada en Hermosillo, realizados hasta 1993 por Ensenada, ahora se efectúan por Long-Beach y por el puerto de Manzanillo. En este último caso, se utiliza el ferrocarril como modo de transporte terrestre para realizar tal desplazamiento. Este es un claro ejemplo en el que la cercanía del puerto a determinado lugar de producción no es suficiente para atraer los flujos comerciales. Un puerto sin las conexiones suficientes, sin la presencia de actores importantes interesados en el construcción de redes y sin la adecuada integración de los modos de transporte terrestres difícilmente podrá integrarse a las redes globales de producción-distribución de las mercancías y, por lo tanto, su impacto en el territorio y en la reestructuración espacial será poco significativo.

Ahora bien, en este caso la escasa vinculación del puerto con el territorio difiere de la acelerada integración de su entorno regional a las redes de producción global. En efecto, localidades cercanas al puerto como Tijuana y Mexicali, así como la propia ciudad de Ensenada, son actualmente lugares privilegiados para el asentamiento de las llamadas industrias maquiladoras de exportación, sin embargo, las redes físicas de estos segmentos de la producción global se articulan a través de puertos norteamericanos. En todo caso, dada la ubicación del puerto, es factible que mediante adecuaciones en el territorio tal como la creación de soportes materiales de la simultaneidad y la formación de redes intermodales de transportes y comunicaciones, Ensenada pudiese incorporar algunos flujos de cadenas productivas que realizan fases terminales y de ensamblado en la región. Dado que sus posibilidades de competir con puertos como Long Beach y Los Angeles, en California, son nulas, tendría que insertarse en las redes globales como un nodo alimentador de estos hubs globales<sup>(1)</sup>. Lo cierto es que, en la actualidad, el puerto de Ensenada y los agentes que gravitan en torno a él tienen que promover cambios tanto operativos, organizativos y territoriales para articularse al “espacio de flujos” y al territorio-red que se ha conformado en la frontera norte de México.

---

<sup>(1)</sup> Las embarcaciones pequeñas producen en ocasiones congestión y demora para otros navíos en los puertos Norteamericanos de Long Beach y Los Angeles, la derivación de una porción reducida de estas rutas hacia Ensenada tendría efectos muy importantes en el desarrollo del puerto mexicano y en su inserción territorial.

## 7.5. Guaymas: El predominio de los territorios-zona.

El puerto de Guaymas tiene características diferentes en la configuración de las rutas marítimas. No tiene rutas ni líneas regulares y eso tiene implicaciones directas en su inserción territorial. A él sólo arriban buques "trampa" o "charthers" (Cuadro N°5). Esto supone, entre otras cosas, que no hay frecuencia o, al menos, no la hay en el sentido de una regularidad en los arribos. Precisamente el predominio de los barcos "trampa" supone irregularidad en los arribos, aunque tal falta de constancia se ajusta a ritmos específicos demandados por los ciclos productivos del sector primario y por el movimiento de graneles.

Guaymas es principalmente un puerto granelero, lo cual hace evidente el predominio de los servicios marítimos irregulares, es decir, de los servicios fletados para cargas específicas. Los graneles minerales y agrícolas de la región son determinantes en el funcionamiento del puerto.

La ausencia de líneas regulares tiene efectos sobre la inserción regional del puerto en el país. En primer término, difícilmente podrán lograrse vínculos con regiones internas que no sean aledañas al puerto. La distancia o lejanía terrestre al puerto se maneja de mejor manera cuando hay frecuencias estables en la llegada o salida de embarcaciones; en cambio la ausencia de frecuencia determina lazos regionales más limitados. El "hinterland" o zona de influencia de un puerto que funciona en base a buques "trampa" se constriñe, por lo general, a la región más próxima. En este sentido, la concepción de proximidad y de continuidad territorial aun tiene importancia en la organización y vinculación territorial de este puerto.

Guaymas no escapa a esta definición, es un puerto eminentemente regional. Sus nexos fundamentales se dan con las zonas de producción y consumo del propio Estado de Sonora. La producción agropecuaria del Valle del Yaqui está claramente vinculada al puerto de Guaymas, tanto para la exportación de excedentes como para la importación de insumos, sean estos fertilizantes, granos o alimentos para la producción ganadera. La producción regional de graneles minerales también se vincula al puerto, tanto en el caso del cemento y la barita de

Hermosillo como en los productos derivados del cobre procedentes de Nacozari. Así, prácticamente la totalidad de los flujos de mercancías que atraviesan el puerto de Guaymas proceden o tienen como destino las localidades de la propia región.(Mapa N°13).

CUADRO N° 5

## RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO DE GUAYMAS, 1995

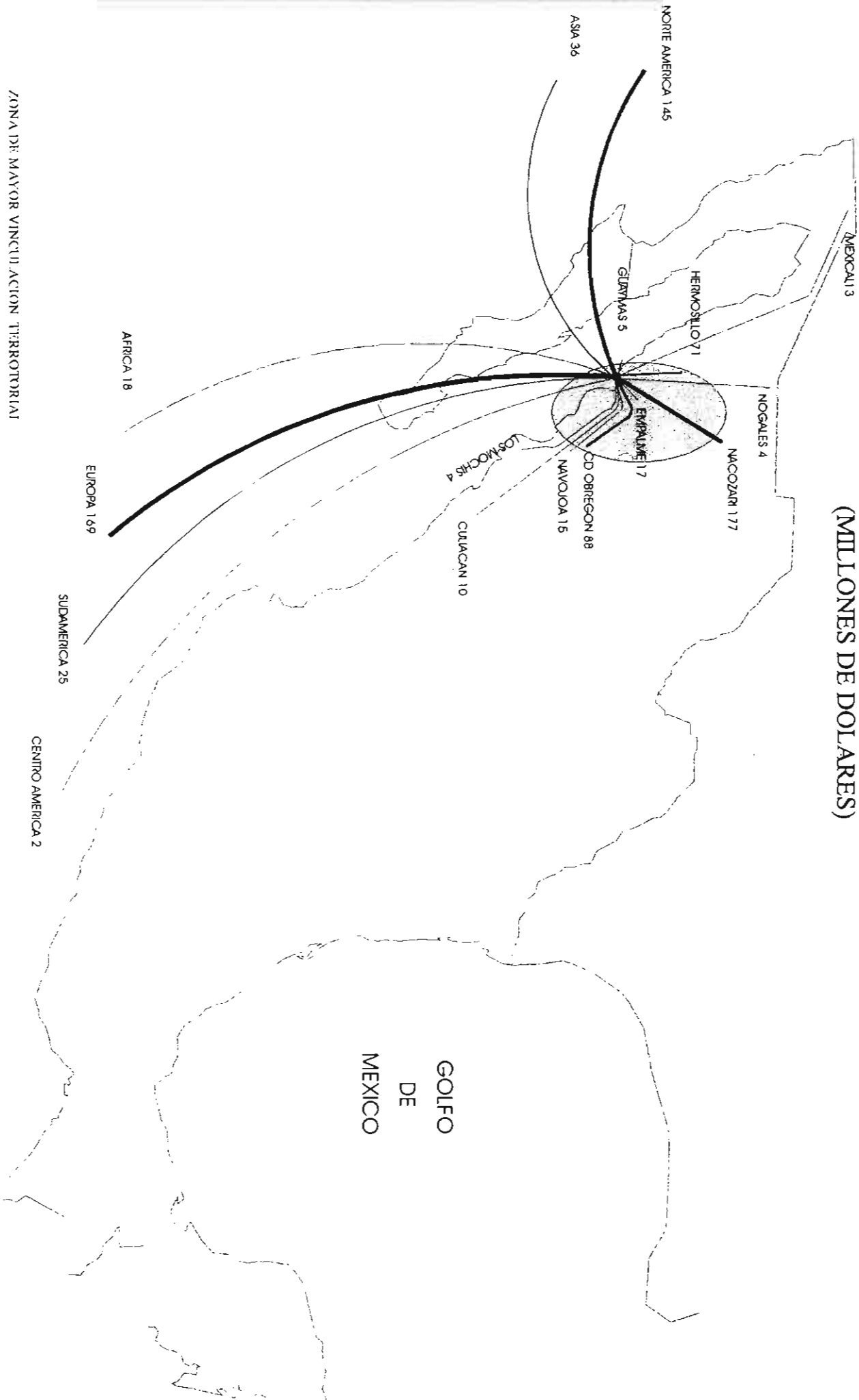
| LINEAS REGULARES   | FRECUENCIA                            | RUTA  |
|--------------------|---------------------------------------|---|
| -----              | -----                                 | -----   |
| LINEAS IRREGULARES | SIN FRECUENCIA FIJA                   | SIN RUTA FIJA<br>ORIGEN Y DESTINO PRINCIPALES |
| BUQUES TRAMPA      | GRAN CANTIDAD DE<br>ARRIBOS Y SALIDAS | EUROPA, NORTE AMERICA,<br>ASIA, SUDAMERICA    |

NOTA. Se entiende por líneas irregulares aquellas que tienen un contrato de fletamento, por viaje o por tiempo, sin ruta ni frecuencia fija.

FUENTE: Elaboración propia con base en información de la API Guaymas, Son., 1995.

De hecho, el puerto opera y se inserta en un espacio donde se presentan características evidentes de homogeneidad y continuidad territorial (grandes extensiones territoriales de trigo, maíz y sorgo, por ejemplo). En términos de Veltz (1994) puede decirse que Guaymas se integra y forma parte de un ámbito espacial donde predominan las características del territorio-zona, es decir, donde elementos como la proximidad, la cercanía, la relativa homogeneidad tanto territorial como cultural predominan sobre otras formas de organización territorial. Efectivamente, en este caso, la lógica de tiempo y espacio, así como la lógica productiva, organizacional y cultural es relativamente homogénea. No se observa la heterogeneidad de la integración territorial que muestra un puerto global con vínculos multiregionales.

MAPA No. 13  
 PUERTO DE GUAYMAS, SON.  
 FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1994.  
 (MILLONES DE DOLARES)



ZONA DE MAYOR VINCULACION TERRITORIAL

NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES  
 FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.H.I. Y LA DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTIL (S.C.I.)



Ahora bien, esto no obsta para que se presenten algunos elementos que tienden hacia la reticularización espacial, es decir, hacia una reestructuración que conduce a la conformación de territorios-red. Al respecto, 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. Se trata del desarrollo de “instalaciones gemelas” entre el litoral (el puerto) y el interior. Es sorprendente observar como la gran infraestructura de silos mecanizados para el almacenamiento y distribución de granos en Ciudad Obregón (a 120 Kilómetros de Guaymas) esta hermanada con la infraestructura o soportes materiales de este tipo, localizada en el puerto. El vínculo de la red productiva y territorial es evidente. Ambos nodos, Ciudad Obregón y Guaymas estructuran ese vínculo apoyándose en redes que incluyen los soportes físicos para los procesos de producción-distribución y los sistemas de comunicaciones y transporte<sup>(2)</sup>. De hecho, las “instalaciones gemelas” en el litoral y el interior no son más que los soportes de la simultaneidad (Castells, 1996), propios del “espacio de flujos”, del territorio-red (Veltz, 1994) y de la concepción del espacio-tiempo simultáneo (Hiernaux, 1995).

En el caso del cemento procedente de Hermosillo (ciudad ubicada a 115 Kilómetros de Guaymas) la situación es similar. La construcción, durante la década de los ochenta, de una planta especializada de almacenamiento y distribución de cemento en el puerto, hermanada con las plantas de producción y distribución de Hermosillo, mejoró la estrategia logística y generó un vínculo productivo y territorial entre los dos lugares con las características propias del “espacio de flujos” o el territorio-red de Veltz (1994), es decir, con nodos en los fragmentos territoriales extremos (Guaymas y Hermosillo, en este caso) y con una red directa de conexión que posibilita la producción y exportación masiva de este producto.

En todo caso, Guaymas presenta, en términos generales un vínculo territorial similar al de otros puertos del litoral, esto es, básicamente constreñido a su región

---

<sup>(2)</sup> La construcción de la autopista de cuatro carriles que une a Guaymas con Ciudad Obregón y Navojoa y la modernización del transporte ferroviario en la zona son transformaciones relevantes para afianzar nuevas formas de organización territorial y nuevas concepciones espacio-temporales.

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 la región, recientemente internacionalizadas, han ajustado sus ritmos y tiempos de producción y distribución a los requerimientos de redes globalizadas. En estos procesos se perfilan incipientemente características propias del territorio-red, es decir, del espacio fragmentado y discontinuo que, en el caso en cuestión, se manifiesta sobre un ámbito regional acotado y menos disperso. Y es que las redes, según Storper y Harrison (1994), pueden articularse tanto a cortas distancias como a largas distancias. El problema que queda por resolver en un futuro próximo, cuando estas tendencias se asienten, es saber hasta qué punto la emergencia de tales redes afianzan a la región y vuelven más sólido al ámbito local frente a los imperativos globales o, por el contrario, si estas redes desestructuran a una región que ha estado articulada más o menos coherentemente desde la concepción y perspectiva del territorio-zona.

Por otra parte, para que Guaymas pueda tener impacto y alcanzar zonas más alejadas parece necesaria la incorporación de rutas marítimas regulares y la conformación de redes intermodales en el puerto. En la década de los ochenta, cuando arribaban los barcos de contenedores de Transportación Marítima Mexicana que ofrecían un servicio regular, el alcance regional del puerto tendió a ampliarse. Aunque gran parte de los flujos transportados por esa línea se vinculaban a la industria automotriz de Hermosillo, se observaban también flujos de bienes intermedios manufacturados hacia los estados de Chihuahua, Baja California y Sinaloa que actualmente no se enlazan por esta vía. En definitiva, esas tendencias no se consolidaron, fueron efímeras. Tal parece que la capacidad de este ámbito territorial para adaptarse rápidamente a las nuevas exigencias del "espacio de flujos" y del territorio-red (que son precisamente las del territorio flexible, discontinuo y, en ocasiones, fragmentado) no ha sido tan elevada ni tan inmediata, dada las inercias propias de la conformación previa y predominante de la región como territorio-zona.

Por último, cabe señalar que entre las dificultades para conformar redes globales de bienes manufacturados que fortalezcan y diversifiquen los vínculos territoriales del puerto destacan las limitaciones para atraer rutas marítimas regulares. Como se mencionó en capítulos anteriores, aunque en el norte del país existen importantes centros industriales en expansión, los puertos del litoral tienen que

competir con los altos volúmenes y las altas frecuencias de los puertos enclavados en el litoral norteamericano del Pacífico que maneja gran parte de la red del Lejano Oriente hacia las plantas maquiladoras de la frontera norte. Asimismo, la exportación de productos manufacturados de la región hacia Centroamérica, Sudamérica, Asia y Oceanía sale por los puertos norteamericanos, donde existen redes articuladas hacia los destinos mencionados. Cabe mencionar que este último tipo de flujos es aún reducido, por lo que se dificulta la atracción de navieras y operadores de transporte multimodal hacia el puerto. Así, en el futuro inmediato, es probable que Guaymas se mantenga como un importante puerto regional especializado en el movimiento de elevados volúmenes de graneles, por medio de los servicios de buques "trampa" o fletados.

## **7.6. Topolobampo: Ausencia de rutas marítimas, escasa articulación territorial del puerto.**

El puerto de Topolobampo tampoco opera con líneas regulares y, por lo tanto, su radio de acción se constriñe a la región más cercana al puerto. Sin embargo, existe una gran diferencia entre Guaymas y Topolobampo. El primer puerto ha consolidado a través de los años sólidos lazos con su región, por lo tanto, a pesar de trabajar sólo con buques "trampa", lo hace en gran escala. Por el contrario, Topolobampo presenta lazos regionales menos sólidos y un escaso contacto con el comercio exterior. Por ello los escasos flujos internacionales que se mueven a través del puerto, por medio de servicios irregulares, prácticamente no rebasan los límites municipales y tienen poco impacto en la economía local.

Topolobampo trató de ser habilitado como un puerto importante para el flujo de cadenas productivas globalizadas a principios de la década de los noventa. Sin embargo, tal propósito está lejos de alcanzarse, a pesar de las fuertes inversiones realizadas. La terminal de contenedores en la que se pretendía mover carga del norte de México y del sur de los Estados Unidos no aparece como una opción viable para manejar tales flujos en este momento.

El caso de Topolobampo muestra hasta que punto la globalización de las relaciones económicas ha modificado las características y el papel que debe desempeñar un puerto. El puerto volvió a ser considerado como una estructura independiente del resto de los eslabones que conforman las redes internacionales de producción-distribución de mercancías. En efecto, su proyecto de modernización consideró sólo un eslabón de la cadena de distribución física internacional: la infraestructura portuaria. Sin embargo, el puerto de la globalización es solo un nodo en las redes productivas internacionales y si no se resuelve simultáneamente el problema de las conexiones terrestres y las comunicaciones hacia los puntos de producción, distribución y consumo con las que pretende relacionarse, tal red con sus respectivos nodos quedará trunca y, por lo tanto, será inviable.

CUADRO N° 6

## RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO DE TOPOLOBAMPO, 1995

| LINEAS REGULARES   | FRECUENCIA          | RUTA  |
|--------------------|---------------------|---|
| -----              | -----               | -----   |
| LINEAS IRREGULARES | SIN FRECUENCIA FIJA | SIN RUTA FIJA<br>ORIGEN Y DESTINO PRINCIPALES |
| BUQUES TRAMPA      | ESPORADICAMENTE     | NORTE AMERICA, EUROPA<br>SUDAMERICA           |

NOTA: Se entiende por líneas irregulares aquellas que tienen un contrato de fletamento, por viaje o por tiempo, sin ruta ni frecuencia fija

FUENTE: Elaboración propia con base en información de la API Topolobampo. Sin . 1995

En Topolobampo se modernizó la infraestructura portuaria a través de la construcción de una terminal especializada de contenedores, pero no se mejoró el siguiente eslabón de la red, esto es, la conexión ferroviaria con el norte de México y el sur de los Estados Unidos. Para conseguir tal propósito se tendría que remodelar el ferrocarril Chihuahua-Pacífico. Además de rectificar el trazo de la vía, es necesario ampliar el gálibo de una gran cantidad de túneles y puentes para permitir el manejo de trenes de doble estiba de contenedores que hiciera viable y competitivo usar esta red de distribución internacional. Sin tal proceso integral de modernización resulta difícil atraer a los agentes sociales y económicos interesados en conformar una red internacional de distribución física a través de esta vía.

Topolobampo ha permanecido entonces como una estructura poco vinculada a las redes de producción-distribución y al territorio, sin líneas marítimas regulares y con escasos movimientos relacionados a la producción regional caracterizada por una prolífica zona agrícola, ubicada en el Estado de Sinaloa. La ausencia de rutas regulares y la poca frecuencia con que arriban los buques "trampa" repercute

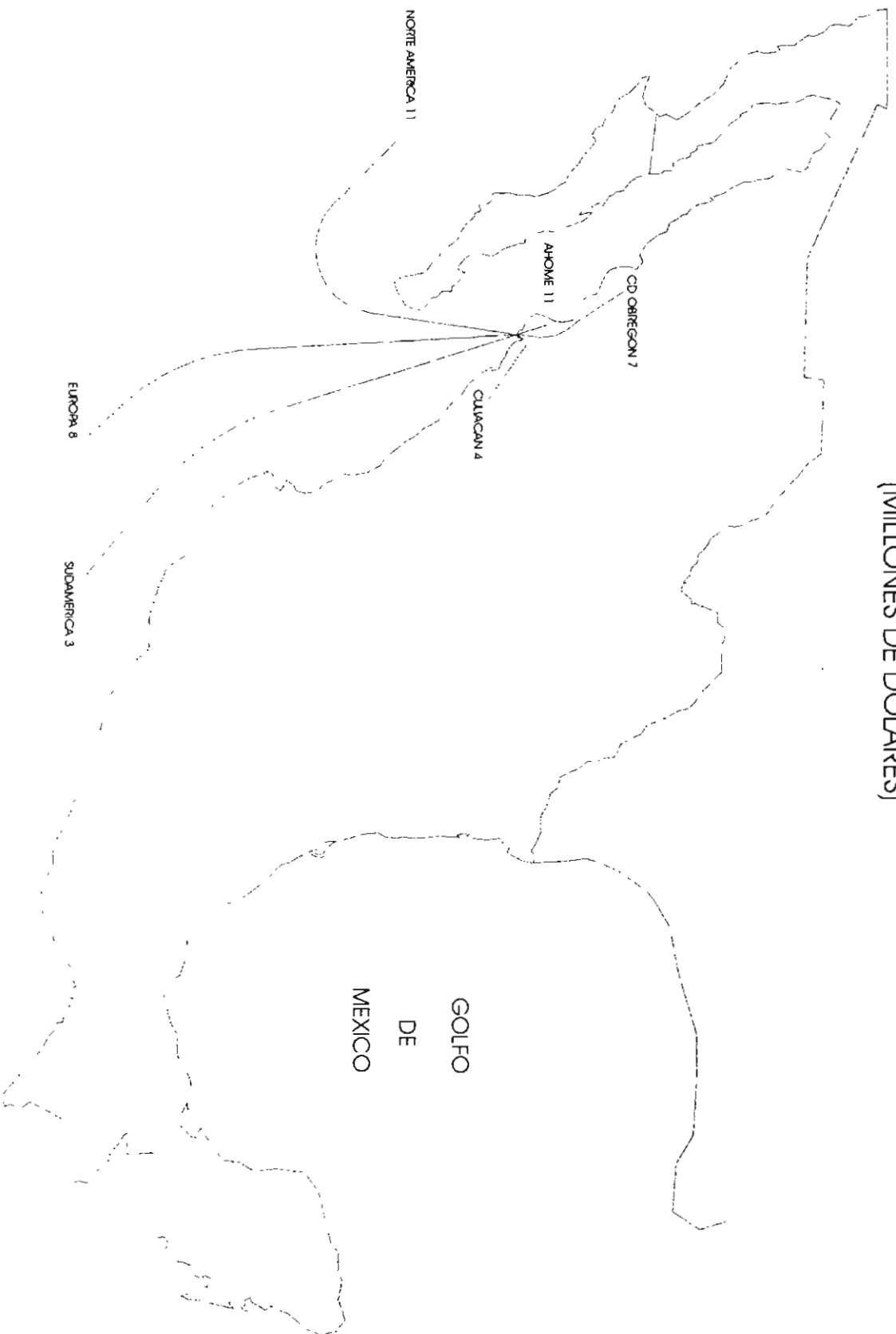
directamente en el hinterland del puerto. Los débiles flujos comerciales difícilmente van más allá del Municipio de Ahome.(Mapa N°14). Ocasionalmente, por Topolobampo se exporta maíz de la región y se importan fertilizantes requeridos por los productores agrícolas locales.

Ahora bien, los flujos de mayor importancia, por el valor monetario y la diversidad de productos, son realizados por rutas de cabotaje, que funcionan básicamente en base a transbordadores<sup>(3)</sup> entre el litoral del Estado de Sinaloa y la península de Baja California. Tal actividad otorga al puerto el rol de nodo articulador entre el Macizo continental y la península. Se trata de abastecer a distintas localidades de Baja California Sur de productos de consumo final y algunos bienes intermedios fabricados en el continente, pero también se trata de desplazar la producción agrícola y pesquera de la península para comercializarla en el mercado nacional. Desde la perspectiva territorial puede decirse que el puerto posee un hinterland cautivo, dada las limitaciones geográficas e infraestructurales para acceder a la parte sur de la península por otra vía que no sea la marítima. Por lo tanto, aunque Topolobampo queda prácticamente fuera de las redes productivas y territoriales globales y sus vínculos con las regiones interiores del macizo continental son limitadas, opera y establece vínculos con una zona delimitada, con un mercado cautivo a la manera de la inserción territorial de los puertos que predominó en la fase previa de sustitución de importaciones.

---

<sup>(3)</sup> Los transbordadores permiten establecer el sistema de transporte multimodal conocido por el nombre de "roll on roll off" para flujos puerta a puerta en extensiones espaciales no demasiado largas, puesto que permite que los camiones y trailers sean embarcados para cubrir los tramos marítimos y continúen, sin ruptura de carga en los tramos terrestres, hasta el destino final.

MAPA No. 14  
PUERTO DE TOPOLOBAMPO, SIN.  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1994.  
(MILLONES DE DOLARES)



NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR SOLO INCLUYE IMPORTACIONES.

FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.F.I. Y AL DIRECTOR GRAL DE MARINA MERCANTE (S.C.I.).

## **7.7. Salina Cruz: Débil articulación regional.**

### **7.7.1. Redes y rutas en el puerto de Salina Cruz.**

Salina Cruz ha visto disminuir la importancia de las rutas marítimas regulares en los últimos años, por eso su inserción en los mercados internacionales y su articulación territorial con las regiones interiores del país se ha debilitado.

Hasta 1987, la principal ruta marítima regular, operada por Transportación Marítima Mexicana (TMM), en su recorrido desde Asia y la costa oeste de Estados Unidos, atracaba, en primer lugar, en el puerto de Salina Cruz para dirigirse después hacia Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Esta prioridad otorgada al puerto propició una ampliación de su "hinterland" y sus vínculos con el territorio nacional alcanzaron no sólo el sureste del país, sino también el centro.

Tal proceso no logró consolidar una fuerte corriente de flujos internacionales de mercancías, ni integrar cadenas de transporte eficaces. En efecto, las deficiencias de las conexiones terrestres y la lejanía de los principales centros productores y consumidores, ubicados en el centro del país, dificultaron la consolidación de los vínculos territoriales del puerto.

A fines de la década de los ochenta, cuando Transportación Marítima Mexicana reestructuró esta ruta regular arribando primero a Lázaro Cárdenas y luego a Salina Cruz, los flujos de carga contenerizada en el puerto disminuyeron y su inserción regional se contrajo al sureste del país.

Pero la pérdida de importancia en las rutas regulares no para allí. Desde fines de 1993, la principal ruta ya no escala el puerto. En efecto, la ruta a Oriente y la costa oeste de los Estados Unidos, operada por Transportación Marítima Mexicana, llegaba, en primer término, a Manzanillo y después a Lázaro Cárdenas omitiendo su atraque en el puerto de Salina Cruz. A mediados de 1995, también se omitió la escala en Lázaro Cárdenas y los flujos contenerizados de TMM en el Pacífico mexicano se concentraron en Manzanillo.



A pesar de las sucesivas reestructuraciones, Salina Cruz no quedó desprovista de líneas regulares, aunque las que permanecen ahora son eminentemente alimentadoras. En la actualidad existen dos rutas regulares alimentadoras que arriban al puerto relacionadas a los flujos con Oriente y Estados Unidos y una ruta regular a Sudamérica.

En primer término, destacan los feeders de Transportación Marítima Mexicana que semanalmente arriban al puerto procedentes de Centroamérica. Estos barcos alimentadores hacen la transferencia de contenedores, con productos de exportación para Asia y Norteamérica, en el puerto de Manzanillo.

La otra ruta alimentadora tiene una frecuencia quincenal y también recoge contenedores de exportación para Asia y Norteamérica; sin embargo, el puerto de transferencia es Long Beach, en California. Este feeders de la naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha (NYK), de igual forma que el de Transportación Marítima Mexicana, opera solamente en el sentido de la exportación; por lo tanto, las importaciones de Asia y la costa oeste de Estados Unidos hacia el sureste de México deben buscar otros derroteros para ingresar al país.

La tercera ruta regular en Salina Cruz tiene menor relevancia dado que su frecuencia es mensual. Se trata de la ruta de TMM a Sudamérica que escala este puerto tanto en el viaje de ida como en el de regreso. Esta ruta tiene conexiones con Norteamérica y Asia en el puerto de Manzanillo, sin embargo, su escasa frecuencia supone un circuito de poco dinamismo. (Cuadro N°7).

Desde luego, estas modificaciones en las rutas marítimas principales colocan al puerto en una situación diferente a la que perfilaba en los inicios de la apertura comercial. Ahora bien, el problema principal no consiste en que Salina Cruz se convierta en un puerto alimentador, ya que en la red global de transporte multimodal hay puertos principales (Hubs globales), regionales y alimentadores. Además, por su ubicación y la zona geográfica en que se localiza, difícilmente puede transformarse en un puerto central del litoral del Pacífico. 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.

CUADRO N° 7

## RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO DE SALINA CRUZ, 1995

| <b>LINEAS REGULARES</b>                    | <b>FRECUENCIA</b>          | <b>RUTA</b>   |
|--|----------------------------|---|
| TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA (TMM) (1) | 1/SEMANAL                  | CENTRO AMERICA, MEXICO                                      |
| TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA (TMM) (2) | 1/MENSUAL                  | SUDAMERICA, MEXICO  |
| NIPPON YUSSEN KAISHA (NYK) (3)             | 1/QUINCENAL                | CENTRO AMERICA-MEXICO<br>NORTEAMERICA                       |
| <b>LINEAS IRREGULARES</b>                  | <b>SIN FRECUENCIA FIJA</b> | <b>SIN RUTA FIJA</b><br><b>ORIGEN Y DESTINO PRINCIPALES</b> |
| BUQUES TRAMPA                              | ESPORADICAMENTE            | NORTEAMERICA, ASIA<br>SUDAMERICA                            |

(1) y (2) Hace transbordo hacia y desde el Lejano Oriente y E.U. en el puerto de Manzanillo. Col.

(3) Hace transbordo hacia y desde el Lejano Oriente en el puerto de Long Beach.

NOTA: Se entiende por líneas irregulares aquellas que tienen un contrato de fletamento, por viaje o por tiempo, sin ruta ni frecuencia fija

FUENTE: Elaboración propia con base en información de la API Salina Cruz. Oax., 1995.

### 7.7.2. Salina Cruz y el Istmo de Tehuantepec en el contexto global.

La creación de un corredor transítmico que conecte a los dos océanos a través de la franja más estrecha y plana del país ha sido un proyecto latente y conflictivo durante diversos periodos de este siglo. Con la apertura comercial nuevamente se desatan polémicas sobre la viabilidad tanto política como económica y regional de

tal proyecto. Sin embargo, el acercamiento a este tema se realiza generalmente localizando la unidad de análisis en el espacio nacional o subregional en lugar de ubicarla en las determinaciones del espacio global o en términos de Wallerstein, en la reestructuración del sistema mundial capitalista (Wallerstein, 1992).

Cuando se adopta esta última postura teórico-metodológica la posición y cualidad de este territorio específico para la articulación de redes de producción-distribución adquiere otra significación. En efecto, la conformación una red global de puertos y de transporte, desarrollada por operadores multimodales y navieras (a través de alianzas estratégicas globales y regionales), generó el desarrollo, entre otras cosas, de los llamados "puentes terrestres" o corredores intermodales entre la Costa Este y Oeste de Estados Unidos, y también creó hubs regionales en la zona del Canal de Panamá, por lo tanto, la posición del Istmo de Tehuantepec como espacio geográfico estratégico para la circulación y distribución internacional de mercancías ha perdido viabilidad.

En otros términos, el proyecto del corredor interoceánico de transporte multimodal en el Istmo de Tehuantepec se produce en un ámbito global de fuerte competencia, en el que otros corredores y redes ya establecidas, las cuales concentran intereses de navieras, empresas ferroviarias, puertos, transportistas, agentes de carga, autoridades municipales y estatales, buscan consolidar sus posiciones en el mercado. Principalmente, los puentes terrestres norteamericanos y el Canal de Panamá muestran un fuerte grado de consolidación y una gran inercia de los operadores de transporte multimodal y navieras para utilizar tales vías ya comprobadas. Sin embargo, esto no imposibilita el intentar establecer corredores alternos.(Martner, 1996)

Ahora bien, aun cuando el proyecto despierte interés entre operadores nacionales e internacionales, no deben esperarse grandes movimientos de carga interoceánica en el corto y mediano plazo, salvo que se produjese una reestructuración total de los flujos y las redes a nivel internacional, lo cual es poco probable dada las economías de escala, la potencialidad, los intereses y las inversiones involucradas en los actuales hubs portuarios globales y regionales así como en los corredores terrestres, puentes y canales interoceánicos.

Desde la perspectiva espacial, la implantación del corredor interoceánico en el Istmo probablemente profundizara la desestructuración o reestructuración de los territorios-zonas, propios de las comunidades locales organizadas en torno a la producción primaria y la agricultura extensiva. En buena medida, el rechazo de los centros de población de la zona al proyecto está tamizado por el temor de una desarticulación regional y por la incertidumbre acerca de los perjuicios o beneficios no visualizados que implicaría la implantación de una red de alta densidad que opera dentro de otro paradigma tecnológico y cultural. Lo cierto es que la desestructuración de la región se ha venido presentando en la zona desde que se inició la apertura comercial. En efecto, gran parte del sureste mexicano parece quedar excluido de los procesos globales, lo cual ha provocado estancamiento y decadencia económica en muchas de las zonas que lo conforman. Así, la desestructuración de los territorios-zona no ha sido sustituida cabalmente por una sólida y clara implantación del territorio-red, aunque se han presentado tendencias no consolidadas en este sentido. La eventual inserción del corredor transítmico podría ser considerado como el advenimiento y la imposición del territorio-red o "espacio de flujos" sobre esta región, sin embargo, la red y flujos en principio no van a vincular al puerto con los nodos o fragmentos territoriales de la región, sino que van a atravesar por los puertos y la región sin establecer un vínculo sustantivo con esta. Efectivamente, se trata de una red de tránsito, desarticulada del territorio y la región por la que circula.

En términos de Betanzo (1990), se trataría de la homogeneización espacial de una franja territorial dedicada a la circulación de flujos globales, a través de la implantación de un paradigma tecnológico distinto, y superior en términos del desarrollo de las fuerzas productivas, al de la región circundante<sup>(4)</sup>. Y es que en esta fase de globalización "gracias a la tendencia hacia la homogeneización de las características de la circulación, los grupos nacionales e internacionales fuertes, así como los nuevos agentes innovadores pueden desplegar sus estrategias atravesando los matices y diferencias encontrados en el espacio físico y económico"(Betanzo, 1990, p.107), sin tener que establecer necesariamente

---

<sup>(4)</sup> El territorio está lejos de volverse uniforme, aunque ciertos fragmentos selectos y, sobre todo, los espacios de la circulación internacional tienden hacia la homogeneización. Al respecto, Betanzo señala que "La homogeneización del espacio de circulación de flujos facilita la internacionalización del intercambio a escala mundial" (Betanzo, 1990).

vínculos territoriales y productivos substanciales con las localidades de la región por la que transitan.

Tal como señala Aydalot (1980), la homogeneización tecnológica en determinado espacio o fragmento territorial no implica que los espacios contiguos alcancen el mismo nivel. Cuando los desniveles tecnológicos y culturales son grandes, las diferencias y jerarquías entre espacios tiende a mantenerse (Aydalot, 1980), salvo en el caso de fragmentos territoriales selectos que están integrados a las redes globales.

Ahora bien, dada la pérdida de importancia estratégica del Istmo de Tehuantepec dentro de la geografía económica y política global o, en términos de Wallerstein, dentro de la actual fase de la economía-mundo capitalista, dada la baja probabilidad de que esta región se convierta en un denso corredor interoceánico, en este momento una cuestión importante para Salina Cruz es poder consolidarse como un puerto alimentador dentro de la red global de transporte, para vincular los flujos de cadenas productivas del sureste de México con los mercados internacionales.

Este objetivo se está cumpliendo en forma parcial, pues los "feeders" (o buques alimentadores) que arriban al puerto sólo lo hacen en el sentido de la exportación y, por lo tanto, las importaciones para el sureste del país tienen que ingresar por otro puerto o frontera. Adicionalmente, los "feeders" son pequeños y en ocasiones no tienen capacidad suficiente para mover toda la carga de exportación de la región hacia Oriente y Norteamérica, por lo tanto, parte de ella debe ser movida por tierra hacia otro puerto de salida.

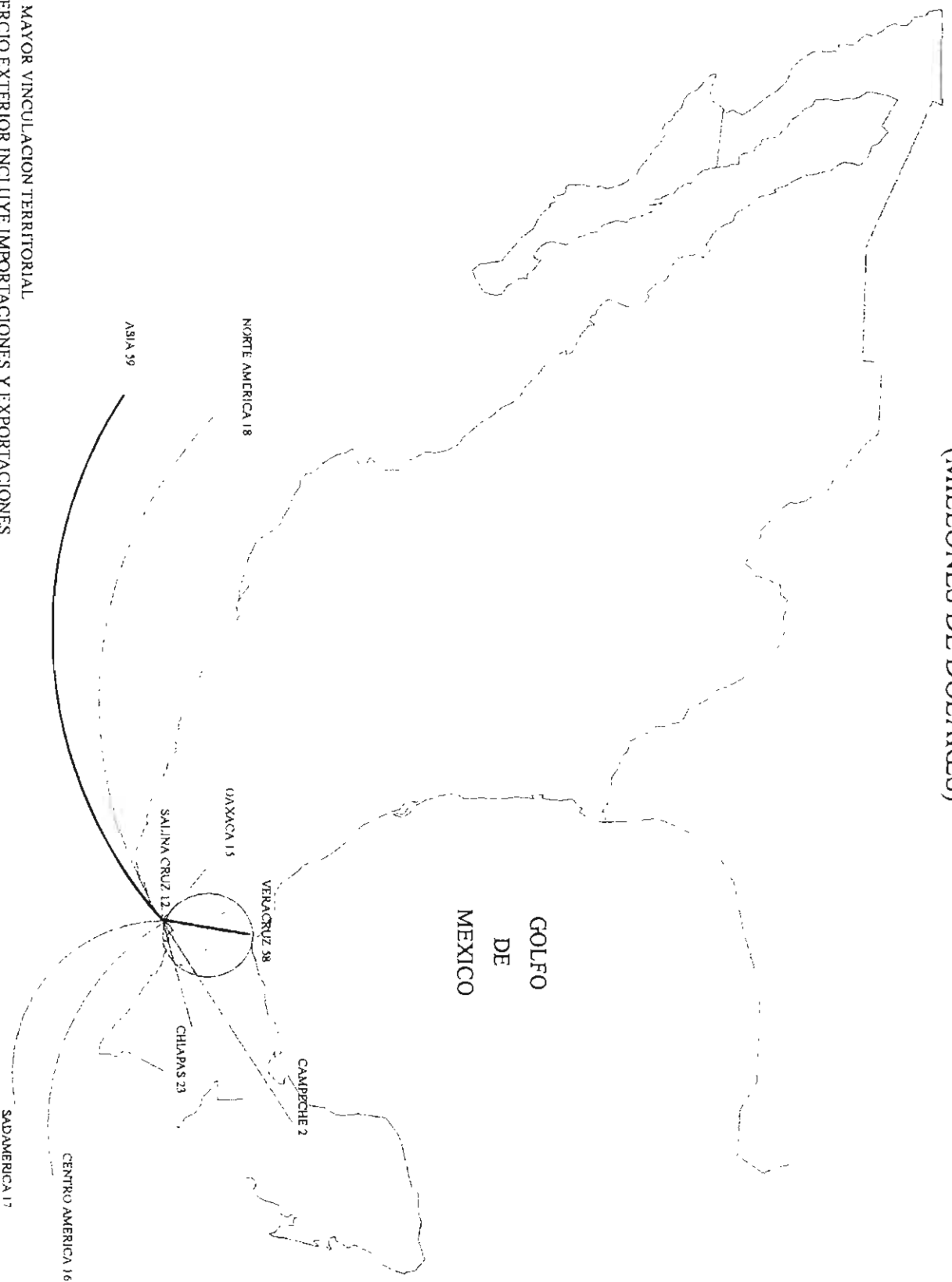
En definitiva, para consolidarse como un puerto alimentador o de enlace con la red global, es importante que pueda captar los principales flujos de comercio exterior de la región a través de una mejor integración de los modos de transporte y de una ampliación de los servicios. Actualmente, la poca presencia de rutas regulares en el puerto y la escasa integración modal supone lazos débiles entre el puerto y la región que le es propia, es decir, el sureste del país. Los principales vínculos territoriales del puerto son con el sur del Estado de Veracruz, donde se localizan las empresas petroquímicas de Coatzacoalcos y Cosoleacaque, con Chiapas que exporta un volumen considerable de café y con el suroeste del

Estado de Oaxaca que produce café y otros productos agrícolas.(Mapa N°15). Se trata todavía de una red poco densa y escasamente estructurada, las cadenas multimodales puerta a puerta, región a región son todavía escasas ya que la mayoría de los flujos se consolidan e introducen en contenedores en el propio puerto, no en las localidades interiores de origen de la carga. La debilidad y desestructuración de los flujos se expresa también escasa inserción del puerto de Salina Cruz en la región.

La poca solidez de las rutas regulares que operan a través del puerto dificulta la consolidación de redes productivas estables y, por lo tanto, de una estructuración espacial que fortalezca al puerto como un nodo central en la región. De hecho, parte de las redes productivas internacionalizadas que tienen plantas en la zona se han estructurado por otros puertos o fronteras. La debilidad del puerto para estructurar redes se manifiesta en las pocas marcas o "rugosidades" (Santos, 1990) que su actividad deja en el espacio regional. En efecto, no se observan inversiones en infraestructura, sean de gran alcance o puntuales, que mejoren las condiciones de conexión e integración regional a través de Salina Cruz.

Una desventaja importante del puerto parece ser su ubicación. Como se encuentra en una zona que prácticamente a quedado excluida de los procesos globales de internacionalización económica, social y cultural difícilmente puede atraer redes sólidas. Y es que dentro de la globalización se incuba también la exclusión. La globalización o universalización "no llega a todos los actores, ni es utilizada de igual forma por todos los agentes".(Santos, 1990,p.186). Los elementos tecnológicos de la globalización, como los modernos medios de comunicación y transporte que minimizan el tiempo y "acercan" territorios distantes (Martner, 1995), no son accesibles para todos. Su utilización y apropiación tiene que ver con la posición y el poder que tengan los actores, sean estos individuos, empresas o el propio Estado.

MAPA No. 15  
PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL,  
1995.  
(MILLONES DE DOLARES)



ZONA DE MAYOR VINCULACION TERRITORIAL

NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIR. GRAL. DE MARINA MERCANTE (S.C.T.)

NO INCLUYE PETROLEO Y DERIVADOS.

## 7.8. Lázaro Cárdenas: ¿El regreso al enclave?

El segundo puerto en importancia en el litoral del Pacífico mexicano, por valor monetario de la carga, es Lázaro Cárdenas, en Michoacán. Este lugar inició su desarrollo a fines de la década de los setenta como puerto industrial donde se localizaron grandes empresas siderúrgicas. En los años ochenta se incorporaron también importantes rutas de Oriente, sobre las que florecieron redes productivas internacionales que movían bienes intermedios hacia plantas del centro del país. La presencia de estas rutas regulares permitió que el puerto se vinculara crecientemente con el interior; sin embargo este proceso de inserción territorial y productiva no se consolidó. Por el contrario, parece perder fuerza en los últimos años. En efecto, durante 1995 las principales rutas marítimas regulares de Oriente dejan de arribar al puerto y, con ello se diluyen sus vínculos territoriales y productivos con el centro del país. Estas redes se estructuran ahora a través de Manzanillo.

En efecto, Lázaro Cárdenas ha mostrado gran dinamismo en los últimos años. Sin embargo, el desarrollo de este puerto y su articulación con regiones del interior del país presenta características diferentes a las de Manzanillo. Lázaro Cárdenas ha tenido menos líneas regulares que Manzanillo, aunque Transportación Marítima Mexicana tuvo un papel muy importante en el movimiento de contenedores y fue un elemento de gran importancia en la articulación del puerto con el centro del país, a través de la integración del transporte marítimo con el terrestre, mediante sus servicios multimodales.

Hasta mediados de 1995, Transportación Marítima Mexicana tenía tres rutas regulares por Lázaro Cárdenas. La ruta con frecuencia semanal procedente de Oriente y la costa oeste de Estados Unidos era la de mayor importancia y los productos para la fabricación de coches en las plantas de Nissan en Cuemavaca y Aguascalientes, eran los principales flujos contenerizados que circulaban por el puerto.

Hasta 1993, Lázaro Cárdenas fue el puerto de mayor prioridad en esta ruta del Pacífico mexicano. De hecho los buques escalaban primero el puerto michoacano



y después arribaban a Manzanillo. Por ello los productos de empresas globalizadas que trabajan con inventarios mínimos, como Nissan, se bajaban en Lázaro Cárdenas y desde allí se establecía la conexión terrestre hacia Cuernavaca y Aguascalientes.

La segunda ruta de Transportación Marítima Mexicana en el puerto se realizaba entre México y Centroamérica. En este caso la frecuencia era menor: arribaba un buque pequeño cada diez días. Esta ruta alimentadora colocaba a Lázaro Cárdenas como lugar de conexión y punto de transferencia entre Oriente y Centroamérica. Los productos movilizados no solo procedían de América Central sino que también del sureste de México, pues esta ruta alimentadora escalaba el puerto de Salina Cruz antes de arribar a Lázaro Cárdenas.

La tercera ruta manejada por este lugar, fue la que se dirigía a Sudamérica. La frecuencia era baja (una vez por mes aproximadamente) y el volumen de mercancía movilizado también, por lo que su repercusión en el desarrollo del puerto era poco significativo.

Ahora bien, todas las rutas que Transportación Marítima Mexicana (TMM) tenía quedaron canceladas a mediados de 1995, cuando la naviera obtiene la concesión de la terminal de contenedores de Manzanillo y decide concentrar sus flujos en este último puerto. Tal decisión, por el peso que tenía TMM en Lázaro Cárdenas, tuvo un fuerte impacto en el desarrollo de su puerto comercial y en la posibilidad de poder afianzar sus vínculos territoriales con el centro del país.

La elección de Manzanillo sobre Lázaro Cárdenas se basó en buena medida en las condiciones de las conexiones terrestres y las posibilidades de articulación con las regiones interiores que ofrecía cada uno de los puertos en cuestión. La infraestructura carretera y ferroviaria con el occidente, el centro e incluso el norte están más desarrolladas en Manzanillo que en Lázaro Cárdenas. Asimismo, ciertas regiones que observan un desarrollo importante de empresas globalizadas de producción flexible como Aguascalientes y el corredor del Bajío, tienen mejores conexiones terrestres con el puerto de Manzanillo. Y son precisamente esas empresas flexibles que trabajan con inventarios mínimos y sistemas "justo a tiempo", las que mayor peso tienen en el diseño y la elección de las rutas marítimas por parte de las navieras. En efecto, para estas empresas el tiempo y la

puntualidad son primordiales en su proceso productivo y, en ese sentido, presionan a las navieras y a los operadores de transporte multimodal para que ajusten sus rutas a los tiempos de producción. Nadie puede negar el peso específico que tiene la Nissan y la ubicación de sus plantas en la determinación de las rutas marítimas en el Pacífico mexicano.

Definitivamente, para este tipo de empresas el tiempo es un elemento de valorización de regiones o lugares específicos a los que se puede acceder con la puntualidad requerida por el proceso productivo. Precisamente estas nuevas formas productivas que revolucionan el tiempo son las que generan mayores impactos territoriales. Como dice Santos, "cada vez que el uso social del tiempo cambia, el espacio también cambia". (Santos, 1990, p.179). Y esos cambios se han estructurado principalmente en torno a Manzanillo, tal como se señaló en el capítulo anterior.

En la actualidad sólo una línea regular opera en Lázaro Cárdenas y el movimiento de contenedores ha iniciado una vertiginosa caída desde el segundo semestre de 1995. La naviera Ned LLOYD arriba cada semana al puerto en su ruta entre la costa oeste de Estados Unidos y la costa Atlántica de Sudamérica (Cuadro N°8). Las embarcaciones que arriban son pequeñas y el volumen movilizado difícilmente supera los 200 teus por viaje.

Con la desaparición de las principales redes productivas globales y, por lo tanto, de las principales rutas marítimas regulares se ha deteriorado sensiblemente la conexión y articulación territorial del puerto con las regiones del centro y occidente del país (Mapa N°16). Así, el puerto aparece más aislado y dependiendo básicamente del desarrollo de las empresas locales que muestran un dinamismo notable en los últimos años.

En la actualidad se asiste al predominio casi total de los buques "trampa", es decir, de las rutas irregulares. Esto implica vínculos territoriales limitados prácticamente a las fronteras del ámbito local. En efecto, Lázaro Cárdenas no escapa al hecho verificado en otros puertos del Pacífico: La inexistencia o debilidad de las líneas o rutas regulares supone una limitada articulación territorial del puerto. En este caso tal fenómeno se presenta con agravantes. Por ser una localidad de reciente creación, Lázaro Cárdenas no tiene vínculos fuertes con su

región, como otros puertos "trampa" del Pacífico, con mayor historia y sólidos lazos hacia las zonas productivas regionales (léase Guaymas).

CUADRO N° 8

**RUTAS MARÍTIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO DE LAZARO CARDENAS  
(SEGUNDO SEMESTRE DE 1995)**

| <b>LINEAS REGULARES</b>   | <b>FRECUENCIA</b>                     | <b>RUTA</b>   |
|---------------------------|---------------------------------------|---|
| NEDLLOYD LINES            | 1/SEMANAL                             | ASIA, NORTE AMERICA<br>MEXICO, SUDAMERICA             |
| <b>LINEAS IRREGULARES</b> | <b>SIN FRECUENCIA FIJA</b>            | <b>SIN RUTA FIJA<br/>ORIGEN Y DESTINO PRINCIPALES</b> |
| BUQUES TRAMPA             | GRAN CANTIDAD DE<br>ARRIBOS Y SALIDAS | ASIA, NORTE AMERICA<br>SUDAMERICA                     |

(1) Hace transbordo hacia y desde el Lejano Oriente en el puerto de los Angeles. (FEEDERS)

NOTA: Se entiende por líneas irregulares aquellas que tienen un contrato de fletamento, por viaje o por tiempo, sin ruta ni frecuencia fija

FUENTE: Elaboración propia con base en información de la API Lazaro Cardenas, Mich., 1995

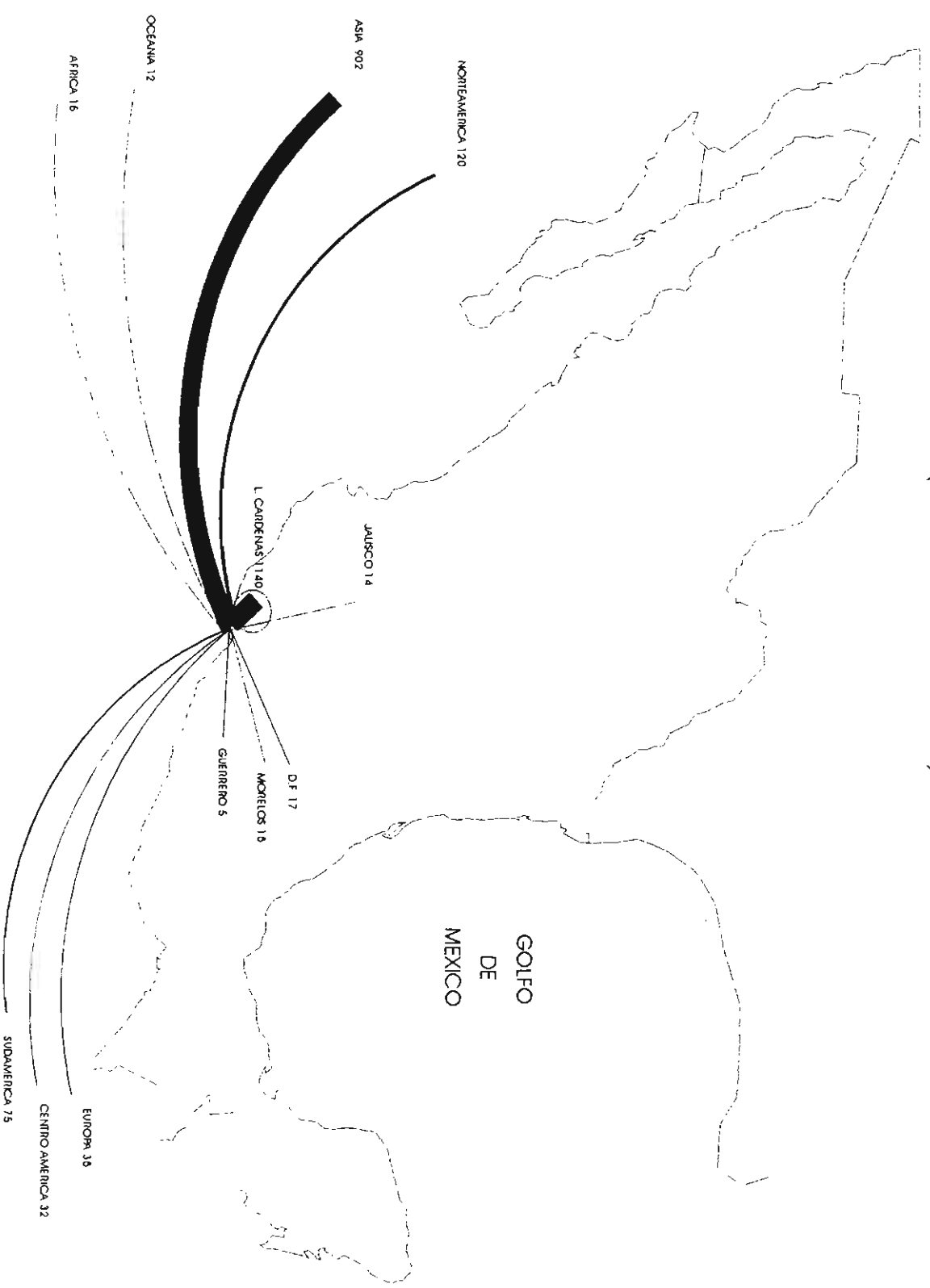
El caso de Lázaro Cárdenas no deja de ser sintomático. Durante casi diez años se perfiló como uno de los puntos principales de la costa del Pacífico mexicano para el manejo de bienes intermedios manufacturados correspondientes a redes globales de producción, sin embargo, después de la privatización de las terminales portuarias y, en especial, de las terminales de contenedores queda prácticamente excluido de los procesos centrales que estructuran y vinculan el espacio en la actualidad, es decir, de la formación de redes productivas y territoriales sobre extensas zonas. Al menos dos causas concatenadas explican tal tendencia en el puerto. Por una parte, casi la totalidad de los flujos de esa red era manejado por un sólo operador de transporte multimodal con lo cual la posición del puerto es muy vulnerable frente a las decisiones oligopólicas de los actores principales. Por otra parte, ciertos puertos, principalmente en países periféricos aparecen como nodos frágiles dentro de las redes globales y las decisiones de mover tales redes hacia otros derroteros no implican mayores

problemas técnicos y financieros para los agentes que las han construido. La ausencia de inversiones masivas de los operadores de transporte multimodal, el carácter subordinado en la red global de puertos y la debilidad de un ámbito local con escasa inserción y raigambre en el territorio son presa fácil de la desterritorialización del capital y los agentes, tal como lo ha señalado De Mattos (De Mattos, 1990 y 1992).

Más aún, en aquellos lugares donde no hay compromisos de desarrollo entre actores, ni inversiones importantes en soportes materiales de la globalización (o de la simultaneidad, según Castells), como son los propios hubs o plataformas logísticas que de alguna forma arraigan a los agentes sociales y los involucran en el desarrollo del puerto y en la construcción de redes, es factible observar inestabilidad y flexibilidad en sus vínculos y relaciones espaciales. Estas pueden expandirse y volver contraerse y debilitarse en poco tiempo. Tal flexibilidad territorial propia de puertos que no logran constituirse en eslabones sólidos de las redes globales se acentúa con las innovaciones tecnológicas recientes en las comunicaciones, los sistemas de información, en los transportes y en la producción misma.

Ahora bien, en el caso de Lázaro Cárdenas, paralelamente al proceso mediante el cual el puerto comercial pierde importancia y, por lo tanto, debilita su conexión con la región central del país, se observa un gran dinamismo en el puerto industrial. En efecto, las empresas locales, privatizadas a principios de los años noventa, se han volcado hacia el mercado exterior generando un gran movimiento en la localidad. Gran parte de los insumos acceden al puerto por vía marítima y gran parte de la producción se distribuye también por esta vía. En general, se trata de redes que involucran productos de mucho tonelaje y poca densidad económica, tales como mineral de hierro, carbón, roca fosfórica, alambrón, varilla corrugada, planchas de acero y fertilizantes. Esto hace que Lázaro Cárdenas sea el puerto del Pacífico con mayor movimiento por tonelaje, pero no por el valor monetario y la sofisticación de los productos. En efecto, Manzanillo es el puerto que maneja la mayor variedad de productos y el mayor valor monetario de la carga movilizada por el litoral.

MAPA No. 16  
PUERTO DE LAZARO CARDENAS, MICH.  
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1995.  
(MILLONES DE DOLARES)



ZONA DE MAYOR VINCULACION TERRITORIAL  
NOJA. EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES  
FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE S.E.C.O.F.I. Y LA DIRECCION GRAL. DE MARINA MERCANTE (S.C.T.)

En definitiva, Lázaro Cárdenas es percibido por los agentes sociales y económicos como un lugar deficientemente conectado con las regiones internas y, por lo tanto como una zona relativamente aislada de los principales centros de producción y consumo del país. Sin embargo, la expansión de las empresas locales ha propiciado un intenso flujos de mercancías por vía marítima, por lo que, desde 1993, es el puerto que mayor tonelaje de carga mueve en el país, excluyendo el petróleo y sus derivados.

El problema aquí es que el rompimiento de los vínculos con el interior, mantenidos todavía hasta 1994 y la escasa relación con su región inmediata puede convertir a Lázaro Cárdenas en un enclave, con fuertes lazos hacia el exterior, pero con una actividad económica y social que prácticamente no se irradia hacia las regiones interiores. Esta tendencia encuentra dificultades para modificarse dada la debilidad del ámbito local. En efecto, la corta vida de la ciudad, los escasos elementos de identidad y arraigo para cohesionar a la población y a los grupos sociales en torno a objetivos comunes y, por lo mismo, el estado latente de conflictos, dificulta la adopción de posiciones y políticas articuladas en torno al papel del puerto en el desarrollo local y regional.

## **7.9. Manzanillo : La emergencia del territorio-red en el Pacífico Mexicano.**

### **7.9.1. Redes, rutas y articulación territorial del puerto de Manzanillo.**

A Manzanillo confluyen el mayor número de redes y rutas marítimas regulares, así como una gran cantidad de buques "trampa". La principal naviera que arriba al puerto por número de rutas y volumen de carga contenerizada es Transportación Marítima Mexicana (TMM). Tal línea naviera ofrece la mayor frecuencia en el puerto. Tiene un servicio semanal a Oriente y a la costa oeste de Estados Unidos, ofrece una frecuencia semanal a Centro América y una mensual hacia Sudamérica.

La principal ruta es la de Oriente de donde provienen importantes insumos para empresas del centro, occidente y norte del país. Desde estas zonas se generan también crecientes flujos de exportación para Asia. El tamaño de las embarcaciones y el número de contenedores movidos (alrededor de 6 mil teus mensuales, en 1995), corroboran la importancia de la ruta señalada.

Aunque la frecuencia es similar, hacia Centro América se opera con embarcaciones pequeñas, cuya capacidad es inferior a los mil teus. En 1995, se movilizaron aproximadamente 2 mil teus mensuales por esta ruta. Por último, la ruta a Sudamérica manejada por Transportación Marítima Mexicana tiene menor movimiento. Dada la frecuencia mensual que presenta, esta alcanza, aproximadamente, 700 teus mensuales.

La presencia de Transportación Marítima Mexicana en Manzanillo es cada vez más importante en la expansión de los flujos de mercancías del puerto ya que sus actividades rebasan el mero ámbito del transporte marítimo para integrarse como un servicio multimodal que moviliza la carga desde la planta del vendedor hasta la de comprador. El funcionamiento del servicio multimodal "puerta a puerta" es un elemento de gran importancia en la articulación territorial del puerto con las regiones interiores del país, en la medida en que requiere de una mayor integración entre las redes de distribución física, de una mayor eficiencia del transporte multimodal y de mejoras en las conexiones terrestres. En definitiva, el

manejo de los flujos de un territorio a otro, de región a región, de “puerta a puerta” necesita consolidar sólidos enlaces territoriales entre el puerto y las regiones de producción, distribución y consumo del interior.

Asimismo, desde 1995, Transportación Marítima Mexicana participa en la administración y explotación de la terminal de contenedores de Manzanillo, tras obtener junto a la compañía norteamericana Stevedoring Services of America (SSA), la concesión de ese servicio. Esta situación involucra a la naviera en el desarrollo y evolución del puerto, así como en el mejoramiento de sus enlaces terrestres.

La concesión implicó también la reestructuración de las rutas de TMM en el litoral del Pacífico y, con ello, una creciente participación de Manzanillo en el movimiento de contenedores. En agosto de 1995, TMM dejó de arribar al puerto de Lázaro Cárdenas y concentró sus operaciones en Manzanillo. Con esta modificación prácticamente se duplica el movimiento de contenedores de la ruta de Oriente y se incorpora la ruta de Centro América que antes llegaba sólo hasta Lázaro Cárdenas.

Esto supone que Manzanillo además de intensificar sus flujos con el interior del país puede convertirse en un nodo de transferencia de carga o hub regional entre América Latina y Asia. En efecto, Transportación Marítima Mexicana, según altos directivos de la empresa, buscará hacer de Manzanillo el puerto ideal de transferencia en los tráficos entre el Lejano Oriente y Sudamérica.

Se plantea que este puerto tiene, por su infraestructura y ubicación geográfica, las posibilidades para que los barcos de mil 500 teus ó menos, procedentes de Sudamérica y Centro América transfieran en Manzanillo carga a barcos de 3 mil 500 teus o más de capacidad que trasladarán los contenedores al Lejano Oriente, y viceversa.

De hecho esta transferencia ya se está dando, sobre todo, con la ruta que se dirige a Centro América. El barco de esta ruta arriba a Manzanillo un día después que el buque de Oriente para cargar los productos de importación hacia Centro América y dejar la exportación hacia el continente asiático en el puerto donde será recogido por el siguiente buque de la misma ruta.



La ampliación de las actividades de Transportación Marítima Mexicana en el puerto se producen también por las alianzas estratégicas que ha establecido con navieras muy importantes a nivel mundial. Entre estos destaca el llamado acuerdo "de espacio" con la naviera norteamericana American President Line (APL), mediante el cual Transportación Marítima Mexicana cede espacio en sus barcos que llegan al Pacífico mexicano desde Oriente y la naviera norteamericana cede espacio a la naviera y operadora de transporte multimodal mexicana en sus rutas de Oriente a la costa oeste de Estados Unidos. En 1997 se ha alcanzado un memorándum de entendimiento una compañía conjunta entre Transportación Marítima Mexicana y American President Line para operar el tráfico de contenedores entre México y Asia. Transportación Marítima Mexicana tendrá el 57.5 por ciento de las acciones de la nueva compañía, mientras que APL controlará el 42.5 por ciento restante. (APL, 1997).

En todo caso, el acuerdo, antes de este nuevo paso para la ampliación de la alianza, ha permitido que APL organice cadenas de transporte integrado y ofrezca el servicio puerta a puerta desde y hacia México a través de Manzanillo como vía alternativa a los flujos que maneja por la frontera norte del país. La frecuencia de APL en Manzanillo es la misma de TMM (o sea, semanal), ya que sus contenedores viajan en el barco de la naviera mexicana hacia Oriente; pero la búsqueda de clientes, el manejo administrativo, la logística de distribución y la integración modal con los servicios de transporte terrestre es realizada por separado, es decir, de manera independiente por cada una de las empresas. Lo relevante del proceso de alianzas es que los flujos aumentan en la medida en que se incorpora un nuevo operador de transporte multimodal, con el apoyo logístico y la red formada por una empresa de gran cobertura internacional.

Los flujos de APL por Manzanillo se incrementan paulatinamente, propiciando la diversificación y ampliación de las conexiones territoriales del puerto. Entre las ciudades que han incorporado en las cadenas logísticas que organizan a través de Manzanillo destacan Puebla, con exportaciones de papel Oriente, Cuemavaca y Toluca, con importaciones de lamina de acero y partes para autos y Monterrey, con exportaciones de cigarrillos, aunque los mayores flujos están vinculados a Aguascalientes, Guadalajara, la Ciudad de México y el Bajío.

Transportación Marítima Mexicana también tiene convenio con la naviera Australian-New Zealand Line para mover por Manzanillo contenedores desde y hacia Oceanía. En este caso TMM transporta contenedores al puerto norteamericano de Long Beach donde son transferidos a la naviera australiana. De esta forma Australian New Zealand establece cadenas de transporte entre México y Oceanía a través de Manzanillo, con una frecuencia semanal, movilizandando su carga en los barcos de TMM en el tramo señalado.

Así, el crecimiento en los flujos de carga de la propia naviera mexicana, adicionado a los movimientos de American President Line y de Australian New Zealand que se hacen en sus barcos, a propiciado que Transportación Marítima Mexicana incorpore buques nuevos, de mayor capacidad y velocidad en su ruta transpacífica. Efectivamente, en 1996 se han incorporado seis buques, con capacidad superior a los 3 mil teus en la ruta mencionada. Tal inversión se realiza conjuntamente entre TMM y APL para atender los mayores flujos que se presentan desde 1996.

Ahora bien, estas no son las únicas líneas regulares que operan en Manzanillo. En años recientes se incorporó al puerto el servicio de la naviera norteamericana Sea Land con una ruta alimentadora entre Centro América, México y Estados Unidos que se conecta en este último país con la ruta principal hacia Oriente. Los "feeders" o buques alimentadores de Sea Land son pequeños, su capacidad no rebasa los 600 teus; sin embargo, su frecuencia semanal es de las más altas del puerto. Sea Land también conforma cadenas de transporte integrado y, por lo tanto, funciona como un operador multimodal. En este sentido, es otro de los agentes que propicia y presiona por mejorar la articulación territorial entre el puerto y las regiones interiores.

Cabe señalar que Sea Land esta asociada con la naviera danesa Maersk Line, una de las más importantes a nivel mundial. Esta última, además de compartir la ruta de Sea Land descrita previamente, opera una ruta entre el puerto de Long Beach, California, Manzanillo y diversos puertos de Sudamérica. Tal situación implica que en Manzanillo no sólo se mueven contenedores de Maerks, sino que el puerto adquiere mayor diversidad de conexiones a nivel internacional y

nacional. En 1994, el movimiento de Sea Land y Maersk representó cerca del 8 por ciento de los contenedores transportados por el puerto y, en 1995, alcanzaron cerca del 10 por ciento.

Con frecuencia quincenal llegan a Manzanillo buques de la naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha (NYK) en una ruta alimentadora que conecta Centro América, México y la costa oeste de Estados Unidos con Asia. La transferencia de contenedores hacia el continente asiático se efectúa en el puerto de Long Beach, California.

Otras líneas regulares que se dedican, más que al movimiento de contenedores, al manejo de carga general suelta o paletizada son en primer término las navieras japonesas K Line y Mitsui Osaka Line que arriban una vez al mes a Manzanillo y transportan principalmente rollos de lámina de acero, lamina galvanizada y lamina cromada. La ruta de estas navieras también procede de Oriente y transcurre entre la costa oeste de Estados Unidos, México y Sudamérica. (Cuadro N°9).

También arriban al puerto líneas regulares especializadas en el movimiento de productos perecederos. Tal es el caso de la naviera chilena Compañía Sudamericana de Vapores que tiene una frecuencia semanal entre diciembre y abril de cada año, cuando se realizan las importaciones de fruta desde América del Sur.

La otra línea que mueve perecederos es la naviera neo-zelandesa Lauritzen Reefers. Esta maneja dos rutas y tiene una frecuencia quincenal de arribo a Manzanillo. La primera ruta es de temporada y se efectúa entre Chile y México para realizar las exportaciones de fruta de aquel país. La segunda cubre el tránsito de Australia y Nueva Zelanda hacia México y mueve principalmente carne y vegetales.

CUADRO N° 9

RUTAS MARITIMAS DE ALTURA POR EL PUERTO DE MANZANILLO, COL., 1995.

| LINEAS REGULARES                         | FRECUENCIA                         | RTA   |
|--|------------------------------------|---|
| TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA (TMM)   | 1/SEMANAL                          | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO  |
| TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA (TMM)   | 1/SEMANAL                          | CENTRO AMERICA MEXICO   |
| TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA (TMM)   | 1/MENSUAL                          | SUDAMERICA CENTRO AMERICA, MEXICO                                     |
| AMERICAN PRESIDENT LINE (APL) (1)        | 1/SEMANAL                          | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO  |
| AUSTRALIAN NEW ZEALAND LINE (ANZL) (2)   | 1/SEMANAL                          | OCEANIA, NORTE AMERICA MEXICO   |
| SEA LAND (3)                             | 1/SEMANAL                          | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO, CENTRO AMERICA CARIBE                     |
| MAERSK (4)                               | 1/SEMANAL                          | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO, CENTRO AMERICA CARIBE                     |
| NIPPON YUSSEN KAISHA (NYK) (5)           | 1/QUINCENAL                        | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO, CENTRO AMERICA                            |
| *K* LINE                                 | 1/MENSUAL                          | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO, SUDAMERICA                                |
| MITSUI OSAKA LINE (MOL)                  | 1/MENSUAL                          | ASIA, NORTE AMERICA MEXICO, SUDAMERICA                                |
| COMPAÑIA SUDAMERICA (6) DE VAPORES (CSV) | 1/SEMANAL TEMPORADA DIC-ABRIL      | CHILE-MEXICO  |
| LAURITZEN REEFERS (6)                    | 1/QUINCENAL TEMPORADA DIC-ABRIL    | CHILE-MEXICO  |
| LAURITZEN REEFERS (6)                    | 1/QUINCENAL                        | OCEANIA-MEXICO  |
| <b>LINEAS IRREGULARES</b>                | <b>SIN FRECUENCIA FIJA</b>         | <b>SIN RTA FIJA</b>   |
| BUQUES TRAMPA                            | GRAN CANTIDAD DE ARRIBOS Y SALIDAS | <b>ORIGEN Y DESTINO PRINCIPALES</b><br>NORTE AMERICA, ASIA SUDAMERICA |

(1) Contenedores transportados en buques de TMM.

(2) Contenedores transportados en buques de TMM hasta el puerto de Long Beach, USA. Allí transbordan a Oceanía (FEEDERS)

(3) Hace transbordo hacia o desde el Lejano Oriente en el puerto de Long Beach, USA (FEEDERS)

(4) Contenedores transportados en buques de SEA LAND Hace transbordo

Fuente : Elaboración propia con base en datos de la API de Manzanillo.

Así, Manzanillo es el puerto que concentra el mayor número de redes, rutas y líneas navieras regulares y, por lo tanto, tiene las más altas frecuencias regulares de arribo en el litoral del Pacífico mexicano. Esta condición se manifiesta en el hinterland o zona de influencia del puerto. En efecto, la frecuencia de las líneas se expresa entre otras cosas, en los vínculos territoriales del puerto, al dar pie a que se consoliden flujos desde regiones interiores distantes que cuentan con la ventaja de la regularidad en los embarques. Pero sobre todo, la presencia de las líneas regulares que, a diferencia de periodos previos, ahora están agrupadas en empresas de transporte multimodal es fundamental en la expansión del hinterland del puerto en la medida que integra redes y flujos de la producción global y fragmentada en el espacio desde el local del exportador hasta el local del importador, mediante la coordinación entre el transporte terrestre y el marítimo. Estos agentes tienen la capacidad de integrar redes de producción cuyos nodos se encuentran tierra adentro, en regiones interiores del país. Por eso, además de su papel de activadores o "facilitadores" de la circulación de productos de las redes productivas internacionales, estos son agentes claves en la construcción de redes y en la modificación territorial debida a mejoras en los enlaces terrestres desde diversas regiones hacia el litoral.

La acción de estos agentes ha permitido relacionar a Manzanillo con múltiples zonas del interior del país. En efecto, el desarrollo reciente de redes organizadas a través de este lugar ha generado una articulación multi-regional del puerto. Tal articulación con diversas áreas del interior del país, a diferencia de otros puertos que presentan una vinculación territorial limitada, es por si sola un hecho novedoso. Sin embargo, desde la perspectiva territorial el problema es aún más complejo dado que la integración de Manzanillo con las regiones interiores no es homogénea. En efecto, adquiere características diferenciadas que dependen, entre otras cosas, de las formas productivas, organizativas y culturales de cada uno de los fragmentos territoriales o regiones interiores vinculadas a través del puerto. Así, por sus rutas marítimas convergen diferentes redes productivas, hacia diferentes regiones interiores, con diferentes necesidades. Por lo tanto, las exigencias y adecuaciones territoriales para consolidar estos vínculos tiene un carácter heterogéneo.

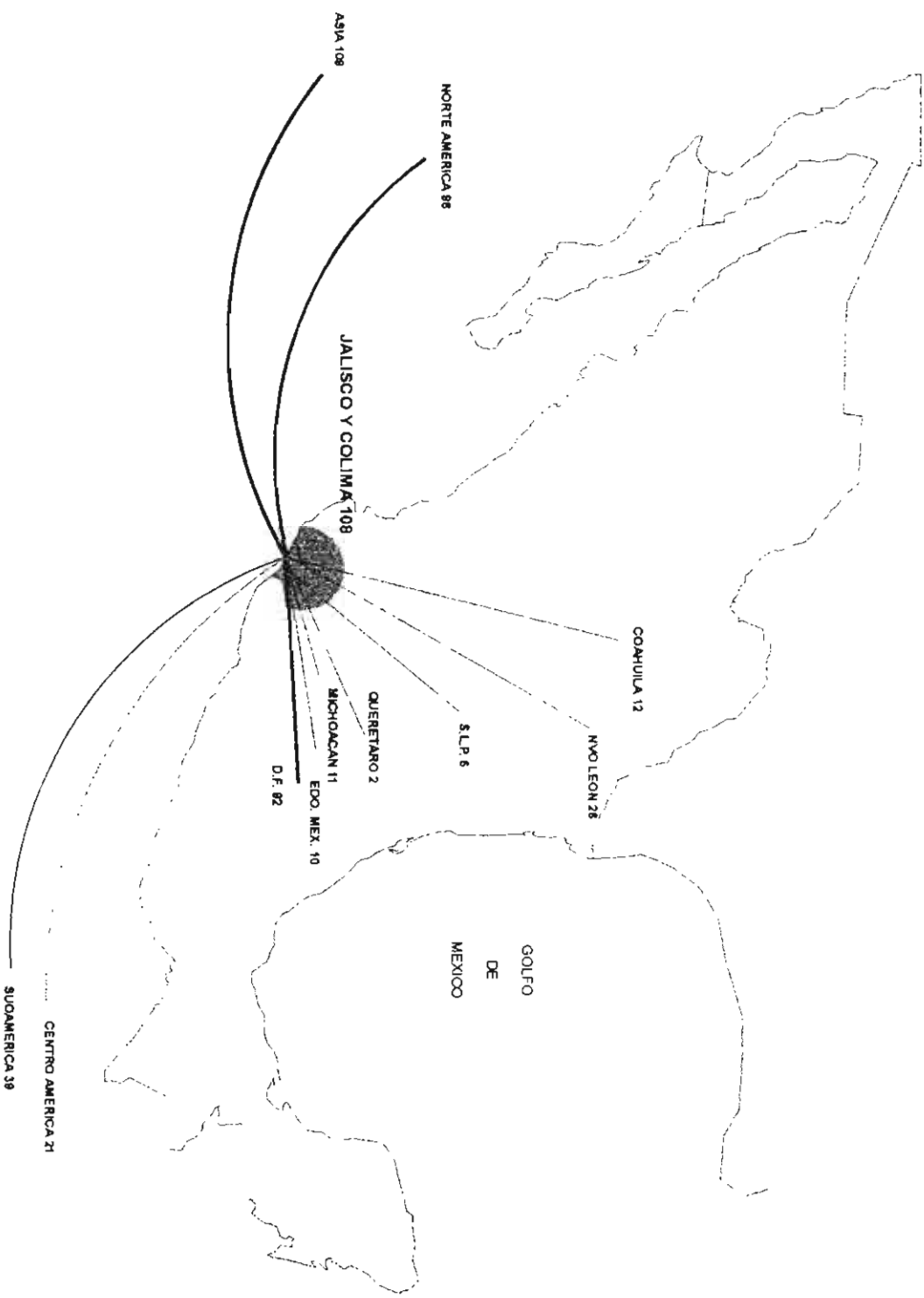
### **7.9.2. La conformación de la articulación multi-regional y del territorio-red en el puerto de Manzanillo.**

Con el cambio de modelo de acumulación de capital en México, el puerto de Manzanillo varió la dimensión de los flujos y las relaciones con los territorios dentro del país. Las exportaciones de la región más próxima al puerto, basadas en productos primarios, se habían deteriorado notablemente desde la década de los setenta, por las razones anotadas en capítulos previos. Paralelamente se produjo un incremento discreto de las exportaciones producidas en regiones más distantes del puerto. 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 trato de bienes de las ramas minero-metalúrgica y de la industria del vidrio localizadas en la Ciudad de México, Monterrey y Tórréon cuyos productos encontraron mercado en los países asiáticos, donde eran sometidos a procesos de mayor elaboración.

Por otro lado, 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. Tal tendencia se vislumbró desde los años setenta, por el cambio de flujos regionales relacionados a los productos agrícolas. El Estado de Jalisco se convirtió en un importador neto de productos primarios para el consumo y, sobre todo, para la producción de alimentos para animales y personas. Durante 1983, estos flujos correspondieron principalmente a la soya, para producir aceite en las industrias de Guadalajara, el sorgo para producir alimentos balanceados y para alimentar a la producción avícola de la región y maíz para el consumo humano y animal.

Así, durante la primera mitad de la década de los ochenta, aunque por Manzanillo se introduce la circulación de mercancías provenientes de otras regiones del país, los flujos de comercio exterior son de baja densidad. Esta debilidad no permitió apreciar cambios territoriales substanciales en el vínculo con regiones interiores, aunque algunas zonas empezaban a tener mayor presencia en el puerto.(Mapa N°17).

**MAPA No. 17**  
**PUERTO DE MANZANILLO, COL.**  
**FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y VINCULACION REGIONAL, 1983.**  
**(MILLONES DE DOLARES)**



LEYES EL SOMBRADO INDICA LA ZONA DE MAYOR VINCULACION CON EL PUERTO.  
 NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.  
 FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE E.C.O.F.I. Y LA DIR. GENAL. DE MARINA MERCANTE (S.C.T.)

En cambio, en la década de los noventa el mapa de los vínculos territoriales desarrollados por el puerto se expandió considerablemente. Se multiplicaron los flujos desde y hacia diversas zonas del centro, occidente y norte del país. De esta forma, el puerto adquiere más la apariencia de un nodo, donde confluyen segmentos de cadenas productivas globalizadas que localizan fases de su proceso productivo (cada vez más fragmentado) en regiones del interior. En 1994, la mayoría de los productos que circularon en el puerto fueron bienes intermedios que forman parte de flujos intra-firma o intra-rama. Así el puerto aparece como un nodo articulador tanto de redes productivas como de localizaciones.

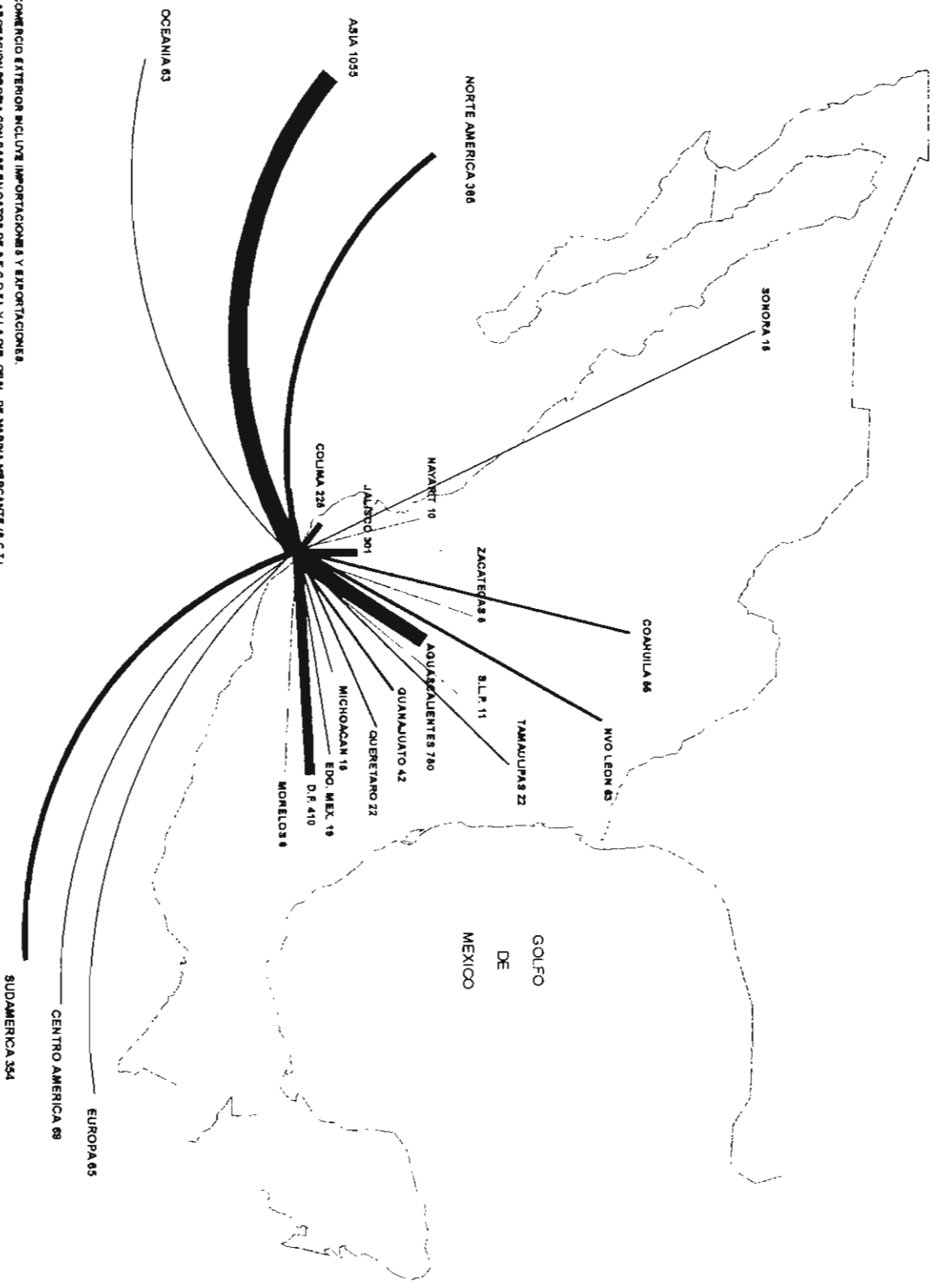
En este sentido, los conceptos convencionales sobre el territorio, en los cuales la región podía ser delimitada, más o menos fácilmente, mediante el conocimiento de las relaciones con su entorno inmediato, resultan insuficientes para explicar este fenómeno de relación territorial múltiple del puerto en la fase actual del desarrollo capitalista.

Bajo este marco el puerto no necesariamente aparece más integrado a su región inmediata como sucedía en el periodo de sustitución de importaciones, sino que puede tener vínculos económicos y territoriales más fuertes y de mayor densidad con fragmentos del territorio o regiones interiores distantes.(Mapa N°18).

En términos del análisis regional en esta zona empieza a predominar una organización territorial estructurada en redes. En otras palabras se asiste a una suerte de reticularización del espacio en la cual el "territorio-zona" o región continua (Veltz, 1994) tiende a transformarse en un "territorio-red" (Veltz, 1994) o "espacio de flujos" (Castells, 1994) que es difuso, discontinuo y fragmentado, pero se integra, aún a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y los transportes. Y es que, como señala Hiernaux, la globalización de los procesos productivos y sociales "no requiere del control del espacio continuo, es decir, de la totalidad del espacio para operar. Logra su expresión en puntos selectos ("place" o "lugares" a la Giddens)" (Hiernaux, 1993, p.9), los cuales se conectan entre sí a través de redes.



MAPA No. 18  
**PUERTO DE MANZANILLO, COL.**  
**FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR Y ARTICULACION TERRITORIAL, 1994.**  
**(MILLONES DE DOLARES)**



NOTA: EL COMERCIO EXTERIOR INCLUYE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.  
 FUENTE: ELABORACION PROPIA CON BASE EN DATOS DE A.E.C.O.F.A. Y LA OFIC. GEN. DE MARINA MERCANTE (S.C.F.I.)

La red múltiple en la que se inserta Manzanillo, a partir de la apertura comercial, adquiere diversas características dependiendo del tipo de proceso productivo predominante en las regiones o fragmentos territoriales con los que establece relación.

El puerto se vincula e integra territorialmente tanto con su región inmediata (Colima y Jalisco), caracterizada por redes productivas de bienes primarios poco elaborados, así como con regiones interiores donde predominan redes de producción flexible ("justo a tiempo"). Tal es el caso de la rama automotriz y de electrodomésticos de Aguascalientes y el Bajío. También ha generado vínculos con regiones de otras características, como las zonas interiores productoras de bienes manufacturados tradicionales, tanto de la rama metalúrgica ubicada en Coahuila, San Luis Potosí y Nuevo León, como de la petroquímica de Tamaulipas. Por último los bienes de consumo duradero de importación y exportación definen otros lugares de articulación territorial del puerto, ubicados en el centro del país, principalmente, en la Ciudad de México. Así, la relación multi-regional supone adicionalmente la articulación, a través del puerto, de lógicas de tiempo y espacio diferentes.

#### **7.9.2.1. Articulación territorial del puerto con regiones interiores de producción flexible.<sup>(5)</sup>**

Las exigencias sobre el territorio y sobre la temporalidad de los procesos difiere notablemente según las características de las regiones o fragmentos espaciales a los que se integra el puerto. La articulación con la zona de Aguascalientes, caracterizada por el desarrollo de formas de producción flexible relacionadas a la rama automotriz, encabezada por la planta de Nissan y una decena de empresas de autopartes de origen japonés, subcontratadas por la primera, muestra una dinámica económica y territorial singular. Aquí no solo se establecen lazos de conexión entre el puerto y la región mencionada, ubicada a más de 550

---

<sup>(5)</sup> La producción flexible supone formas de producción que se adaptan rápidamente a las fluctuaciones de la demanda, que trabajan con inventarios "justo a tiempo" y círculos de calidad total. Generalmente se trata de empresas que han fragmentado a nivel internacional sus procesos productivos, para optimizar recursos y ganancias. La producción flexible puede ser también masiva. (Amin y Robins, 1991)

Kilómetros, sino que también se generan vínculos productivos entre estos fragmentos territoriales. El puerto entra a formar parte del proceso productivo de estas empresas y tiene labores concretas. En efecto, se trata de flujos internacionales de bienes intermedios intra-firmas o intra-rama, es decir, de productos circulando al interior del proceso productivo.

Como estas cadenas productivas son sumamente exigentes debido a que trabajan con sistemas de producción "justo a tiempo", es decir, con inventarios mínimos y un nivel de aprovisionamiento de insumos que se ajusta a las fluctuaciones de la demanda, requieren de oportunidad y puntualidad en sus envíos, por lo tanto, establecen fuertes presiones sobre la operación portuaria, sobre las navieras, sobre las empresas de transporte multimodal y sobre diversos agentes involucrados en el proceso. En este sentido, tienden a modificar la función del puerto, de sus enlaces y de su relación espacial con los fragmentos territoriales interiores donde se localizan las plantas. Lo cierto es que el sistema de producción flexible "justo a tiempo", utilizado a larga distancia, implica un desdoblamiento muy amplio del proceso productivo sobre el territorio.

El puerto entra dentro del proceso productivo de la Nissan y funciona como un gestor, administrador y distribuidor de inventarios en los tiempos y los ritmos demandados por la red o cadena productiva internacionalizada en cuestión. Los contenedores que llegan al puerto tienen diferentes prioridades de entrega en la planta. Los de máxima prioridad deben ser entregados en Aguascalientes en un tiempo menor de 24 horas, los de segunda prioridad en menos de 48 horas y así sucesivamente hasta llegar a la quinta prioridad. De hecho las cajas se ubican en el patio de contenedores del puerto de acuerdo a las prioridades de salida establecidas por la empresa automotriz. En Manzanillo, a través de agentes de la empresa de transporte multimodal y empleados de Nissan se lleva a cabo la gestión de estos flujos, observando un control férreo sobre los tiempos de entrega para no parar la línea de producción o para no acumular inventarios en planta que resultan muy costosos.

Este férreo control sobre el proceso productivo deviene en un exhaustivo control sobre el territorio, o al menos sobre fragmentos específicos de él. Es evidente, en este caso, que la articulación territorial del puerto esta atravesada por una

concepción de integración espacio-temporal diferente a la que se establece con otras regiones y otros procesos productivos.

Desde luego, este control y peculiar forma de articulación espacial supone acciones tangibles sobre el territorio para mejorar la integración física y productiva. En este punto, destacan acciones como la terminación, en fecha reciente, de la autopista de cuatro carriles entre Manzanillo y Aguascalientes y la modernización del ferrocarril para permitir el manejo de contenedores de doble estiba. Tales obras de infraestructura, por su propia envergadura, implican modificaciones de la estructura territorial en fragmentos espacial determinados y refuerzan los vínculos del puerto con una región interior que muestra gran dinamismo y adaptabilidad para insertarse en los procesos productivos globales, como es el caso de Aguascalientes. Estos proyectos de infraestructura no se explican sin la presión de agentes económicos importantes como las propias empresas aludidas, los gobiernos estatales y los agentes de transporte multimodal.

Asimismo, implican un intento por estructurar el territorio en torno a ejes diferentes que los propuestos en la integración con los Estados Unidos, los cuales se conforman básicamente a través de la frontera Norte. En el mismo sentido, se completaron recientemente los tramos de autopista que enlazan a Manzanillo con las ciudades del Bajío y con la Ciudad de México y el tramo ferroviario de doble estiba entre estos puntos. Esto a propiciado la incorporación reciente de redes productivas vinculadas a filiales de empresas asiáticas ubicadas en el Bajío<sup>(6)</sup>.

Otro soporte físico importante para la integración productiva de estos fragmentos territoriales distantes, es la construcción de instalaciones de Nissan en Manzanillo relacionadas a las fases finales de la producción de automóviles y a su exportación. Actualmente en el puerto opera un laboratorio de control de calidad para medir potencia y control de emisiones. Asimismo, se ha planteado la construcción de una pista de pruebas para los vehículos y se planea desarrollar una terminal especializada para almacenar y distribuir vehículos terminados que se exportan en volúmenes crecientes hacia Centro América, Sudamérica (principalmente, Chile) y Asia. Otra actividad de control de calidad desarrollada en Manzanillo es la revisión de cada detalle de los coches antes de ser embarcado

---

<sup>(6)</sup> Tal es el caso de la planta de la empresa coreana Daewoo, recientemente localizada en Querétaro.

por parte de personal de la empresa automotriz y de la empresa de transporte multimodal que maneja sus flujos.

Milton Santos dice que "el acto de producir es, a la vez, un acto de producción espacial."(Santos, 1990, p.179). Efectivamente, para ejercer esta integración productiva a larga distancia se han realizado cambios en el territorio que tienen que ver con la localización de fases productivas y con la formación de redes para vincular las regiones o fragmentos territoriales involucrados.

Tal parece que la articulación del puerto con cadenas y territorios donde predominan procesos de producción flexible se caracteriza no sólo por acciones puntuales sobre el territorio sino por transformaciones de mayor envergadura que tienden a reforzar la integración entre fragmentos dispersos. En otras palabras, se impone la necesidad de un control férreo sobre los procesos productivos y sobre los espacios donde se realizan. No se requiere de un control del espacio continuo, sino de los fragmentos involucrados y de la red que unifica tales fragmentos. En este caso, es evidente el predominio de la concepción del "territorio-red" (Veltz, 1994) o del "espacio de flujos" de Castells sobre la de "territorio-zona" (Veltz, 1994).

Además de las manifestaciones físicas, la articulación territorial entre el puerto y estas zonas de producción flexible, descansan fuertemente en una organización donde las comunicaciones juegan un importante papel en la integración de los procesos productivos desplegados sobre el territorio en localizaciones diferenciadas y distantes. En términos de Hiernaux, se está en presencia de una concepción de espacio-tiempo simultáneo (Hiernaux, 1995) en la que procesos o acontecimientos que se producen en determinados lugares impactan simultáneamente en lugares distantes, debido a la conexión casi instantánea que permiten los modernos medios de comunicación y transporte. La producción en tiempo real es un ejemplo de esta nueva concepción espacio-temporal. En definitiva, los ritmos y el manejo del tiempo sobre el territorio impuesto por la producción flexible y globalizada conduce a concepciones de tiempo y espacio novedosas cuyas consecuencias tendrán que seguirse analizando con mayor profundidad en el futuro próximo.

### **7.9.2.2. Articulación territorial del puerto con regiones interiores exportadoras de materias primas y productos poco elaborados.**

Entre las nuevas redes que implican una articulación territorial de larga distancia destacan los productos minerales poco elaborados procedente de Coahuila y los petroquímicos de Tamaulipas. Tales exportaciones no dejan de situarse en fases iniciales de manufacturación en la cadena de insumos para la elaboración, en el primer caso, de manufacturas de plomo, zinc y acero y, en el segundo, de fibras sintéticas. En todo caso, la logística de distribución terrestre es similar en ambos flujos y se basa en buena medida en la utilización del ferrocarril, en sus servicios convencionales, lo cual implica mayores tiempos de recorrido.

La interacción territorial entre el puerto y estas regiones es menos intensa que en los casos anteriormente analizados. Se trata de formas productivas que establecen menor control espacio-temporal sobre los procesos y regiones que vinculan. Su presión para modificar de las condiciones generales para la producción y para mejorar los enlaces, es menor y más débil, pues el tiempo no parece jugar un papel tan apremiante como en el caso de la producción flexible que trabaja sin inventarios, es decir, "justo a tiempo".

Buena parte de los flujos de Tamaulipas y Coahuila se realizan por el ferrocarril, en su servicio convencional, lo cual supone tiempos de recorrido más largo que el de los trenes unitarios. Asimismo, no se plantean adecuaciones importantes en el territorio para reforzar el vínculo territorial entre el puerto y las zonas en cuestión. Solo se perciben modificaciones en la operación de los flujos para tratar de hacerlos más eficientes.

Así, aparentemente el vínculo en este caso impone menos exigencias y deja menos "marcas" sobre el territorio ; sin embargo, estas redes productivas han consolidado flujos constantes y crecientes a través de Manzanillo desde mediados de la década de los ochenta, por lo tanto, hay signos de una integración productiva y espacial entre fragmentos territoriales lejanos. En el futuro, habrá que dilucidar la fortaleza o debilidad de tal vínculo territorial.

### **7.9.2.3. Articulación territorial del puerto con regiones interiores importadoras y exportadoras de bienes intermedios y de consumo.**

En este caso se trata, sobre todo, de la conexión que establece el puerto de Manzanillo con la Ciudad de México y las ciudades vecinas de la llamada región megalopolitana del centro del país. Aunque algunos de estos flujos implican el traslado de bienes intermedios y de capital, predomina el movimiento de bienes de consumo, tanto duraderos como no duraderos.

La gran diversidad de productos y empresas, principalmente pequeñas y medianas, involucradas en estas redes no presenta una estrategia articulada y unificada para reforzar la integración con el puerto con la megalopolis central del país. En general, se manifiesta un control espacio-temporal menos efectivo que el observado en regiones de producción flexible. Sin embargo, la presión de agentes de carga y de empresas de transporte multimodal (en especial, Transportación Marítima Mexicana y American President Line) ha logrado una importante modernización de la operación y la infraestructura ferroviaria para atender estas redes. En efecto, los tiempos de circulación se han reducido notablemente y las obras de adecuación de la infraestructura permiten el manejo de contenedores de dobles estiba entre Manzanillo y la Ciudad de México.

Así mismo, los enlaces carreteros han mejorado notablemente en los últimos años con la construcción de la autopista México-Guadalajara (concluida en varios tramos) y de la autopista Manzanillo-Guadalajara (completamente terminada desde 1993). Aunque no se puede decir que estas grandes obras de infraestructura plasmadas en el territorio se hicieron básicamente o principalmente por la presión de los agentes sociales relacionados con el puerto y con el comercio exterior, su realización puede tener importantes repercusiones en la articulación territorial de Manzanillo con la megalopolis central.

Ahora bien, en fechas recientes, con la localización en el centro del país de nuevas plantas, que forman parte de procesos productivos globales y trabajan con sistemas flexibles "justo a tiempo", es previsible esperar presiones de los agentes sociales involucrados para consolidar las redes de distribución física internacional en el tramo que vincula al puerto con el centro del país. De hecho, 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. Ejemplos similares se encuentran en plantas de las ramas automotriz y electrónica localizadas en los estados de Guanajuato, México y Morelos. Esto fortalece una organización territorial en base a redes. En términos de Castells, se propicia la conformación de un “espacio de flujos”, basado en este caso en un control más exhaustivo de los tiempos de circulación y de los flujos entre Manzanillo y el centro del país.

#### **7.9.2.4. Articulación territorial del puerto con su región inmediata.**

Manzanillo tiene una relación histórica con su región inmediata y esta se ha reforzado con la apertura comercial. La característica de este vínculo ha estado caracterizado por los desplazamientos de grandes volúmenes de productos de baja densidad económica que se insertan en procesos productivos tradicionales y, en general, poco sofisticados, desde el punto de vista de la tecnología y las formas organizativas de la producción.

La cadena de graneles agrícolas para la industria avícola y alimenticia de la región mantiene un elevado flujo de insumos a través del puerto. Tal es el caso del sorgo, la soya y la semilla de nabo asociados a las cadenas de producción de aves, alimentos balanceados y a la industria aceitera de Jalisco. De igual forma, en años recientes se ha desarrollado un flujo de graneles minerales de exportación (cemento y clínker) que se integra a través del puerto. Tal es el caso de las empresas cementeras ubicadas en municipios cercanos al puerto ; Cementos Apasco, en Tecomám y Cementos Tolteca, en Zapotlitic.

En tales redes, el control sobre el tiempo y el espacio puede no ser tan férreo, ni decisivo como en el caso de las regiones de producción flexible relacionadas al puerto. Sin embargo, los grandes volúmenes manejados en la zona y la necesidad de articularlos crecientemente con fases de la producción global, imponen presiones para mejorar la logística de fabricación y distribución. Al respecto,



algunos agentes sociales involucrados en estos procesos pretenden generar alteraciones en el territorio para consolidar la integración de sus redes productivas a través del puerto. En otras palabras, buscan articular el puerto y fragmentos territoriales específicos de la región mediante la creación de soportes materiales característicos de la producción global y de condiciones generales para la producción como las vías terrestres de enlace.

Los exportadores de graneles minerales (cemento y clinker) han tenido que construir terminales especializadas en el puerto para el almacenamiento y distribución automatizada de los embarques. Se trata de instalaciones "gemelas" o similares a las ubicadas en las plantas de tierra adentro. Nuevamente aparece aquí la construcción de soportes requeridos para la conformación de las redes productivas integradas y del territorio-red en última instancia. En efecto, se trata de instalaciones estandarizadas localizadas en lugares o nodos selectos que se integran en espacio y tiempo mediante la incorporación o modernización de los sistemas de comunicación y transporte. Castells ha definido a tales instalaciones como los soportes materiales de la simultaneidad.(Castells, 1996)

En el caso de los graneles agrícolas, las redes productivas y espaciales parecen estar más desarticuladas. Esto genera cadenas productivas muy lentas, con poco control sobre los flujos<sup>(7)</sup>. Pero aquí, como en el de los graneles minerales, los actores sociales involucrados han planteado un proyecto de construcción de instalaciones de recepción y distribución similares a las de plantas del interior, para tener un mejor control sobre los flujos y la red. Así, el vínculo productivo y territorial entre el puerto y ciertos lugares de producción de la región parecen estrecharse. Tal proceso se está dando, a diferencia de la integración con regiones de producción flexible, mediante intervenciones puntuales en el territorio.

---

<sup>(7)</sup> En la actualidad, la cadena de importación de graneles agrícolas presenta serias deficiencias, por los largos tiempos de circulación, en el tránsito desde el puerto hasta las empresas aceiteras y productoras de alimentos balanceados de Jalisco. Como se manejan grandes volúmenes y las empresas tienen áreas de recepción pequeñas para tales cantidades, se generan problemas de distribución que tienden a incrementar los costos y a hacer ineficiente el proceso productivo involucrado. Por lo tanto, los actores asociados a este movimiento han planteado un proyecto de construcción de silos automatizados para el almacenamiento y distribución de los graneles agrícolas en el puerto. Con esto se establecerá un vínculo productivo y territorial más estrecho entre Manzanillo y Guadalajara.

Amen de profundizar más en sus múltiples vínculos territoriales, es evidente que Manzanillo se convierte en un puerto que relaciona lugares o fragmentos del territorio nacional con distintas lógicas productivas, organizativas y culturales. Es decir, es un puerto global y, por eso, articula lógicas de tiempo y espacio diferentes. Funciona como un nodo donde confluyen y se distribuyen redes productivas internacionales de diverso tipo hacia múltiples regiones del país.

#### **7.9.2.5. La articulación local-global en el puerto de Manzanillo.**

Desde la perspectiva del ámbito urbano, cabe señalar que la ciudad de Manzanillo desde su historia colonial, como puerto pesquero y su posterior constitución como puerto de altura, desde fines del siglo pasado, no ha conformado necesariamente una sólida y diversificada sociedad local. De hecho, hasta el segundo tercio del presente siglo era un centro de población pequeño con escaso dinamismo.

Es hasta la década de los setenta cuando la ciudad empieza a adquirir un fuerte dinamismo, debido a la constitución de un polo de desarrollo turístico implementado por Gobierno Federal como parte de sus políticas de desconcentración territorial. Sin embargo, la construcción de este enclave turístico no fortaleció necesariamente a la sociedad local, dado que su desarrollo se concibió, diseñó, realizó y operó por agentes sociales externos a la región. Los agentes locales han participado marginalmente en este proceso cuando no han sido excluidos.

En la década de los ochenta, el ámbito local se ve nuevamente impactado y dinamizado por la activación del puerto y por la constitución de redes de distribución física internacional implementadas principalmente por actores externos, en especial, por actores globales, tal como se explicó previamente. Sin embargo, hay que destacar, principalmente desde la década del noventa, la intencionalidad de los actores regionales y locales por alcanzar un mayor protagonismo e influencia en el desarrollo de la zona. Las autoridades estatales, con una concepción clara del papel del puerto en el desarrollo de la región, han establecido programas e instrumentos, como el “Fideicomiso Manzanillo 2000”, donde se establecen actividades claves para fortalecer a la localidad (Turismo y

Puerto) y se pretende promover una mayor incorporación de los actores regionales en su desarrollo. Asimismo, se ha incidido en el reordenamiento urbano para diferenciar y articular de manera coherente dos actividades principales (Turismo y Puerto) que pueden ser conflictivas, si no se estructuran adecuadamente. Otra línea de acción importante entre actores locales esta representada por una mayor interacción entre la administración portuaria y las autoridades municipales y estatales. La rehabilitación del centro histórico de Manzanillo y de los muelles viejos de puerto ubicados en esta zona de la ciudad, es un proyecto de gran envergadura impulsado por tales actores sociales.

Así, aunque el ámbito local en cuestión está todavía en gran parte determinado por la acción de los actores globales o externos a la región y por las relaciones a larga distancia, las autoridades y los principales agentes regionales han asumido un rol más dinámico y organizado que el de otros ámbitos locales del litoral del Pacífico donde la desestructuración de las formas territoriales previas y el predominio de ambientes conflictivos no permiten establecer siquiera con claridad el rol regional y territorial del puerto (léase Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y otros puertos del litoral).

El problema latente y manifiesto para Manzanillo es quizás el hecho de que las conexiones a larga distancia y las decisiones de actores externos poco integrados a la región tienen mucho mayor peso que los vínculos locales y regionales, por lo tanto, no queda claro hasta que punto los esfuerzos de promoción de la región, realizados por las autoridades locales serán absorbidos por actores globales preocupados principalmente por el funcionamiento de su red, más que por las necesidades y el fortalecimiento local.

## 8. CONCLUSIONES

### 8.1. Apertura comercial, globalización y territorio

La apertura comercial ha sido una condición indispensable para la reestructuración económica y territorial de México, sin embargo, desde la perspectiva sistémica, su implementación no puede ser considerada como el motor de tales transformaciones. Ese papel corresponde, en todo caso, a los procesos de globalización económica y social.

En efecto, la apertura comercial, iniciada en la década de los ochenta en gran parte de los países Latinoamericanos se encuadra dentro de los requerimientos de "una economía internacional que exige el derribamiento del proteccionismo como puerta de entrada a la globalización". (Gutiérrez-Haces, 1992, p.80). Entonces, la apertura comercial en espacios periféricos o semiperiféricos forma parte del proceso de globalización de la economía-mundo capitalista, es un complemento esencial para su funcionamiento.

Por eso, es en la globalización de la economía, en la fragmentación y externalización de los procesos productivos donde se encuentran las causas profundas de los cambios y los desajustes en los diversos territorios y regiones del país, incluyendo los puertos y los litorales. La globalización tiene un contenido territorial muy fuerte. Su vínculo con el análisis regional y la geografía económica se han evidenciado en el desarrollo de este trabajo.

La globalización económica, cuya característica principal se expresa en la capacidad de concebir y articular, como una unidad que trabaja en tiempo real, procesos productivos fragmentados a escala planetaria, requiere de lugares selectos, los cuales a pesar de estar físicamente separados tienen que integrarse, en espacio y tiempo, para poder operar.

En este sentido, los procesos de apertura comercial y de producción global imponen una nueva relación espacio-temporal a regiones y territorios. La incorporación de una forma nueva de producir da lugar a que se imponga un

nuevo orden sobre el tiempo; y esto a la vez impone lugares nuevos, es decir, una nueva organización del espacio. De igual forma, el cambio tecnológico en los medios de transporte y comunicación contribuye a que se modifique el distanciamiento. Precisamente, la organización del territorio con base en redes aparece como una tendencia dominante en la organización espacial propia de la fase de globalización en el sistema mundial capitalista. Esta forma permite la superación de la distancia y propicia articulaciones simultáneas de procesos en territorios diferentes, sobre la base de una fuerte coordinación espacio-temporal que es factible realizar apoyándose en los modernos medios de comunicación y transporte. Por lo tanto, la posibilidad tecnológica implícita en el concepto de territorio-red hace viable la articulación del espacio a larga distancia.

El territorio-red se construye y se define por esa cualidad de la globalización que se expresa en la capacidad de concebir y articular, como una unidad que trabaja en tiempo real, procesos productivos fragmentados a escala mundial, mediante la constitución de lugares selectos, nodos y hubs, que pueden coordinarse y articularse simultáneamente en tiempo y espacio a pesar de estar físicamente distantes y dispersos. En este sentido, el territorio-red es inconcebible sin la flexibilización y fragmentación de los procesos productivos propios de la globalización económica.

Por lo tanto, una conclusión inicial surgida de este trabajo es que el proceso de globalización y su complemento nacional, la apertura comercial, tienen desde el enfoque estructural-sistémico una relación directa con el desarrollo y las transformaciones de territorios específicos, en especial con espacios fronterizos como los puertos marítimos y terrestres que por sus características y posición geográfica se convierten en vértices o nodos de articulación territorial entre lo interno y lo externo. Esta apreciación no es trivial, pues conduce a un rompimiento teórico-metodológico tanto en la definición de la unidad de análisis de los estudios territoriales, como en las concepciones espacio-temporales y en los criterios para definir regiones y zonas de influencia territorial.

La unidad de análisis en los estudios territoriales sigue siendo ubicada en los espacios subnacionales y nacionales o, en el mejor de los casos, en espacios subcontinentales correspondientes a algún bloque económico regional. Esto supone limitaciones evidentes por no tomar en cuenta (o al hacerlo de manera

accesoria) las determinaciones e influencias del sistema-mundo capitalista sobre los espacios nacionales y regionales. Ciertamente, la manera convencional de situar la unidad de análisis plantea dificultades para la conceptualización y delimitación de ámbitos territoriales dinámicos, inestables y, en ocasiones, difusos. Asimismo se dificulta la observación de la articulación multi-territorial de los principales nodos de la producción global, así como la exclusión de vastos territorios de los procesos sustantivos de la economía-mundo. Elementos centrales tales como la conformación y la conceptualización de la Red Global de Puertos y de la Red Global de Transporte Intermodal no hubiesen podido ser visualizadas y construidas ubicando la unidad de análisis en espacios nacionales o continentales.

Ahora bien, la reestructuración territorial global y el cambio de paradigma espacio-temporal debido a la intensificación de las relaciones sociales y de los flujos entre regiones y/o fragmentos espaciales dispersos distribuidos en el planeta, ubican en el centro del análisis territorial el tema de la tecnología. Como poder integrar procesos y espacios ampliamente distanciados en tiempo y espacio. Solamente las nuevas tecnologías de comunicaciones y transportes integradas crecientemente en los procesos productivos posibilitan cambios sustantivos en la organización del territorio.

## **8.2. Tecnología, producción y emergencia del territorio-red.**

La reciente revolución tecnológica en la producción, los intercambios y las comunicaciones también tiene implicaciones en el análisis territorial. Para muchos autores que plantean enfoques de tipo sistémico (como Aydalot, Santos, Amin, Veltz, y Castells, entre otros), la innovación y expansión tecnológica se convierte en elemento clave para el estudio territorial actual. Fenómenos como las tendencias simultáneas hacia la homogeneización y fragmentación de ciertos espacios, como la formación de espacios de flujos que vinculan sitios distantes a través de nodos y hubs globales (entre los que destacan los puertos) y la estructuración de amplias redes territoriales que integran espacios selectos y excluyen a vastas zonas no pueden ser cabalmente explicadas sin la emergencia de un nuevo ciclo tecnológico asociado a la producción global.

Sin embargo, tales autores no dan cuenta cabal, ni realizan una caracterización de elementos centrales en la construcción de las nuevas redes territoriales tales como el renovado rol de los sistemas integrados de transporte y de los puertos en la reestructuración territorial. Para analizar las nuevas formas de inserción territorial de los puertos y su importancia en la reestructuración de amplias regiones no sólo se requiere plantear el problema en términos de un espacio global, es también necesario privilegiar el estudio del papel de las innovaciones tecnológicas en la producción y en las comunicaciones y los transportes.

En un mundo crecientemente interrelacionado por flujos de mercancías, capitales e información, en un ámbito en que las empresas encuentran mayores facilidades para localizar plantas o partes del proceso productivo en diversos lugares del orbe según sus conveniencias de costos y acceso a los mercados, los desplazamientos de actividades económicas, así como la articulación y redistribución de flujos a través de nodos selectos juega necesariamente un papel en la estructuración espacial global. En este contexto, no puede negarse el papel central de la tecnología y de su movilidad espacial.

Tecnología y producción son elementos indisociables. La innovación tecnológica modifica horizontes y formas de organización de la producción, sin embargo, la tecnología y su movilidad espacial no son independientes de los imperativos de la producción. Modificaciones substanciales en el proceso productivo apoyadas en un nuevo paquete tecnológico están propiciando la reestructuración económica y territorial más importante del presente siglo: La conformación de una economía y un espacio global.

El cambio más importante en la producción después del ocaso del "fordismo" en los países centrales y del modelo de sustitución de importaciones en países periféricos es la externalización de las fases de fabricación, es decir, la fragmentación y el distanciamiento en espacio y tiempo de las diferentes tareas requeridas para la fabricación de un bien final.

Tal cambio propició el despliegue de la producción inmediata sobre el territorio. El proceso productivo deja de estar confinado al control de las operaciones y actividades dentro de una planta, como sucedía en el fordismo, y se convierte en

un sistema complejo de flujos, actividades y procesos ampliamente diseminados sobre el territorio. Con la fragmentación de la producción y con el advenimiento de la logística como sistema para controlar los procesos y flujos ahora desplegados sobre el espacio, gran cantidad de actividades antes consideradas externas pasan a formar parte del proceso de producción inmediata. De acuerdo a los planteamientos logísticos de Colin (1987) tanto los subsistemas de aprovisionamiento como los de fabricación y distribución física forman parte del sistema productivo. Sin embargo, los estudiosos de la logística asocian más estos cambios a un papel renovado de la circulación, al ascenso de las actividades propias de la circulación hacia la esfera de la producción, que al desdoblamiento de la producción inmediata sobre los espacios habituales de la circulación y la distribución.

A diferencia de la visión circulatoria de los "logísticos", en este trabajo se enfatiza el nuevo protagonismo de la esfera de la producción y se concluye situando al transporte y a los puertos como eslabones intermedios de la producción inmediata. El transporte integrado y los puertos no sólo son condición esencial para la circulación física de la mercancía, como plantean los expertos en logística mencionados en este trabajo (Colin, Antún, etc.), sino que constituyen una condición necesaria para el proceso de producción inmediata. Gran parte de los productos que se intercambian no tienen por destino el mercado, sino que van a formar parte de la fragmentación del proceso productivo mismo. "Ya no se trata solo del eslabón de transformación del producto en mercancía, sino de la transformación "del producto en producto". (Martner, 1995, p.72)

En este sentido, lo que se juega mediante la participación del transporte integrado y de la red global de puertos es, por una parte, el proceso de producción mismo, no solo la realización de la producción en el mercado<sup>(1)</sup> y, por otra parte, se juega la posibilidad de articular fragmentos del espacio global mediante la operación eficaz de nodos clave, como los puertos, que se constituyen en plataformas para alcanzar territorios en tiempos cada vez más reducidos.

---

<sup>(1)</sup> Tal como se señaló en capítulos anteriores, el transporte, al interior de la producción inmediata, sustituye el papel que antes tenían dentro de las empresas los inventarios y almacenamientos. De allí que el control de flujos y la velocidad y exactitud de operación de los sistemas de transporte sean preocupación central de los departamentos de logística en las empresas y criterio relevante en la localización de actividades productivas.



Estos cambios en la organización y concepción de la producción tienen consecuencias directas en el análisis territorial. En la etapa fordista, el análisis del impacto territorial de la producción generalmente condujo al estudio de las consecuencias de la localización de empresas o plantas industriales en determinadas regiones; sin embargo, a través del análisis de corte estructural-sistémico, manejado en este trabajo, se concluye que las formas productivas fragmentadas conducen al desdoblamiento de la esfera de la producción inmediata desde la unidad fabril hacia amplios territorios, regiones y actividades asociadas a la valorización de la mercancía. En este sentido, los criterios de localización de plantas industriales y actividades económicas pierden preponderancia como elementos de análisis significativos de la organización del territorio frente a la concepción y análisis de redes productivas amplias volcadas sobre el espacio, en las cuales se insertan las diferentes actividades de la producción fragmentada y global.

Ahora, con la externalización de la producción, con la conformación de redes para el manejo de los flujos y con las nuevas tecnologías de comunicaciones y transportes es posible concebir sistemas productivos integrados-fragmentados en el territorio. En definitiva, una conclusión substancial en este trabajo es que la externalización y fragmentación de la producción globalizada, así como el desdoblamiento de la producción inmediata sobre el territorio conducen a la desestructuración de los territorios-zona y al surgimiento del territorio-red como forma y estructura predominante del espacio y la producción global. De hecho, la nueva concepción espacio-temporal, llamada por algunos autores espacio-tiempo simultáneo (Hiernaux, 1995), es representativa del territorio-red.

En conclusión, la emergencia del territorio-red no es concebible antes de la externalización y desdoblamiento territorial de la producción inmediata, ni en concepciones espacio-temporales previas, las cuales son propias de otras formas de producción y de utilización del tiempo y del espacio. Por lo tanto, dentro de esta nueva visión, el territorio-red aparece como la expresión física del desdoblamiento espacial de la producción global, dado que las redes articulan lugares e integran procesos y actividades que antes eran situados como elementos externos a la producción, tales como los puertos, los centros de

almacenamiento y distribución, el transporte y la información, todos ellos cada vez más importantes para el control y desarrollo de la producción fragmentada.

Ahora bien, el territorio no es un simple receptáculo donde se reflejen y manifiesten automáticamente las tendencias dominantes de la producción y de las relaciones sociales en general. El territorio tiene la capacidad, como señala Milton Santos, de condicionar la evolución de otras estructuras sociales. (Santos, 1990). El territorio es también un testimonio, "una forma durable, que no se deshace paralelamente al cambio de los procesos; al contrario, algunos procesos se adaptan a las formas preexistentes mientras que otros crean nuevas formas para insertarse en ellas". (Santos, 1990, p.154)

Por eso, aunque la constitución del territorio-red es un proceso dominante en la fase de producción capitalista global y fragmentada, su implantación no se realiza con facilidad, ni alcanza a todos los territorios y regiones del planeta. De hecho su introducción puede desestructurar conformaciones territoriales previas y generar resistencias por parte de actores locales. De igual forma, hay lugares que sufren un desfase difícil de remontar, cuando se trata de insertarse en procesos globales, por lo tanto, encuentran dificultades y limitaciones para establecer, en forma y contenido, el territorio-red. Una evidencia de esto se observa precisamente en los puertos del Pacífico mexicano. En el litoral, sólo el puerto de Manzanillo, en Colima, ha podido consolidar una estructura territorial reticular. En este proceso el papel de los actores sociales locales, pero principalmente el de los actores globales o externos ha sido fundamental.

Otros puertos parecieran estar en tren de integrar esta forma espacial dominante, sin embargo, encuentran limitaciones tanto en formas espaciales previas demasiado rígidas, como en actores sociales poco versátiles ante los nuevos requerimientos del espacio global. Tal es el caso de puertos como Guaymas, Salina Cruz y, quizás, Ensenada. En estos casos todavía no es evidente la forma de incorporación y /o dominación del nuevo paradigma territorial (es decir, del territorio-red) sobre las formaciones previas. Tampoco es definitivo y claro el predominio de las formas territoriales anteriores, caracterizadas por Veltz (1994) como "territorios-zona" y por Castells (1994) como "espacios de lugar". Y es que no hay un proceso lineal que conduce inexorablemente y sin altibajos a la transformación de los territorios-zona en territorios-red. Por ejemplo, Lázaro

Cárdenas es un puerto que no logró consolidar un incipiente desarrollo de redes globales y regresó hacia formas previas de integración territorial. Ahora predominan más los rasgos de enclave que los de hubs portuario con sólidas redes de articulación territorial desplegadas hacia regiones interiores. En última instancia, hay puertos que quedan excluidos parcial o totalmente de las redes productivas y territoriales tanto internas como externas. Ello conduce a su estancamiento y en ocasiones, cuando su papel en la economía local es significativo, a la decadencia de la región en que se insertan.

Lo cierto es que la producción desdoblada sobre el espacio amplio, global, conduce a hacia nuevas conformaciones territoriales, algunas altamente dinámicas e integradas al espacio global, otras excluidas parcial o totalmente de los procesos sustantivos. Tal situación, como se dijo previamente, conduce a la modificación del análisis territorial tanto desde la perspectiva empírica como desde la teórica y conceptual. La definición de regiones o ámbitos territoriales específicos se complejiza enormemente y los lugares frecuentemente se valorizan (o desvalorizan) por procesos que no tienen que ver con su entorno, sino con acciones y eventos impulsados por actores globales que toman decisiones a miles de kilómetros de distancia. Precisamente, una conclusión relevante, desprendida del análisis del Pacífico mexicano, es la notable "precariedad" e inestabilidad de la articulación territorial de la mayoría de los puertos del litoral, frente a las acciones y decisiones de actores globales. En este sentido, la frontera de los hinterlands y conexiones espaciales de los puertos resulta altamente cambiante, inestable y dinámica como para pretender establecer rígidas delimitaciones regionales.

Ahora bien, esta nueva forma de organización del territorio que necesita operar desde nodos o hubs selectos, a través de los cuales articula redes dinámicas y cambiantes para establecer su hegemonía sobre otras zonas y para integrar los procesos en tiempo y espacio, no se implanta automáticamente en los diversos lugares. Depende, en buena medida, de las formas territoriales previas y de la acción de los agentes sociales tanto locales como externos.

### 8.3. El territorio-red y la reestructuración territorial de los puertos del Pacífico mexicano.

Con la progresiva transformación del territorio-zona o región continua tradicional en el territorio-red, caracterizado por la discontinuidad e integración de fragmentos espaciales dispersos, la densidad de las redes adquiere un papel central en la reestructuración y conformación de ámbitos territoriales más difusos y amplios. Por lo tanto, los parámetros del análisis se modifican cualitativamente.

El desarrollo del territorio-red<sup>(2)</sup> conduce entonces hacia una fuerte interacción e interdependencia entre lugares localizados en diversas latitudes, los cuales se conectan por redes. Tal interdependencia y tal contacto en la distancia se manifiesta a través de flujos. Los flujos de mercancías, de capitales, de ideas, de símbolos son los elementos medulares de la nueva concepción del espacio. Estos flujos, articulados por redes, redefinen el papel de lugares singulares como los puertos. De hecho, aquí se puede concluir que el puerto conectado a redes globales, más que un lugar, es un proceso, en la medida en que opera y gestiona fases inacabadas de la producción y, simultáneamente, articula fragmentos espaciales discontinuos, en los cuales a fin de cuentas se le dará coherencia, integración y terminación al proceso productivo global. Así, el puerto es un proceso que mediante el desarrollo de servicios especializados articula centros de producción y mercados en una red global con diferente intensidad y a diferentes escalas, dependiendo de la relativa importancia de las actividades localizadas en cada área.

En efecto, en las redes de articulación espacial configuradas en la fase de globalización, "ningún lugar existe por sí mismo, desde que los lugares son definidos por los flujos". (Castells, 1996). Esto lleva a concluir que las redes tienen

---

<sup>(2)</sup> Tal como se menciona en el transcurso de este trabajo, el concepto del territorio-red difiere del planteamiento de los lugares centrales de Christaller (Christaller, 1932) básicamente en tres aspectos. En primer término, Veltz, Castells y los autores que manejan conceptos similares al de territorio-red no hacen abstracción de las condiciones históricas y las peculiaridades de los lugares que conforman la red, es decir, no establecen un espacio geométrico y abstracto, como ocurre frecuentemente en los planteamientos de Christaller y Loch. En segundo lugar, incorporan la noción de discontinuidad espacial que no aparece en los sistemas de lugares centrales y, en tercer término, las redes multipolares reemplazan a las localidades centrales unipolares de Christaller.

un papel fundamental en la reestructuración espacial y tal rol muchas veces va en detrimento de la importancia de lugares o ámbitos locales específicos.

Lo cierto es que, si se acepta el planteamiento de la constitución del territorio-red, resulta lógico pensar que las localidades que lo conforman no tienen una existencia autónoma, es decir, no existen por sí mismas, sino por su conexión con otras similares articuladas a la red. Por ello, el territorio-red, más que constituirse por lugares o localidades, se estructura por nodos y hubs, cuyos atributos principales tienen que ver con su capacidad para articular múltiples regiones o nodos a través de redes de diversa índole y densidad.

Los nodos y hubs están evidentemente soportados por lugares específicos, pero forman parte de una estructura interdependiente y jerárquica. En este sentido, los nodos de dirección, los sitios de producción y los hubs de comunicaciones y transportes, entre otros, "son definidos a lo largo de la red y articulados en una lógica común por las tecnologías de la comunicación, por el desarrollo de la informática, por las bases microelectrónicas de datos y por la producción flexible". (Castells, 1996, p.414.). Sin embargo, en este proceso de reestructuración hay que recordar que el desarrollo y consolidación de un nuevo paradigma territorial no opera mecánicamente en cualquier lugar y en cualquier momento. Aunque es un fenómeno estructural que tiende a imponerse a las concepciones previas, la forma en que se establece, en que domina y/o se integra en lugares específicos depende también de la acción de los agentes sociales.

Ahora bien, la constitución de nodos y hubs, como condición necesaria para la operación del territorio-red, ubica a los puertos en una situación substancialmente distinta, tanto en su funcionamiento interno como en su inserción territorial, con respecto a épocas anteriores. El puerto tiende a transformarse en nodo o hub de la producción global donde se aglutinan y redistribuyen redes, se reorganizan flujos y se suministran insumos, en tiempo y cantidad, hacia otros nodos o regiones específicas donde se realizan otras fases de la producción externalizada y global.

Tales actividades le confieren al puerto un papel muy importante dentro de las redes o cadenas productivas que se desplazan a través de él. En efecto, principalmente para los flujos de bienes intermedios intra-firmas o intra-ramas, el

nodo portuario adquiere el carácter de gestor, administrador y distribuidor de inventarios de la producción fragmentada que trabaja “justo a tiempo” en espacios diferenciados y geográficamente distantes. Por lo tanto, el puerto forma ahora parte del proceso de producción, se ha insertado dentro la producción inmediata como una fase específica y esto implica un cambio fundamental no sólo en torno a su operación sino en torno a su relación con el territorio, a la forma y contenido de su inserción espacial.

En efecto, el puerto actual requiere de un exhaustivo control espacio-temporal, desconocido en periodos previos, para mantener en marcha el proceso productivo fragmentado del cual forma parte. La precisión y puntualidad para distribuir flujos y conectarse con múltiples fragmentos o nodos espaciales sólo es posible a través de redes operativas y físicas proyectadas sobre amplias extensiones geográficas. La constitución de la red global de puertos, de las redes intermodales y de los flujos de productos “puerta a puerta” son un claro ejemplo de ello. Por lo tanto, el puerto de las redes globales puede asociarse e integrarse tanto a su región inmediata como a regiones o nodos internos distantes. En este sentido, sus vínculos son multirregionales o multinodales, pero simultáneamente están diferenciados de acuerdo a las características de las redes y procesos productivos que articula.

En definitiva, la inserción dentro del proceso productivo ha permitido al puerto adquirir un papel de mayor relevancia en la organización del territorio y en la integración de la producción. El puerto ya no importa tanto por si mismo, sino por la articulación espacial e integración productiva que logre con su región inmediata y con fragmentos o nodos espaciales de tierra adentro.

Así, el puerto en la globalización de las relaciones económicas y sociales es un hub de integración de procesos productivos extensos y un nodo de articulación territorial. Si se acepta este hecho puede decirse que el puerto se fortalece por las conexiones que desarrolla no sólo hacia el exterior sino hacia el interior, es decir, hacia tierra adentro, donde se encuentran los nodos y regiones nacionales o continentales que forman parte de su hinterland ampliado y diversificado gracias al desarrollo de extensas redes intermodales. En ese sentido, el puerto tiene una doble función, por una parte, se integra a procesos globales desde su posición específica como hub o nodo local con determinadas características y, por otra

parte, articula las regiones o nodos interiores del país y la zona continental a la que pertenece con los procesos globales.

En definitiva, la transformación en hub de integración de redes físicas y operativas entre la superficie líquida y la superficie terrestre convierte potencialmente al puerto en un elemento organizador del territorio-red. Efectivamente, como hub peculiar de las relaciones globales fortalece y articula vínculos entre fragmentos territoriales dispersos permitiéndoles valorizarse y hacerse viables para la producción global.

El desarrollo del intermodalismo y de las redes globales de transportes y puertos es un hecho fundamental para comprender el rol de nodo articulador del territorio-red que asumen los puertos de la globalización. El intermodalismo ha sido sustento físico y tecnológico esencial para desdoblarse el proceso productivo sobre el territorio. Antes del desarrollo del intermodalismo era virtualmente imposible integrar cadenas productivas fragmentadas, ni redes físicas globales de desplazamiento de productos. Los flujos sufrían rupturas "puerto a puerto", "tierra a tierra", "región a región" dado que los modos de transportes funcionaban de forma separada y desintegrada. Por lo mismo, los puertos tenían vínculos territoriales de menor alcance y una limitada influencia en la organización del espacio. Así, la operación de los modos de transporte impedía una articulación territorial efectiva, en tiempo y espacio, para realizar fases productivas fragmentadas. Sólo con el desarrollo del intermodalismo y de redes globales de distribución física desarrolladas por Operadores de Transporte Multimodal, sólo con la integración de los flujos de "puerta a puerta", de "fragmento territorial a fragmento territorial", de "región a región, de "nodo a nodo" los puertos principales adquieren un rol substancial en la reestructuración del territorio.

Desde luego, las innovaciones tecnológicas asociadas al intermodalismo han apoyado el carácter integrador del puerto. Por ejemplo, con la incorporación del contenedor y las terminales especializadas para el manejo de los mismos, los flujos de productos se agilizan y se reducen notablemente los tiempos de traslado dentro del proceso productivo fragmentado, al propiciar la integración de los sistemas de transporte. Tal integración provoca la pérdida de una de las características ancestrales del puerto, esto es, la de ser un lugar obligado de ruptura de carga y, de esta forma, convierte potencialmente al puerto de las redes

globales en un articulador territorial entre contextos regionales de "tierra adentro" y contextos globales.

Ahora bien, no todos los puertos se revalorizan como hub o nodos estructuradores del territorio-red. En países periféricos hay muchos puertos que no tienen la posibilidad para integrar redes, ni la capacidad de articulación multinodal y multiregional. Aunque el puerto de la globalización tiende a remontar su condición de frontera física y tecnológica, puede persistir una fuerte frontera cultural que dificulte la integración de ese ámbito local con el ámbito internacional.

Tal situación es factible si se considera que la existencia de configuraciones previas en la región donde está implantado el puerto, puede implicar relaciones débiles con los procesos productivos globales o dificultades para integrarse en ellos. En ese sentido, la acción reestructuradora del puerto sobre el territorio se verá reducida. En los puertos del Pacífico mexicano tal situación resulta evidente. Sólo el puerto de Manzanillo ha podido adaptarse e integrarse claramente a los imperativos del territorio-red. En el resto, tanto las formas espaciales previas desfasadas de los requerimientos de la producción globalizada, como las fronteras culturales en la concepción, gestión y organización de los procesos han dificultado la consolidación de redes, limitando los efectos de una reestructuración espacial de mayor envergadura.

En algunos puertos se atisba la creación de nuevas formas para integrar procesos productivos articulados en redes dentro de regiones con cierta cohesión espacial interna basada en los paradigmas territoriales previos. El caso más notorio, en el Pacífico mexicano, lo constituye el puerto de Guaymas. Por otra parte, la mayoría de los puertos del litoral presentan muchas dificultades para competir con los puertos integradores de redes, tanto nacionales como extranjeros y, por lo tanto, su impacto sobre la reestructuración territorial es poco significativa, inclusive han perdido parte del hinterland e importancia regional de épocas anteriores.

En el periodo previo existía un gran número de puertos pequeños y medianos que por su cercanía (y, en ocasiones, por ser el único medio de acceso) tenían un ámbito de influencia claramente definido, es decir, un hinterland cautivo fuera de disputa. Los conceptos de proximidad y de distancia eran fundamentales para dar viabilidad a los puertos regionales. En efecto, durante la preeminencia de los



territorios organizados por zonas continuas, la cercanía y la distancia respecto a las actividades productivas atendidas era fundamental dentro de los vínculos territoriales de los puertos del Pacífico mexicano.

En la actualidad, con la articulación simultánea en espacio y tiempo de los procesos productivos fragmentados globalmente, con la innovación tecnológica en comunicaciones y transportes que permite acceder a territorios lejanos con gran certeza y oportunidad, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización del espacio. Los puertos integrados en redes globales multimodales extienden ampliamente su cobertura territorial y penetran en espacios que antes eran prácticamente exclusivos de puertos regionales. Tal redespiegue territorial de los puertos en red provoca la decadencia de los puertos que no se han insertado en los circuitos globales o lo han hecho parcialmente. En efecto, esto supone la pérdida del hinterland o zona de influencia cautiva y, en algunos casos, prácticamente la desaparición de puertos con una importante presencia local o regional en el periodo previo. Puerto Madero, ubicado en el litoral de Chiapas, dejó de mover carga desde 1993. Las exportaciones de plátano y otras frutas tropicales producidas desde hace décadas en la región del Soconusco son ahora desplazadas, a través de redes intermodales, por puertos del Golfo de México. El Puerto de Ensenada dejó de exportar, desde la década pasada el algodón producido en los valles de Baja California Norte (Mexicali) y San Luis Río Colorado. Este producto tradicional de la región más próxima al puerto fue captado por las redes intermodales estructuradas a través de los puertos Norteamericanos del Pacífico, en especial, a través de Long Beach y Los Angeles. La desviación de tales flujos, junto con otros de menor envergadura, ha propiciado un notable estancamiento en el movimiento de carga del puerto de Ensenada. Otros puertos del litoral del Pacífico mexicano siguen trayectorias similares, tal como se expuso en capítulos previos.

De esta forma, se concluye que, con el desarrollo del territorio-red y con la conformación de la red global de transporte multimodal, consustancial a esta nueva forma territorial, hay puertos en el litoral del Pacífico que pierden su hinterland en favor de aquellos que se han incorporado a la red global. Y es que el territorio-red no necesita de todos los espacios ni, en este caso, de todos los puertos para funcionar. Por el contrario, es selectivo. Requiere de nodos o hubs específicos capaces de articular la fragmentación de procesos y territorios

consustanciales a la producción global. La selectividad de lugares o nodos privilegiados hace del territorio-red una estructura jerárquica y excluyente. En efecto, hay nodos o hubs globales, regionales y alimentadores. De la misma forma hay lugares, regiones y territorios excluidos de las redes. Por eso, lo que tiende a valorizarse ahora es la cualidad y calidad de fragmentos espaciales discontinuos o, mejor dicho, de los nodos y "hubs" de una red territorial globalizada.

Lo cierto es que los puertos articulados en redes adquieren mayor preponderancia en la organización del territorio. Bajo el concepto del territorio-red tales puertos se transforman en elementos integradores de espacios y tiempos. El puerto actual integra tiempos y espacios a través de la integración de los sistemas de comunicaciones y transporte en una red global, por eso aquellas terminales que logran insertarse en la red global para atender los requerimientos de la producción fragmentada están atravesados por la concepción del espacio-tiempo simultáneo. En efecto, a través de los medios de comunicación se anuncian procesos que se desarrollan simultáneamente en distintos lugares, pero que inciden y repercuten en el puerto gracias al papel unificador e integrador de los medios de transporte.

#### **8.4. El territorio-red, los puertos y los soportes materiales de la simultaneidad.**

Para que el territorio-red, y el nuevo concepto espacio-temporal asociado a él, opere efectivamente se requieren de ciertos soportes materiales que sustenten físicamente las actividades simultáneas. Pero estos no son necesariamente los mismos soportes materiales que Pradilla analizó cuando predominaba el patrón de acumulación basado en el modelo de sustitución de importaciones en América Latina (Pradilla, 1984). En efecto, los soportes materiales de la vida social (Pradilla, 1984) o los soportes de las prácticas sociales compartidas (Castells, 1996) están asociados a una noción de continuidad espacial propia de los periodos previos. Ahora, los soportes materiales dominantes son precisamente los de la simultaneidad. Los soportes materiales de la simultaneidad no forman necesariamente una continuidad física, de hecho no son propios de la concepción de región continua o de los territorios-zona.

De acuerdo al análisis realizado en el desarrollo de este trabajo, se concluye que los primeros soportes materiales del territorio-red (que, de hecho, son los soportes materiales de la simultaneidad) están constituidos por los circuitos de comunicaciones y transportes. Así, las telecomunicaciones, los sistemas microelectrónicos y computarizados para flujos de capital, mercancías e información y los sistemas de transportación de alta velocidad, entre otros, son la base material en la que se sostienen los procesos económicos y sociales dominantes en el espacio global.

En esta perspectiva, los "hubs portuarios" son lugares privilegiados para el desarrollo de los soportes materiales de la simultaneidad, por lo tanto, la concepción de espacio-tiempo simultáneo influye fuertemente en la configuración de estos fragmentos territoriales ubicados en los litorales. Desde luego, esto no niega el hecho de que en el ámbito portuario coexistan otras determinaciones espacio-temporales, las cuales corresponden a periodos previos en el desarrollo de las fuerzas productivas locales; pero mientras más se integre el puerto a procesos capitalistas globalizados, mientras más habitantes de la localidad se vean involucrado en ellos, tanto directa como indirectamente, mayor será el dominio de una concepción de espacio-tiempo simultáneo sobre las actividades productivas y sociales de la localidad.

Desde la apertura comercial, iniciada en la década de los ochenta en México, se observan notables cambios físicos en puntos selectos del litoral del Pacífico, principalmente debido a la creación de los llamados soportes materiales de la simultaneidad. El puerto de Manzanillo presenta nuevamente las alteraciones más significativas. La creación de "instalaciones gemelas" o similares, desarrolladas tanto en el nodo portuario como en las regiones interiores donde se asientan las plantas, junto con el rol integrador de la infraestructura y los sistemas de comunicaciones y transportes, ha generado una suerte de acercamiento de fragmentos territoriales distantes. De esta forma, a través de las instalaciones gemelas, integradas en tiempo y espacio, es factible programar de manera simultánea, en tiempo real, los requerimientos y envíos de insumos de acuerdo a los inventarios y ritmos de producción de las plantas en cuestión.

Después de la construcción de la terminal especializada de contenedores de Manzanillo, en 1992, siguió la construcción de una instalación similar en un nodo

regional interior: Se trata de la terminal de contenedores de Aguascalientes, ubicada a un costado de la planta de Nissan. Tales terminales han sido vinculadas espacial y temporalmente por un innovador sistema de comunicación, el EDI (Intercambio Electrónico de Datos), manejado por el Operador de Transporte Multimodal, Transportación Marítima Mexicana, y por las plantas de la rama automotriz de la región en cuestión. Este sistema permite conocer, en tiempo real, los requerimientos de bienes intermedios para preparar la logística de aprovisionamiento y distribución anticipadamente. Además, la integración espacio-temporal entre el puerto de Manzanillo y los fragmentos territoriales interiores ha sido reforzada también por modernas carreteras y por la introducción del ferrocarril de doble estiba. Por lo tanto, la consolidación del territorio-red no se produce sólo por la intensificación de flujos sino también por la de "fijos". Es necesario realizar inversiones importantes en capital fijo, en soportes materiales específicos para la operación de esta nueva forma social de organización territorial, en la cual hay que establecer un férreo espacio-temporal, dada la discontinuidad que lo caracteriza. En definitiva, las "instalaciones gemelas" en el litoral y el interior, así como los medios de comunicación y transportes que los vinculan no son más que los soportes de la simultaneidad, propios del territorio-red y de la concepción del espacio-tiempo simultáneo.

Las instalaciones similares o "gemelas" para el movimiento de contenedores entre el puerto de Manzanillo y regiones del interior tienden a multiplicarse. En efecto, en ciudades del Occidente (Guadalajara), el Bajío (Querétaro, Celaya, Silao), del Norte (Monterrey, Saltillo) y del Centro (Distrito Federal) se han creado (o están en construcción) terminales intermodales interiores para el manejo de contenedores. Tal situación refuerza los vínculos multiregionales o multinodales de Manzanillo. Pero no sólo en el movimiento de contenedores se observa la presencia de este tipo de soportes materiales. Ciertos flujos de graneles agrícolas y minerales insertados en cadenas productivas globalizadas tienden a ser tratados mediante instalaciones físicas "gemelas" y avanzados sistemas de comunicaciones principalmente en Manzanillo y Guaymas.

En última instancia, los soportes materiales del territorio-red (o de la simultaneidad) permiten articular efectivamente ámbitos locales específicos con el ámbito global. La articulación de lo local con lo global está en el centro de las nuevas formas de organización del territorio, en las concepciones del territorio-red

y del espacio-tiempo simultáneo. En este sentido, cabe señalar que el puerto aparece como un lugar central de confluencia de estos ámbitos, con sus características integradoras y con las relaciones conflictivas que también se hacen presente en su interacción dinámica.

### **8.5. Los puertos en la interacción entre el ámbito local y el ámbito global.**

En la actualidad, la discusión sobre el papel protagónico o subordinado del ámbito local en las redes globales y en la reestructuración del territorio no ha sido saldada, sin embargo, en el caso de los puertos del Pacífico mexicano, aún con sus matices y diversidad, queda más o menos claro que los ámbitos locales no han tenido un rol significativo en la inserción o exclusión de los procesos de reestructuración global y regional en los que se han visto envueltos. Incluso en Manzanillo, donde las autoridades locales reconocen la importancia del puerto como un nodo articulador de redes globales que desarrollan fases del proceso productivo en México, la dinámica de articulación territorial y de diversificación de las conexiones territoriales ha dependido substancialmente de la acción de actores externos, de agentes globales.

Dado que se trata de una región con vínculos locales y regionales limitados, pero con amplias conexiones a larga distancia, el problema que se plantea es el de la dependencia local respecto a las conexiones lejanas y a las decisiones de actores externos menos interesados e identificados con las vicisitudes de la región que con el funcionamiento y los beneficios que les proporciona la red. De hecho, tales actores muchas veces no están presentes en la región y toman sus decisiones a muchos kilómetros de distancia. En este sentido cabe preguntarse, como lo hacen Storper y Harrison, "¿Dentro de qué límites pueden constituir una contribución útil los esfuerzos de promoción regional de las autoridades locales? ¿Como puede desencadenarse una dinámica de desarrollo en regiones caracterizadas por competencias locales muy puntuales?" (Storper y Harrison, p. 276);

Lo cierto es que las relaciones externas, al escapar al control de los actores e instituciones regionales, desestructuran las relaciones locales previas. Ahora las consideraciones extralocales influyen en la dinámica local. Queda todavía por

comprobar si la red incorporada desde el exterior se integrará a la región, si incluirá a los actores y las relaciones empresariales locales o simplemente las ignorará y funcionará sin interconexiones locales importantes.

En el resto de los puertos del Pacífico mexicano, el ámbito local parece estar subordinado a los avatares e imperativos del ámbito global. El efímero y fallido intento de establecer, durante diversos periodos de tiempo desde que se inicio la apertura comercial, rutas regulares articuladas a redes globales de transporte multimodal en los puertos de Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz muestra la debilidad de estos ámbitos locales y regionales. En efecto, frente a los cambios de rutas y a las modificación de los derroteros de las redes establecidas por actores externos, los actores locales no han tenido el "know how", ni la fuerza para aliarse o estructurar alianzas estratégicas favorables a la localidad con otros agentes globales, de tal forma que pudiesen insertar al puerto e incluso a la región en procesos globales.

Cabe destacar, en todo caso, algunos intentos de actores locales por salvar del estancamiento y decadencia a ciertos puertos del litoral. En Salina Cruz, después de la reestructuración de rutas y redes de 1993, por la retirada del principal operador multimodal, los actores locales encabezados por agentes navieros, agentes aduanales y transportistas intentaron aliarse con un operador de transporte multimodal global para reactivar la actividad del puerto. Sin embargo, los alcances fueron limitados. Sólo se estableció una ruta alimentadora quincenal procedente de Centroamérica y con destino al puerto Norteamericano de Long Beach. Probablemente de los cuatro puertos antes mencionados Guaymas es el que se encuentre integrado en un ámbito local-regional más sólido en sus vínculos productivos y territoriales. Aunque no logró establecer vínculos territoriales de largo alcance en los intentos realizados en la segunda mitad de la década pasada por agentes externos, los actores locales encabezados por empresas de la región han empezado a articular redes para incorporar productos de la región a las cadenas globalizadas.

Por otra parte, Lázaro Cárdenas representa una forma peculiar de articulación entre lo local y lo global. Con vínculos locales-regionales muy limitados, pero con conexiones amplias hacia el exterior y con una elevada concentración de poder en un pequeño número de grandes empresas, es decir, en pocos agentes poderosos,

funciona más bien como un "enclave". En este caso el problema para establecer una dinámica local fuerte y menos conflictiva, es el de la presencia de unas cuantas grandes industrias que ejercen una influencia omnímoda sobre su entorno local y controlan gran parte de las conexiones externas. Así, hay pocas interconexiones locales y una tendencia funcional o sectorial hacia la especialización. Garofoli distingue estas regiones de los verdaderos distritos industriales y les da el nombre de "áreas de producción especializada".

En todo caso, en litoral del Pacífico mexicano parece predominar una situación en la cual las características y necesidades de las redes, junto a la acción de los agentes sociales que las construyen, son las condiciones que definen en gran medida la posición de los ámbitos locales. Así, se hace evidente la dependencia del ámbito local frente al ámbito global, sobre todo en las sociedades periféricas. Aunque no se desdeña la importancia y fuerza que han adquirido algunas sociedades locales, el predominio de los imperativos de la economía global capitalista es notorio.

#### **8.6. Hacia una nueva organización territorial en los puertos del Pacífico mexicano.**

La apertura comercial y la globalización han desdibujado la geografía portuaria previa en litoral del Pacífico mexicano. Es evidente que el litoral no se comporta de manera homogénea frente a estos cambios. Hay puertos que parecen quedar excluidos de los procesos globales y, por lo tanto, muestran, poca interacción espacial con su región. Algunos buscan consolidar redes productivas locales, pero pocos parecen haber establecido vínculos territoriales más amplios. Diferencias en el contexto económico, social y geográfico del litoral, en el desarrollo de la infraestructura, en la acción de los agentes sociales, en la integración del transporte y en la integración a los mercados internacionales, son otros tantos elementos que impiden la evolución sincrónica en cada uno de los puertos en el Pacífico mexicano.

Ahora bien, a pesar de la heterogeneidad del litoral, el elemento central que define esta nueva geografía y jerarquía portuaria, así como la forma de inserción

territorial de los puertos en el Pacífico mexicano, es precisamente la emergencia del territorio-red. Si bien es cierto que no todos los puertos han podido incorporar tal forma territorial, su emergencia en puntos selectos del litoral, tanto en México como en Norteamérica, ha conducido a la desestructuración de las formas espaciales previas y a la decadencia de muchos puertos excluidos de las redes globales que subyacen en este nuevo paradigma territorial. Incluso las regiones más compactas en el desarrollo de "territorios-zona" previos, se han visto impactadas y están en tren de reestructuración territorial. Así, aunque Manzanillo aparece como el más claro ejemplo del ascenso e integración del territorio-red en el Pacífico mexicano, los efectos selectivos y excluyentes de este se han manifestado en todo el litoral mediante la desestructuración y/o reestructuración espacial en curso. La pérdida del hinterland y el consecuente estancamiento de diversos puertos del Pacífico mexicano, debido a la expansión de las redes territoriales de los puertos en red, es un claro ejemplo de este proceso. En el futuro próximo es posible que los puertos del litoral que no logren insertarse en redes profundicen procesos de desestructuración territorial y de estancamiento no sólo por su propia dinámica aletargada, sino por la creciente expansión del ámbito territorial de injerencia de los puertos en red.

Lo cierto es que ahora el puerto no puede ser concebido y analizado como una estructura aislada o separada. Por el contrario, el puerto ha cambiado el rol y las características que asumió en el periodo previo de sustitución de importaciones. Ahora es un nodo o "hubs" dentro de redes de producción y distribución fragmentadas y globales. Su papel en el ámbito de la integración productiva y la articulación territorial es más relevante que en el periodo previo.

De esta manera, el puerto como lugar ya no importa tanto por sí mismo, sino por el grado de articulación que logre establecer con otros nodos o fragmentos territoriales tanto de su propio país como de otras zonas continentales. Ahora el puerto más importante del Pacífico mexicano ejerce, sobre todo, atracción sobre múltiples redes y, a la vez, produce una articulación múltiple de ámbitos territoriales desiguales y distantes. En definitiva, desde la perspectiva territorial, el rasgo preponderante un puerto como Manzanillo tiende a estar ahora más determinado por conexiones y relaciones a larga distancia que puede establecer con los otros nodos o hubs de la red global, que por las relaciones o interacciones con su propio ámbito local. Sin embargo, esto no excluye el hecho de que algunos



hubs portuarios, principalmente de países centrales, logren establecer densos tejidos de relaciones con su ámbito local inmediato.

Los nodos y "hubs" propios de la globalización tienen una connotación netamente territorial. La creación de nodos o "hubs" territoriales es una de las características principales que denotan la emergencia del territorio-red, dada la cualidad que estos tienen para articular, en tiempo real, fragmentos territoriales dispersos, discontinuos y distantes. Tal situación propicia que muchos puertos estén más articulados a regiones lejanas que a su propio entorno, por lo tanto, la relaciones de proximidad, del espacio vivido cotidianamente por los habitantes del lugar, queda subsumido y sobrepuesto por la conformación y la lógica de organización del territorio-red.

Para un puerto en red, como Manzanillo, el lugar ocupado por las redes de intercambio y producción que lo articulan con otras ciudades o fragmentos territoriales de similar o mayor importancia es, en la actualidad, más importante que sus relaciones en extenso con su región continua, basadas tradicionalmente en la proximidad. En definitiva, la estructura del territorio-red se sobrepone y, en buena medida, desestructura las relaciones espaciales de las formas territoriales previas, propiciando la anulación y/o subordinación de los actores locales.

Los elementos antes analizados parecen evidenciar una transformación en la forma de inserción territorial de los puertos dinámicos en el Pacífico, a partir de la apertura comercial y del predominio de las formas productivas globalizadas. Una cuestión de peculiar interés es el redespiegue espacial del puerto, que lo conduce a establecer una articulación espacial con diversos nodos territoriales simultáneamente. Esta articulación multinodal lleva a cuestionar las definiciones y delimitaciones tradicionales de la región establecidas por teorías funcionalistas del desarrollo regional y, en ocasiones, por los propios regionalistas de corte marxista. Ahora más que nunca, la interacción del puerto con el territorio es dinámica, cambiante e inestable, como se ha evidenciado en este trabajo, por lo tanto, nada tiene que ver con regiones estáticas, delimitadas mecánicamente.

## 9. BIBLIOGRAFIA

1. Amin, A. y Robins, K. (1991). "Distritos Industriales y desarrollo regional: Límites y posibilidades". En **"Sociología del Trabajo"**. Número especial ¿Neofordismo o especialización flexible?. España, 1991.
2. Amin, A. y Robins, K. (1994). "El retorno de las economías regionales. Geografía mítica de la acumulación flexible". En Benko y Lipietz (Comp.) **"Las regiones que ganan. Distritos y redes : Los nuevos paradigmas de la geografía económica"**. Edicions Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.
3. Antún, Juan Pablo. (1995). **"Logística: Una visión sistémica"**. Documento Técnico N°14. Instituto Mexicano del Transporte, SCT. Sanfandila, Querétaro, 1995.
4. Aydalot, Philippe. (1980). **"Dynamique spatiale e developpement inegal"**. Collection approfondissement de la connaissance economique, Editorial Economica, 2ª Edición, Paris, 1980.
5. Augé, Marc. (1993). **"Los 'no lugares'. Espacios del anonimato, una antropología de la sobremodernidad"**. Editorial Gedisa. Barcelona, España. 1993.
6. Bakis, H. (1991). "Telecomunicaciones, espacio y tiempo". En Gómez Mont, C.(Comp). **"Nuevas tecnologías de comunicación"**. Editorial Trillas, México. 1991.
7. Banco de México (1996). **"Indicadores económicos de México"**. Balanza Comercial : Importaciones, exportaciones. Banco de México, 1988-1996. México, 1994.
8. Bartra, Roger .(1976). **"Estructura agraria y clases sociales en México"**. Editorial Era. México, 1976.
9. Benejam, María A. (1993). "El proyecto hegemónico de Estados Unidos y la Cuenca del Pacífico". Revista **Comercio Exterior**, Vol. 43, N° 12, p. 1111-1121, Diciembre de 1993. Bancomext, México, 1993.
10. Benko, G. y Dunford, M. (1992). **"Changement structurel et organisation spatiale du systeme productif"**. Revue d Economie Régionale et Urbaine N° 2. París, France, 1992.

11. Benko, G. y Lipietz, A. (1994). "El nuevo debate regional". En Benko y Lipietz (Comp.) **"Las regiones que ganan. Distritos y redes: Los nuevos paradigmas de la geografía económica"**. Edicions Alfons El Magnànim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994
12. Betanzo, Eduardo (1990) **"Plates-Formes Logistiques: Analyse et perspectives d'implantation au Mexique"**. These de doctorat. Economie des transports. Faculté des Sciences Economiques. Université d'Aix-Marseille, France, 1990.
13. Boisier, Sergio. (1993). **"La gestión de las regiones en el nuevo orden internacional: Cuasi-Estados y Cuasi-Empresas."** Documento del Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES). Santiago. Chile, 1993.
14. Boisier, Sergio. (1996). **"Política regional en una era de globalización ¿Hace sentido en América Latina?"**. IPEA y Fundación Adenahuer, Brasil, 1996.
15. Boudeville, J.R. (1972). **"Aménagement du territoire et polarisation"**. Génin, París, Francia, 1972.
16. Braudel, Fernand. (1953). **"El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II (\*)"**. Fondo de Cultura Económica. Sección de Obras de Historia. Tercera reimpresión, México, 1992.
17. Braudel, Fernand. (1968) **"La historia y las ciencias sociales"**. Alianza Editorial. Madrid, España. 1968.
18. Braudel, Fernand. (1986) **"La dinámica del capitalismo."** Fondo de Cultura Económica. Colección Breviarios. México, 1986.
19. Braudel, Fernand. (1985). **"El Mediterráneo. El espacio y la historia"**. Fondo de Cultura Económica, Colección Popular 431. Primera reimpresión, México, 1992
20. Caravaca, Inmaculada. (1998). **"Hacia una nueva articulación territorial"**. Universidad de Sevilla. Ponencia presentada en el IV Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Bogotá, Colombia, 1998.
21. Castells, Manuel. (1994). "European cities, de informational society and the global economy". **New Left Review** N° 204, pp.18-32. London, 1994.

22. Castells, Manuel. (1996). **"The rise of the network society"**. The information age: Economy, society and culture, Volume I. Blackwell Publishers Ltd. Oxford, Gran Bretaña, 1996.
23. Cohen, E. (1995). **"¿Los estados son aún soberanos en el orden económico?"**. Problèmes Economiques, París, France, 1995.
24. Col. Política y Derecho (1993). **"La política exterior de México en el nuevo orden mundial. Antología de principios y tesis"**. Ed. Fondo de Cultura Económica. México, 1993.
25. **"Colima, Información Básica"**.(1994). Secretaría de Planeación y Promoción Económica. Dirección general de Promoción Económica.Gob. del Estado de Colima, México, 1994.
26. Colin, Jaques. (1987). "The role of shippers and transport operators in de logistic chain". European Conference of Ministers of Transport, París, Francia, 1987.
27. Coordinación de Puertos (1996). **"Reportes estadísticos del movimiento de carga y pasajeros en los principales puertos del país"**.(1996). Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.(Datos desde 1980 a 1996). SCT, México, 1996.
28. Coraggio, José Luis.(1987) **"Los complejos territoriales dentro del contexto de los subsistemas de producción y circulación"**  
Edición Textos de Ciudad. Quito, Ecuador, 1987.
29. Coriat, Benjamín. (1992a). **"Pensar al revés"**. Editorial Siglo XXI, México, D.F. 1992.
30. Coriat, Benjamín. (1992b). **"El taller y el robot"**. Editorial Siglo XXI, México, D.F. 1992.
31. Cuadra, Héctor. (1993). "La Cuenca del Pacífico en los albores del siglo XXI". Revista **Comercio Exterior**, Vol. 43, N° 12, p. 1107-1110, Diciembre de 1993. Bancomext, México, 1993.
32. Chandler, D. Alfred. (1990). **"Scale and scope. The dynamics of industrial capitalism"**. The Belknap Press of Harvard University Press, U.S.A. 1990.
33. Charlier, Jaques. (1992). "Ports and hinterland connections". En Dolman, A. y Van Ettinger, J. (Comps) **"Ports as nodal points in a global transport system"**. Pergamon Press and International Ocean Institute. Great Britain, 1992.

34. Chías, José Luis. (1990). "Articulación de las costas mexicanas". En **Revista Mexicana de Sociología** N°3/1990, p. 69-85. UNAM, México, 1990.
35. Damas, Philip. (1995). "The global count: 4+4+2". Revista **Containerisation International**, Vol. 28, N°7, Julio de 1995. Emap Business Communications, New Jersey, U.S.A.
36. Damas, Philip. (1996). "Alliances & Webs".  
Revista **American Shipper**. N°10, Octubre de 1996, U.S.A., 1996.
37. Dator, Jim. (1994). "**Sorteando los Tsunamis del cambio**". Memorias del Primer Congreso Mexicano sobre Prospectiva: Los Futuros de México y el Mundo. México, Septiembre de 1994.
38. De la Garza, Enrique (1994) "El estilo neoliberal de desarrollo y sus alternativas", en De la Garza, Enrique (Comp.) "**Democracia y política económica alternativa**". La Jornada Ediciones y Ed. UNAM, México, 1994.
39. De la Peña, Guillermo. (1986). "Mercados de trabajo y articulación regional : Apuntes sobre el caso de Guadalajara y el occidente mexicano". En De la Peña y Escobar (Comp.), "**Cambio regional, mercado de trabajo y vida obrera en Jalisco**". Guadalajara, México, 1986.
40. De Mattos, Carlos. (1990). "Reestructuración social, grupos económicos y desterritorialización del capital. El caso de los países del Cono Sur". En Alburquerque, F., De Mattos, C. y Jordán, R. "**Revolución tecnológica y reestructuración productiva: Impactos y desafíos territoriales**". Grupo Editor Latinoamericano, ILPES y IEU. Buenos Aires, Argentina. 1990.
41. De Mattos, Carlos. (1992). "Modernización neocapitalista y reestructuración productiva y territorial en Chile, 1973-90". **Revista Eure** N° 54. Santiago de Chile, Abril de 1992.
42. "**Estudio de gran visión**".(1995). Gobierno del Estado de Colima. Colima, México, 1995.
43. "**Estudio económico regional del transporte en el sureste de México: Estados de Oaxaca y Chiapas**". (1994). Instituto Mexicano del Transporte y Felipe Ochoa y Asociados S.C. Querétaro, México, 1994.
44. Fossey, John. (1997). "Relay gold". Revista **Containerisation International**, Vol. 30, N°6, Junio de 1997. Emap Business Communications, New Jersey, U.S.A.

45. Forester, Tom.(1992). "**Sociedad de alta tecnología**". Editorial Siglo XXI, México, D.F. 1992.
46. Frobel, F., Heinrichs, J. Y Kreye, O. (1980). "**The new international division of labor**". Cambridge, Cambridge University Press. England, 1980.
47. Giddens, Anthony. (1993). "**Consecuencias de la modernidad**". Ed. Alianza Universidad. Nº 760. Madrid, España, 1993.
48. Giddens, Anthony. (1988) "Time, Space an Regionalisation". En Derek, G. y Urry,J.(Comps) "**Social Relations and spatial structures**". Ed. MacMillan. London, 1988.
49. Giménez, Gilberto. (1995). " Modernización, cultura e identidades tradicionales en México". En **Revista Mexicana de Sociología**, Vol. 56, Nº4, Octubre-Diciembre de 1994. México.
50. Gutiérrez-Haces, María Teresa. (1992). "El Estado mexicano y Estados Unidos: Del proteccionismo al libre comercio". En Alonso, J., Aziz Nassif, A. y Tamayo, J. (Comps.) "**El nuevo Estado mexicano. I Estado y Economía**". Editorial Nueva Imagen, Universidad de Guadalajara, Ciesas. México, 1992.
51. Harvey, David. (1989). "**The condition of Posmodernity**". Cambridge. Basil Blackwell. 1989.
52. Harvey, David. (1992) "El capitalismo: La fabrica de la fragmentación". **Revista Vuelta** Nº 190. Septiembre de 1992. México, D.F. 1992.
53. Hasting, Phillip (1996). "Who controls the transport chain?". **Revista Cargo Today**, Volume two, Issue three, October 1996. ICHCA, London.
54. Hernández, Fernando (1983). "**Puertos**". ENEP Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), México, 1983.
55. Hiernaux, Daniel.(1992). "En la búsqueda de un nuevo paradigma regional". En "**Nuevas tendencias del análisis regional**". (Comp.) Ramirez, Blanca. Ed. UAM-X., México, 1992.
56. Hiernaux, Daniel. (1993). "**Globalización, integración y nuevas dimensiones territoriales : Una aproximación conceptual**". Ponencia presentada en el

Seminario Internacional "Integración y Democratización en América Latina : El camino recorrido. Julio de 1993. Mimeografiado. México, 1993.

57. Hiernaux, Daniel. (1993). "Región, Regionalismo y Modernización en América Latina". Revista **Ciudades** N° 18, p. 3-11. Abril-Junio 1993. RNIU, México. D.F.
58. Hiernaux, Daniel. (1995). "La región insoslayable". **Revista Eure**, Vol. XXI, N° 63. Instituto de Estudios Urbanos. PUC. Santiago de Chile, Junio de 1995.
59. Inegi (1994). "**Estadísticas de comercio exterior en México**". (Incluye series históricas de 1980 a 1994). Inegi, Aguascalientes, México, 1994.
60. Kadar, Mark.(1996). "The future of de global strategic alliances". Revista **Containerisation International**, Vol. 29, N°4, Abril de 1996. Emap Business Communications, New Jersey, U.S.A.
61. Koldo, Joyce. (1988). "**Restructuring the world economy**". Pantheon Books, New York, U.S.A., 1988.
62. Kleinknecht, Alfred. (1987). "**Innovation patterns in crisis and prosperity, Schumpeter's long cycle reconsidered**". The MacMillan Press Ltd, Hong Kong, 1987.
63. Ley de Puertos. (1993). Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno Federal, 1993.
64. L'Hullier, D. y Reynaud, C. (1977). "**La manoeuvre stratégique transport dans l'aménagement**". Fotocopiado. Universite d aix-Marseille, France.
65. Lipietz, A. y Leborgne, D.(1990). "Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación: Algunas consecuencias espaciales". En Alburquerque, F., De Mattos, C. y Jordán, R. "**Revolución tecnológica y reestructuración productiva: Impactos y desafíos territoriales**". Grupo Editor Latinoamericano, ILPES y IEU. Buenos Aires, Argentina. 1990.
66. Lipietz, Alain.(1990). "**Fordisme, fordisme peripherique e metropolisation**". Simposium "A metropole e a crise". Mimeografiado. Sao Paulo, Brasil, 1988.

67. Loinger, G. Y Peyrache, V. (1988). "**Technological clusters and regional economic restructuring**". Fotocopiado. Artículo del libro "**Technology Industry and innovative environments**". Andover, Hants Routledge.
68. "**Manual Estadístico del Sector Transporte, 1993**". Instituto Mexicano del Transporte, SCT. Sanfandila, Querétaro, México, 1995.
69. Marina Mercante (1996). "**Movimiento de carga y buques**". (1996). Dirección General de Marina Mercante. (Datos de 1982 a 1996). SCT, México, 1996.
70. Martinelli, F. Y Schoenberger, E. (1994). "Los oligopolios están bien, gracias. Elementos de reflexión sobre la acumulación flexible". En Benko y Lipietz (Comp.) "**Las regiones que ganan. Distritos y redes: Los nuevos paradigmas de la geografía económica**". Edicions Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.
71. Martner, Carlos. (1995). "Innovación tecnológica y fragmentación territorial". **Revista EURE**, Vol XXI, N° 63, p.69-76, junio de 1995. IEU-PUC, Santiago de Chile, 1995.
72. Martner, Carlos. (1997). "Tendencias de desarrollo y vinculación regional". **Revista Ciudades** N°34, Abril-Junio de 1997. Editada por la Red Nacional de Investigación Urbana RNIU, México, 1997.
73. Marx, Karl. "**Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse 1857-1858, vol 2.)**". Editorial Siglo XXI, México, 1978.
74. McLuhan, M y Powers, B. (1990). "**La aldea global**". Editorial Gedisa. Madrid, España. 1990.
75. Mercado, A. y Fernández, O.(1996). "La estrategia de inversión japonesa en México en el marco del TLCAN". **Revista Comercio Exterior**, Vol. 46, N°12, Diciembre de 1996. Bancomext, México, 1996.
76. Ortiz, C. Etelberto. (1993) "**Competencia y crisis en la economía mexicana**". Mimeografiado, México, 1993.
77. Palacios, Juan José. (1983). "El concepto de región: La dimensión espacial de los procesos sociales". **Revista Interamericana de Planificación SIAP**, N° 66, Junio de 1983. Buenos Aires, Argentina. 1983.



78. Palacios, Juan José. (1992). "El nuevo Estado mexicano y la Cuenca del Pacífico: Variantes y realidades de la vía neoliberal al desarrollo". En Alonso, J., Aziz Nassif, A. y Tamayo, J. (Comps.) **"El nuevo Estado mexicano. I Estado y Economía"**. Editorial Nueva Imagen, Universidad de Guadalajara, Ciesas. México, 1992.
79. Palacios, Juan José. (1993). "Inversión e integración regional en el Pacífico: Entre los acuerdos y los procesos naturales". Revista **Comercio Exterior**, Vol. 43, Nº 12, p. 1128-1138, Diciembre de 1993. Bancomext, México, 1993.
80. Piore, M. y Sabel, C.E. (1984). **"The second industrial divide"**. Basic Book. New York, U.S.A., 1984.
81. Pradilla, Emilio. (1984). **"Contribución a la crítica de la teoría urbana. Del "espacio" a la "crisis urbana"**. Editado por la Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México, D.F.
82. Pradilla, Emilio. (1992). "Notas sobre la cuestión regional en América Latina." En **"Nuevas tendencias del análisis regional"**, compilado por Blanca Ramírez. Ed. UAM-X. México, 1992.
83. Pradilla, Emilio. (1993). **"Los territorios latinoamericanos en la nueva fase de internacionalización neoliberal"**. Mimeografiado. México, D.F. 1993.
84. Pradilla, Emilio, (1995). "Los territorios latinoamericanos en la nueva fase de internacionalización neoliberal". **Revista EURE**, Vol XXI, Junio de 1995. Instituto de Estudios Urbanos- Pontificia Universidad de Católica de Chile. Santiago de Chile.
85. **"Problemas de conectividad en el puerto de Lázaro Cárdenas"**.(1992). Publicación Técnica Nº 27. Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro, 1992.
86. **"Problemas de conectividad en el puerto de Salina Cruz"**. (1995). Publicación Técnica Nº77. Instituto Mexicano del Transporte. SanFandila, Querétaro, 1996.
87. **"Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Guaymas"**. (1994). Administración Portuaria Integral de Guaymas, S.A. de C.V. Guaymas, México, 1994.

88. **"Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Topolobampo, Sin."**. (1994). Administración Portuaria Integral del Puerto de Topolobampo. Topolobampo, Sinaloa, 1994.
89. Ramírez, Blanca.(Comp.) (1991). **"Nuevas tendencias en el análisis regional"**. Edición UAM-Xochimilco. México, 1991.
90. Ramírez, Blanca y Pradilla, Emilio. (1993). "El tratado norteamericano de libre comercio y la integración territorial de México a Estados Unidos". **Revista Interamericana de Planificación**. Vol XXVI, N°103, p.19-54. Ed. SIAP, México, 1993.
91. **"Requerimientos Estratégicos del Transporte de Carga en la Región Centro-Occidente de México"**.(1994). Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) y Preinversión y Desarrollo, S:A: de C.V. México, 1994.
92. Rivas, Fernando. "Teoría de la globalización y el Foro de Cooperación Asia Pacífico". **Revista Comercio Exterior**, Volumen 46, N°12. Diciembre de 1996, Bancomext. México, 1996.
93. Rivera, Miguel A.(1993) "México: del sobreproteccionismo a la apertura comercial". En **"Configuraciones del Mundo Actual"**, libro publicado por la revista **"Política y Cultura"**. Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. México, 1993.
94. Rofman, Alejandro. (1984). "Subsistemas espaciales y circuitos de Acumulación regional". **Revista Interamericana de Planificación SIAP**, N° 70. Buenos Aires, Argentina. 1984.
95. Roza, Carlos. (1992) "El acuerdo de libre comercio en la disputa por la hegemonía económica mundial". En **"La integración comercial de México a Estados Unidos y Canadá"**. (Comp.) Ray Romay, Benito. Siglo XXI Editores. México, 1992
96. Sabel, C. F. (1989). "Flexible specialisation and the re-emergence of regional economics". Citado por Amin, A. y Robins, K. (1994). "El retorno de las economías regionales. Geografía mítica de la acumulación flexible". En Benko y Lipietz (Comp.) **"Las regiones que ganan. Distritos y redes : Los nuevos paradigmas de la geografía económica"**. Edicions Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.
97. Sahagún, Víctor. (1992). "Estado y capital transnacional". En Alonso, J., Aziz Nassif, A. y Tamayo, J. (Comps.) **"El nuevo Estado mexicano. I Estado y**

- Economía**". Editorial Nueva Imagen, Universidad de Guadalajara, Ciesas. México, 1992.
98. Sánchez, Fernando. (1995). "Globalización y reestructuración energética en América Latina". **Revista de la Cepal**, N°56, agosto de 1995. Santiago de Chile, 1995.
99. Sassen, Saskia. (1991) "**The global city. New York, London, Tokio**". Princeton University Press. New Jersey, USA, 1991.
100. Santos, Milton .(1986). "**Espacio y Metodo**". Revista Geo Critica. Septiembre, 1986. Universidad de Barcelona. España.
101. Santos, Milton. (1990). "**Por una geografía nueva**". Editorial Espasa Calpe. Colección Espasa Universidad. España, 1990.
102. Santos, Milton (1996). "**De la totalidad al lugar**". Citado en Caravaca, Inmaculada. (1998). "**Hacia una nueva articulación territorial**". Universidad de Sevilla. Ponencia presentada en el IV Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Bogotá, Colombia, 1998.
103. Scott, A.J. (1988). "Metropolis, from the division of labor to urban form". Citado por Amin, A. y Robins, K. (1991). "Distritos Industriales y desarrollo regional: Límites y posibilidades". En "**Sociología del Trabajo**". Número especial ¿Neofordismo o especialización flexible?. España, 1991.
104. SCT (1985). "**Estudio de Desarrollo del Puerto de Manzanillo, 1985**". Dirección General de Puertos y Obras Marítimas, SCT. México 1985.
105. Secofi (1994). **Base de datos de Comercio Exterior por Aduanas**. Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), 1989-1994. México, 1994.
106. Secretaría de Marina (1976). "**Estadística de movimiento de altura y cabotaje en puertos nacionales**". Centro de Computación y Estadística México, 1976.
107. Silva, Verónica. (1993). "**El interés de los distritos industriales para la formulación de una política regional**". Mimeografiado. Instituto de Estudios Urbanos. Universidad Católica de Chile. Santiago, 1993.

- 108.Schumpeter, Joshep A. (1971)."**Capitalismo, socialismo y democracia**". Editorial Aguilar. México, 1971.
- 109.Storper, M. y Scott, A. (1991). "The geographical foundation and social regulation of flexible production complexes". Citado por Amin, A. y Robins, K. (1994). "El retorno de las economías regionales. Geografía mítica de la acumulación flexible". En Benko y Lipietz (Comp.) "**Las regiones que ganan. Distritos y redes : Los nuevos paradigmas de la geografía económica**". Edicions Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.
- 110.Storper, M. (1991). "Tres respuestas a Ash Amin y Kevin Robins". En "**Sociología del Trabajo**". Número especial ¿Neofordismo o especialización flexible?. España, 1991.
- 111.Storper, M. y Harrison, B. (1994). "Flexibilidad, jerarquía y desarrollo regional: Los cambios de estructura de los sistemas productivos industriales y sus nuevas formas de articulación del poder en los años 90". En Benko y Lipietz (Comp.) "**Las regiones que ganan. Distritos y redes : Los nuevos paradigmas de la geografía económica**". Edicions Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.
- 112.Tello, Carlos.(1980) "**La política económica en México. 1970-1976**". Ed. Siglo XXI Editores. México, 1980.
- 113.Toledo, Víctor M. y otros.(1985). "**Ecología y autosuficiencia alimentaria**". Editorial Siglo XXI Editores, México, 1985.
- 114.Unctad (1992). "**La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación**". Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Comisión del Transporte Marítimo. Grupo Intergubernamental Especial de Expertos en Puertos. Naciones Unidas. Enero de 1992.
- 115.Unctad (1994). "**Review of Maritime Transport, 1994**". UNCTAD. United Nations, New York and Geneva, 1995.
- 116.Unctad (1994). "**Liberalización gradual y desarrollo de los servicios de transporte marítimo en los países en desarrollo**". UNCTAD, Junta de Comercio y Desarrollo, Naciones Unidas. Ginebra, Suiza, 1994.
- 117.Veltz, Pierre. (1994). "Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio". pp.281-300. En Benko y Lipietz (Comp.) "**Las regiones que ganan. Distritos y redes : Los nuevos paradigmas de la geografía**

- económica**". Edicions Alfons El Magnánim. Generalitat Valenciana. Diputació Provincial de València. España, 1994.
118. Wallace, Robert y otros.(1979). "**La política de protección en el desarrollo económico de México**". Ed. Fondo de Cultura Económica. México, 1979.
119. Wallerstein, Immanuel. (1979). "The rise and future demise of the World Capitalist System: Concepts for comparative analysis". Citado por Giddens, Anthony. (1993). "**Consecuencias de la modernidad**". Ed. Alianza Universidad. Nº 760. Madrid, España, 1993.
120. Wallerstein, Immanuel. (1987). "La crisis como transición". En "**Dinámica de la crisis global**"(varios autores). Editorial Siglo XXI, México, 1987.
121. Wallerstein, Immanuel.(1990). "El análisis de los sistemas mundiales". En "**La teoría social, hoy**". Compilado por Giddens y Turner. Ed. CNCA-Alianza Editorial. México, 1990.
122. Wallerstein, Immanuel. (1992). "Las lecciones de los ochenta". Revista **Argumentos** Nº 15. Abril de 1992. Editado por Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco, México, 1992.
123. Weintraub, Sidney.(1991) "Perspectivas del comercio mundial", en Urquidí, Víctor y Vega, Gustavo (Comp.) "**Unas y otras integraciones**". El Trimestre Económico Nº 72. Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1991.
124. Winkelmann, W. (1992). "Ports as nodal points in a global transport system". En Dolman, A. y Van Ettinger, J. (Comps) "**Ports as nodal points in a global transport system**". Pergamon Press and International Ocean Institute. Great Britain, 1992.
125. Wolf, Eric. "**Europa y la gente sin historia.**" Fondo de Cultura Económica. México, 1987.
126. Yocelévsky, Ricardo. (1995). "**La aportación de Immanuel Wallerstein a las ciencias sociales Latinoamericanas**". Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Mimeografiado, México, D.F., 1995.
127. Zurla, Paolo. (1991). "Nuevas tecnologías, estrategias de redes y economías locales". En "**Sociología del Trabajo**". Número especial ¿Neofordismo o especialización flexible?. España, 1991.