

Los puertos mexicanos en el siglo XXI: situación y debate (1991-2012)

Juan N. Ojeda-Cárdenas*

Resumen

Los Puertos Mexicanos en el Siglo XXI: situación y debate (1991-2012). Este artículo actualiza los problemas de la reestructuración portuaria en México iniciada en 1994 con la Ley de Puertos y evaluada hasta el año 2012 inclusive. Bajo una perspectiva multidisciplinaria el trabajo estudia a los puertos de México encontrando puertos ganadores y perdedores. Para ello se estudia el manejo de la carga contenerizada que creció espectacularmente. En 1982 se manejaba 104,429 teus (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies), en 1990 273,149 teus, en el año 1994 se registró 549,921 teus y en el año 2000 los registros alcanzan 1.3 millones de teus. Este ritmo impresionante alcanzó 1.9 millones en el 2004 y es 4.8 millones de teus en el año 2012. Lo anterior, refleja que la política de reestructuración portuaria en México ha tenido avances positivos demostrados por el aumento de carga, la mejora en productividad y un mayor dinamismo en las inversiones alcanzado por las empresas, que mediante el modelo "land lord", administran las terminales. El modelo de las Administraciones Portuarias Integrales (conocidas como APIS), siguiendo el ejemplo español, ha conseguido superar los viejos vicios de los puertos latinoamericanos caracterizados por ser ineficientes, con altos costos y sobre politizados. La experiencia demuestra también el fenómeno de concentración en carga y un olvido del desarrollo regional, ya que los puertos como centros de negocios insertados en la economía mundo se han comportado en la mayoría de los casos como enclaves. En síntesis, la experiencia encuentra ganadores a los puertos de México que se ubican en el centro: Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz. En contraste, son puertos perdedores: Salina Cruz y Coatzacoalcos, que aparecen en el Sur excluido de México, vecino a los países centroamericanos, y ubicados en el Istmo de Tehuantepec y muy cerca al Canal de Panamá. De esa forma el estudio de la economía y comercio marítimo en los puertos de México demostrará las características de un país

Abstract

Mexican Ports in the XXI Century: Status and discussion (1991-2012). This purpose at article is to modernize the problems restructuring of the ports in Mexico initiated in 1994 with the law of ports evaluated until 2012 inclusive. Under a multidisciplinary perspective, the essay studies the ports of Mexico finding winners port's and loser's ports. For this reason we are studying the handling of the containerized cargo that spectacularly incremented. In 1982 it moved 104,429.00 teus (Twenty Food Equivalent Unit), in 1990 to 273,149.00 teus, in the year 1994 registered 549,921.00 teus and in the year 2000 the registers reached 1.3 teus million. This impressive rhythm reached 1.9 teus million in 2004 and 4.8 teus million in the year 2012. The posterior reflects that the politics of the ports restructuring in Mexico had positive advances demonstrated for the cargo increment, the increase in productivity and dynamism in the investments reached by companies that through the "land lord" model, administer the terminals. The model of the (integrals ports administrators) also-know as APIS, a Spanish model that Mexico adopted and therefore overcoming age old habits of the Latin-American ports characterize for being over politicized, with toe high costs. The experience also demonstrate the phenomenon of cargo concentration and an oblivion of the regional development, for the ports being used as business centers inserted in the world economy and have seroed in majority of the cases as enclaves. In synthesis, the experience finds the ports in central Mexico as the winners: Manzanillo, Lázaro Cardenas and Veracruz. In contrast the loser ports: Salina Cruz and Coatzacoalcos that are located in the south exclude from Mexico, neighboring Central American countries and located in the Tehuantepec Isthmus and very near to the Panama Canal. In this way, the analysis of the economy and maritime commerce in the ports of Mexico demonstrates that the characteristics of a

* Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad del Mar. Ciudad Universitaria s/n Puerto Ángel, Oaxaca, México. C.P. 70902
Correo electrónico: juannojeda@hotmail.com

dependiente que basa su intercambio en productos primarios, que sigue dependiendo del petróleo y que dinamiza su comercio a través de la Cuenca del Pacífico, con relaciones económicas con China, que explican la dinámica reciente cobrada por el puerto de Lázaro Cárdenas en su manejo de contenedores, y el liderazgo actual del puerto de Manzanillo, también en las costas del Pacífico mexicano.

Palabras clave: Puertos, globalización, México, comercio marítimo, transportes.

dependent country that bases its exchange in primary products, that continue to be dependent on petroleum and that dynamism their commerce through the pacific basin, with economic relations with china, that explain recent dynamism by the Lázaro Cardenas port in its container handling and the present leadership of the Manzanillo port, also in the Mexican Pacific coasts.

Key word: Ports, globalization, Mexico, maritime commerce, transport.

I. Introducción y Marco Referencial

Siguiendo a Kuhn, uno de los filósofos de la ciencia, y uno de los primeros en hablar de paradigmas, en el estudio del tema marítimo-portuario hay varios paradigmas en juego, bajo una idea central de que siempre existe insatisfacción de los paradigmas. Este es el principio del conocimiento y el que ha permitido avanzar en el campo de las ciencias y por supuesto de las ciencias sociales.

Precisamente bajo esta lógica el ensayo busca dentro del campo de la economía encontrar paradigmas alternativos al modelo tradicional y ortodoxo, conocido como neoliberal, el cual instrumenta dentro de sus políticas la necesaria privatización de los sectores económico y por supuesto la recomendación de privatizar las empresas que, como los puertos, demostraron en los períodos del setenta y ochenta del siglo pasado muchas ineficiencias. Este tema ha sido investigado por muchos autores que se pueden consultar (ver, por ejemplo: Hoffmann (1999), Andrés *et al.* (2007), Martner (2008), Ojeda (2011), González-Laxe & Ojeda (2013), entre otros).

De acuerdo a esas consideraciones: ¿bajo qué elementos conceptuales y paradigmas en juego se pueden estudiar a los puertos y el transporte marítimo en México, conociendo los resultados de los modelos de reestructuración aplicados desde 1993?

Se parte de la idea central de que los puertos de México se insertan en la actual etapa de globalización económica y en nuestras costas, estos han sido impactados por los efectos de la apertura comercial, que favoreció el ingreso de las importaciones y dinamizó las exportaciones.

Esta es la pregunta central que se plantea el presente artículo, a la luz de los enfoques, paradigmas y escuelas que pertenecen a la economía, la geografía y las ciencias sociales, y que son los enfoques principales de este trabajo que intenta ser multidisciplinario, sabiendo que el transporte se pavimenta con ciencia y su estudio no puede realizarse solo desde una perspectiva.¹

La economía, desde una perspectiva neoclásica principalmente, considera la competencia, la lucha por mercados, y trata de desarrollar las ventajas competitivas de las naciones, buscando como propósito, al crecimiento de las empresas, de los negocios (se considera a los puertos) y de las familias. Desde las perspectivas neoclásica y estructuralista se pueden encontrar algunos trabajos sobre el transporte y los puertos como los de Burkhalter (1999), González-Laxe & Freire (2003), Rus *et al.* (2003), Hoffman (1999), Martner (2008, 2011), Ojeda (2011), Rodrigue *et al.* (2009), Freire & González-Laxe (2007), Torres (2011), entre los principales.

¹ En general dentro de los paradigmas de carácter económico que estudian el tema de la exclusión están los paradigmas neoclásicos y el de contenido estructuralista y que proviene de la escuela europea. Los neoclásicos hablan de la pobreza, mientras que la escuela europea habla de la exclusión social. Siendo la pobreza bajo una perspectiva económica y la exclusión social bajo una visión social. Hay otros enfoques alternativos que son críticos al enfoque neoliberal. Considerando autores estarían las propuestas de Veltz, el enfoque de Castells, las consideraciones de la CEPAL, la visión de Amin y las propuestas marxistas. En general, la exclusión parte de una concepción europea y crítica al paradigma anglosajón que será revisado con cuidado en este trabajo y que se distingue del concepto más tradicional de pobreza. Lo que se busca es probar que junto con la globalización (mundialización) hay regiones conectadas y otras desconectadas al mundo global. Las segundas entrarían en el campo de la exclusión, ya que son regiones que quedan fuera del sistema económico mundial y del comercio internacional. Interesa también en este trabajo conocer el rol que cumplen los actores pobres y no pobres, que se benefician o perjudican con la globalización, perdiendo o ganando en su nivel de vida especialmente utilizando el caso de los puertos de países periféricos.

Por su parte, la geografía, dice Krugman, es un componente fundamental del análisis económico, ya que los fenómenos que se estudian en la economía global pertenecen a un territorio y las relaciones económicas se realizan entre países, entre regiones geográficas y entre lugares centrales y periféricos². Lo que se busca es probar que junto con la globalización (mundialización) hay regiones conectadas y otras desconectadas al mundo global. Las segundas entrarían en el campo de la exclusión, ya que son regiones que quedan fuera del sistema económico mundial y del comercio internacional. Interesa también en este trabajo conocer el rol que cumplen los actores pobres y no pobres, que se benefician o perjudican con la globalización, perdiendo o ganando en su nivel de vida.

También en esta línea de análisis, resaltan los aportes de Santos, especialmente, con su trabajo seminal: "La naturaleza del espacio" (2000). En su libro, Santos desarrolla una teoría general del territorio diseñando una contribución de la geografía a la reconstrucción de la teoría social. Una cita clave de su trabajo se vincula al transporte en general cuando afirma (Santos 2000): "Entre los agentes económicos se impone distinguir, a partir de los volúmenes que producen o mueven, entre aquellos que crean flujos y aquellos que crean masas, es decir, que generan volúmenes, pero no tienen la fuerza de transformarlos en flujos".

"No basta, pues producir". "Es indispensable poner la producción en movimiento". "En realidad. Ya no es la producción que preside la circulación, sino que es ésta la que conforma la producción".

Desde las ciencias sociales en tercer orden, y bajo una perspectiva sistémica e histórica, se estudia también a los puertos y al transporte marítimo, como un fenómeno económico y social, bajo una perspectiva más amplia, que considera a las economías centrales, a las economías periféricas y, dirían Braudel y Wallerstein, a las economías semiperiféricas.

De esta manera, el artículo explora una metodología dedicada al estudio de los puertos en un país semiperiférico, como México,

y busca analizar a estos mismos desde una perspectiva integral, considerando principalmente las disciplinas antes mencionadas, que se complementan y se enriquecen bajo un paradigma más completo y crítico. En este sentido, destacan también los planteamientos latinoamericanos que vienen estudiando a los puertos desde las perspectivas de las ciencias sociales, que enriquecen las visiones y diagnóstico y que pueden ayudar a mejorar las metodologías como la que este trabajo quiere explorar (ver por ejemplo: Yurkievich 2009).

En suma, la perspectiva multidisciplinaria desde la que se enriquece el análisis de los puertos en un mundo global, parte reconociendo la insuficiencia de los paradigmas, especialmente en las limitaciones que tienen los enfoques económicos globales y genéricos, que por mucho tiempo se olvidaron del territorio y de la geografía como lo manifiestan Krugman (1992), Iguíñiz (1998), Boisier (2003) y Moncayo (2003).

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

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

Precisamente, la aportación teórico-metodológica de este trabajo, como ya se expuso en otras publicaciones, consiste en realizar un

² Pese a que este trabajo no formaliza como lo hace Krugman, se recomienda ver, si se trata de matematizar el problema, el siguiente libro que se ha vuelto un clásico de la economía espacial: Fujita, Krugman y Anthony J. Venables 2000.

análisis de la evolución reciente de los puertos mexicanos, a la luz de un planteamiento conceptual singular, que denominamos bajo el término de Espacio de Redes y Flujos de la globalización. Al respecto, cabe señalar que, durante la década de los noventa del Siglo XX, los investigadores en el campo del análisis socio-espacial y geográfico (en sus vertientes regional, económica, política y social), tales como Veltz (1999), Castells (1997), Hiernaux (1999), Sassen (2003), Caravaca (1998), Méndez (2002) y Santos (2000) entre otros, incluyen parcial o totalmente el enfoque estructural-sistémico de los sistemas mundiales de Braudel (1985) y Wallerstein (1996), con la finalidad de diseñar un planteamiento conceptual para interpretar las nuevas dinámicas socio-espaciales de la globalización. Aunque, ninguno de ellos incorpora específicamente el tema de los sistemas de transporte y de los puertos en sus estudios (Martner 2008, Ojeda 2011).

Un aporte sustancial bajo este enfoque, consiste en ubicar la unidad de análisis en la conformación de un espacio global (al estilo del sistema-mundo capitalista de Wallerstein) que se articula crecientemente a través de redes y flujos materiales e inmateriales (Castells 1997, Martner 2001). Tal traslado de la unidad de análisis, poco valorado y comprendido por la corriente económica dominante (de corte neoclásica y neopositivista), permite revelar estructuras, configuraciones, dinámicas y tendencias que pasan inadvertidas para los países y las regiones y, por lo tanto, no son consideradas a la hora de establecer políticas públicas de desarrollo de infraestructura y tecnología (Ojeda 2011).

Un ejemplo evidente de tal desconocimiento es la multiplicación de proyectos para construir grandes obras de infraestructura de transporte (mega-puertos, mega-terminales, corredores multimodales internacionales, etc.) en cada uno de los países de Latinoamérica, cuestión que surge de manera casi natural cuando se ubica la unidad de análisis en el estado-nación o en escalas menores, dentro de un entorno de incremento de los flujos, debido a la apertura comercial y a la globalización en curso. Sin embargo, más allá del dato

evidente, esto impide visualizar una estructura más profunda, como es la configuración de una red y un espacio global de flujos, cuya lógica de funcionamiento no es la misma que la de los estados nacionales, puesto que, como señala Hiernaux (1993), la globalización de los procesos productivos y sociales "no requiere el control del espacio continuo para operar, logra su expresión en puntos selectos—place o lugares, a la Giddens" (Hiernaux 1993).

En este sentido, Castells (1996), define el espacio de redes y flujos de la globalización como "la organización material de las prácticas sociales compartidas simultáneamente en el tiempo, las cuales operan a través de flujos". Por flujos se entiende "la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad." (Castells 1999).

Este nuevo referente teórico rompe con dos propiedades fundamentales en el análisis geoeconómico previo. En efecto, la resistencia física a los cambios y la ordenación territorial según la distancia "se ven eclipsadas, cuando tiempo y espacio son a la vez más sincrónicos y menos jerarquizados" (Caravaca 1998). Así, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización del espacio y lo que tiene que valorizarse ahora es la cualidad de la conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada (en muchos de los casos latinoamericanos se nota una proliferación de puertos con empresas y terminales que no consideran una geopolítica global y menos que estos estén integrados a un sistema portuario internacional de cara al Pacífico o al Atlántico). Últimamente el caso de una futura construcción del Canal de Nicaragua, como alternativa al Canal de Panamá, es una muestra de esos falsos nacionalismos que buscan alternativas que pueden ser utopías no factibles, si estas se miden con los criterios de evaluación económica y social (Anónimo 2013). Esto último también se puede dar si se espera demasiado del Istmo de Tehuantepec como alternativa de desarrollo para el Sureste de México.

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

Así las cosas, Caravaca (1998), señala que... "El espacio de flujos³ se convierte, pues, en referente central de las lecturas e interpretaciones sobre la emergencia y consolidación de nuevas formas y dinámicas territoriales basadas en la existencia de redes. Dichas redes, controladas por los grupos [actores] que detentan el poder y ejercen las funciones de dirección, cambian de manera constante, organizando el espacio en función de la posición que ocupan en ellas los distintos lugares" (Caravaca 1998).

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

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

cuyo elemento tecnológico unificador está representado por el contenedor.

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

Y es que la necesidad apremiante de integrar los modos de transporte para responder a los imperativos de la producción global, ha sido resuelta favorablemente por el cambio tecnológico reciente en este sector. Sin duda, un elemento fundamental en el desarrollo de las redes de transporte multimodal ha sido la creación del contenedor. Esta es la tecnología en torno a la que se estructuró la integración del transporte terrestre con el marítimo. En la medida en que puede ser movido indistintamente por un camión, un ferrocarril o un barco, evita las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Así, tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos fragmentados en el espacio (Martner 2008), (se registra, por ejemplo, que el tema del transporte multimodal para Perú sigue siendo una asignatura pendiente y se observa metodología de trabajo sobre este tema en Chile y México).

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

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

El nodo o hub portuario de la globalización no debe confundirse con un puerto convencional, donde no hay más función que el desplazamiento de vehículos cargados de mercancías (generalmente materias primas y graneles) sobre la infraestructura, las terminales y vías de comunicación de determinado territorio. Por el contrario, el hub portuario requiere de una serie de servicios, terminales especializadas, tecnologías y regulaciones para poder desarrollar las actividades de valor agregado que demandan las formas de producción-distribución de un creciente número de firmas manufactureras y de servicios, basadas en cadenas de suministro "justo a tiempo", que operan con inventarios mínimos y cuyos estándares de calidad, certeza y sincronía en las operaciones de movilidad y distribución son variables más importantes que el coste de transporte dentro de su circuito logístico completo.⁴

Así, la necesidad de generar fluidez y flexibilidad para la integración de las cadenas productivas globalizadas demanda del nodo portuario "ganador" una serie de atributos físicos, tecnológicos, operativos y organizativos, que van más allá de las simples maniobras de carga, descarga y almacenamiento. Los puertos de la globalización sobrepasan su recinto e involucran el desarrollo de zonas de actividades logísticas, con terminales especializadas de contenedores, centros de consolidación de contenedores, formación de lotes, cruce de andén (Cross dock) y plataformas de distribución, así como con los llamados recintos fiscalizados estratégicos⁵. A ello se suma la introducción de plataformas compartidas de procesos de información y documentación donde participan actores, con el conocimiento y el saber hacer especializado para la atención de los flujos de carga y de los sistemas de transporte multimodal.

En esta tercera vertiente se bosqueja una contribución adicional que se apoya en

los trabajos que autores como Veltz (1999), Méndez (2002), Caravaca *et al.* (2005) y otros territorialistas, conceptualmente cercanos al regulacionismo, que plantean la necesidad del desarrollo de redes locales de innovación empresarial y de cooperación socio-institucional, como base del desarrollo e inserción efectiva de las regiones en un ámbito global sumamente competido y excluyente (se registra en México que muchos de los puertos siguen comportándose como enclaves y se considera que en el caso peruano también se da esta tendencia, en donde los puertos son "islas de prosperidad" frente a grandes "cinturones de pobreza").

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

En este sentido, el análisis del puerto como medio innovador⁶ queda planteado como una propuesta o aportación metodológica,

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

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

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

Tabla I. Tipos de puertos a escala internacional según la UNCTAD*

Período de desarrollo	Primera generación Antes del decenio de 1960	Segunda generación Después del decenio de 1960	Tercera generación Después del decenio de 1980
Carga principal	a) Carga general	a) Carga general y carga seca/ líquida a granel	a) carga a granel y carga unitarizada, carga contenedorizada
Actitud y estrategia de desarrollo portuario	a) conservadora b) punto de conexión de modos de transporte	a) expansionista b) centro de transporte industrial y comercial	a) orientación comercial b) centro de transporte integrado y plataforma logística para el comercio internacional
Ámbito de actividades	a) carga y descarga de mercancías, almacenamiento, servicios a la navegación b) muelles y zona junto al mar	a) y b) de primera generación c) transformación de la carga, servicios industriales y comerciales destinados al buque d) ampliación de la zona portuaria.	a) y b) de primera generación y c) de segunda generación. d) distribución de carga e información, actividades logísticas e) terminales y "distribel" hacia la zona terrestre.
Características de organización	a) actividades independientes dentro del puerto b) relación no estructurada entre el puerto y sus usuarios	a) relación más estrecha entre el puerto y sus usuarios b) relación poco estructurada entre las actividades que se desarrollan en el puerto c) relación no estructurada entre el puerto y el municipio	a) comunidad portuaria unificada b) integración del puerto en la cadena de comercio y de transporte c) relación estrecha entre el puerto y el municipio d) organización portuaria ampliada
Características de producción	a) corriente de carga b) servicios individuales sencillos c) bajo valor añadido	a) corriente de carga b) transformación de la carga c) servicios combinados d) aumento del valor añadido	a) corriente de carga e información b) distribución de carga e información c) conjunto de servicios múltiples d) valor añadido
Factores decisivos	a) trabajo/capital	a) capital	b) tecnología/ con conocimientos.

Fuente: UNCTAD 1992.

* Según Granda (2005): "existen actualmente puertos de cuarta generación, que son puertos que operan bajo una estructura virtual, dispersa, articulada en red, y que funcionan como un todo a escala global". "Ejemplos de esto, actualmente son la fusión del Puerto de Copenhague (Dinamarca) con el Malmo (Suecia); y el Eurogate, empresa conjunta formada por la división de contenedores de BLG Bremen Lagerhaus Gesellschaft, con sede en Bremen y Eurokai, uno de los operadores en Hamburgo (Resende 1998)".

que podrá ser retomada en investigaciones específicas sobre las redes locales de los puertos mexicanos, puesto que este nivel de detalle rebasa las posibilidades en recursos económicos, materiales y humanos del presente trabajo. Sin embargo, aquí se proponen algunos criterios e indicadores que, eventualmente, orientarían tales pesquisas (el modelo noruego publicado en un trabajo, demuestra que se puede organizar un clúster marítimo y portuario) (Alarco *et al.* 2011).

En buena medida, el puerto articulado a las redes globales, con acelerado crecimiento en sus flujos de carga contenerizada con mejora tecnológica y eficientes procesos operativos corresponde a las características que la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) ha

señalado para los llamados puertos de tercera generación (ver Tabla I), sin embargo, y a modo de hipótesis, aquí planteamos que, sin la conformación de una red local de actores, que generan actividades innovadoras, difícilmente el ámbito portuario contribuirá al desarrollo regional y a la elevación del nivel de vida de su localidad (Ojeda 2002).

En definitiva, una investigación más amplia estudiaría a los puertos en el espacio y territorio, bajo una perspectiva sistémica. Bajo esta óptica se estudia, parafraseando a Goss⁷, la competencia que se da entre todos los puertos de México, también la que se produce entre los puertos de las mismas costas (en el Pacífico y en el Golfo) y la competencia que se presenta entre países que registran a puertos que "pelean" por "más carga", la competencia en

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

Tabla II. Características de los puertos seleccionados

Puerto	Buques atendidos (2012)	Carga total (tm) (2012)	Carga contenerizada (Teus) (2012)	Ingresos API (2000) (miles de pesos mexicanos)	Población de la ciudad-Puerto	Ingreso Per cápita estatal (pesos de 1995)	Rutas navieras que llegan al puerto (2000)
Manzanillo	1,939	27,169,927	1,930,893	296,909	161,420	17,970	25
Veracruz	1,917	21,714,553	799,389	543,911	560,000	11,911	36
Salina Cruz	373***	11,240,109	48	83,139	82,371	8,404	2
Coatzacoalcos	1,434*	32,331,832**	0	144,775	305,260	11,911	18

* Incluye la Terminal de Pajaritos con 1,022 buques atendidos.

** Incluye a Pajaritos que mueve 25,232.4 miles de tm cortas y que depende de la empresa PEMEX, esta empresa está instalada en el recinto portuario por lo que paga tarifas a la API de Coatzacoalcos (por uso de infraestructura).

*** Con 358 arribo de buques de petróleo y derivados.

otras palabras, se da en el frente interno y también con los puertos de otros países, que desde el lado empresarial buscan movilizar carga, y para ello compiten con mejores tarifas, menos tiempos y mayor eficiencia y conectividad. Este proceso en el marco del multilateralismo, también se dinamiza con la serie de acuerdos internacionales que se firman.

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

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

En resumen, la Tabla II que se adjunta, no solo demuestra los indicadores marítimos de los puertos sino que avanza en comparar estos con los indicadores económicos y sociales, pensando en los conceptos de ciudad-puerto que han sido poco trabajados en México.

Como se plantea en la Tabla III, el desarrollo dedicado al estudio de casos considera los principios de una metodología común, buscando probar la simultaneidad de los procesos de exclusión y crecimiento económico, en el cual se encuentran inmersos todos los puertos de México, las regiones y territorios en donde se asientan los mismos y las ciudades costeras vinculadas al hinterland en referencia.

Este ejercicio metodológico, aplicado al caso del puerto de Salina Cruz, lleva a conocer lo acontecido antes de la política de apertura comercial en cuanto a carga, problemas, vinculación con el mercado mundial, sus logros con la privatización portuaria y quiénes ganan o pierden. ¿Siguen los actores del puerto antes mencionado vinculados al mercado mundial o han quedado excluidos de los circuitos mundiales?

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

¿Por qué la ciudad de Salina Cruz (con 83,000 habitantes) sigue estancada, sin empleos, con pocas inversiones y excluida del modelo global? Lo anterior se da pese a que en la ciudad existe la refinería Antonio Dovalí Jaime, con más de 2,000 trabajadores, que abastece de petróleo a las ciudades del Pacífico mexicano; y en su proximidad se encuentra una terminal petrolera y la cementera de la Cooperativa Cruz Azul, en Lagunas Oaxaca, la cual ocasionalmente, usa el puerto para exportar cemento al Ecuador.

Tabla III. Aspectos considerados en el desarrollo portuario

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

Fuente: el autor.

En la historia latinoamericana hay muchos ejemplos de ciudades que perdieron vigor y dinámica cuando el producto que se extraía o producía perdió importancia en el comercio internacional (salitre, lana, algunos minerales, harina de pescado, guano, entre otros).⁸

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

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

Este crecimiento aparece entonces como desigual, asimétrico, falta de equidad, especialmente porque la polarización social que se produce trae actores sociales que pierden.⁹

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

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

Siguiendo esta introducción, a continuación se presentaran brevemente el Capítulo II con los cambios en la política económica,

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

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

Tabla IV. Regiones ganadoras, según Benko y Lipietz

Las regiones que ganan económicamente tienen las siguientes características:
<ul style="list-style-type: none">• son regiones urbanas, con fábricas y oficinas que se concentran en las grandes ciudades o megalópolis• ante todo son regiones productivas de bienes exportables, es decir de bienes manufacturados o de servicios facturados• es también una región que sale adelante (desde el punto de vista de los empleos, de la riqueza, del arte de vivir) por su propia actividad, o una región que vive a expensas de las que han perdido, incluso de una parte de sus propios habitantes• es el centro de una periferia-ejemplo de regiones que ganan: Tokio, Nueva York-Nueva Jersey, Los Ángeles-San Diego, París, Zurich, Francfort• pueden ser regiones que ganan, en países que pierden. En países que retroceden en la escena internacional, con déficit comercial, en países que se endeudan.• En síntesis, las regiones que ganan son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanos de tamaño medio que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las metrópolis.

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

que llevó a la apertura comercial y a un nuevo rol de los puertos, en el contexto de una economía abierta, que favorece la competencia y trae crecimiento económico, pero también exclusión en grupos sociales poco favorecidos, con las medidas económica y comerciales dictadas. El capítulo III actualiza los estudios previos publicados, utilizando tanto los datos de carga general como contenerizada y probando la existencia de puertos ganadores y puertos perdedores. Se establece una nueva jerarquía portuaria, como expresión de la concentración marítima y portuaria que se presenta como un fenómeno típico de la economía capitalista y con tendencia similar en muchos países del orbe. Este capítulo es muy amplio y utiliza la data disponible al año 2012 disponible. Por último, el capítulo siguiente considera una visión más local y se concentra en explorar el rol que cumplen los puertos de Manzanillo y Veracruz versus dos puertos pequeños Coatzacoalcos y Salina Cruz en Oaxaca. De esa manera se registra un mayor progreso en los puertos del Centro que están impactando el desarrollo regional, mientras que Salina Cruz y Coatzacoalcos se comportan como enclaves, especialmente el primero es típicamente un enclave petrolero de PEMEX, la mayor empresa petrolera de

México. Finalmente, el trabajo presenta algunas conclusiones y su correspondiente bibliografía para todos los interesados en el tema marítimo, que sigue pavimentándose con ciencia como aparece en la propuesta de Halls o de Milton Santos, cuando revalora la función del transporte resaltando la circulación más que la producción.

II. Globalización y apertura comercial

2.1 Aspectos Generales

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

Dicha política se desplegó en el marco de un Estado nacional benefactor, que priorizó el "desarrollo hacia adentro", buscando también proteger al ciudadano a través de redes sociales propias de este modelo.

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

Para servir a las urbes ya referidas y vincular el comercio de México, principalmente con Estados Unidos, los puertos, carreteras e infraestructura que conformaban redes, se diseñaron de manera central para servir al Norte, buscando que el transporte estuviera al servicio del modelo aplicado. Este modelo exigía bajar tarifas, contar con ferrocarriles,

con líneas hacia el centro de México y hacia la frontera, y requería puertos tanto del Pacífico, como del Golfo, que facilitaran dicho comercio, y en fin, demandaba un conjunto de incentivos que privilegiaran, como hasta ahora, el transporte carretero, el movimiento de productos comerciales y de petróleo hacia el Norte y Lejano Oriente y Japón; así como comunicaciones e inversiones en el mismo sector, que abarataran costos, aunque sacrificaran eficiencia, para facilitar el comercio interno y externo que organizaba el centro o metrópoli.

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

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

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

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

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

Igualmente, la existencia de los puertos de México respondió a un sinnúmero de factores, entre ellos el azar¹⁰, la atención de necesidades regionales específicas (Dos Bocas), el aprovechamiento de condiciones naturales propicias (Tampico) o el capricho político (Lázaro Cárdenas) (GEA y Coopers & Lybrand 1993).

El análisis de Jaime Torres de la Universidad del Istmo (Torres 2013), confirma estas apreciaciones críticas sobre los puertos mexicanos y expuestos también por la SCT. Al respecto, este autor en su análisis realizado a comienzos de la década de los noventa, detectaba los siguientes problemas: "la calidad y productividad de los servicios eran inferiores a los estándares internacionales, la construcción y administración de los puertos correspondía exclusivamente al gobierno federal, y la prestación de los servicios estaba monopolizada por empresas paraestatales, las inversiones públicas resultaban insuficientes y dispersas, lo que provocaba rezagos en equipamiento e instalaciones, las inversiones privadas eran prácticamente inexistentes, debían otorgarse subsidios importantes para la operación y desarrollo de los puertos, la capacidad instalada en algunos puertos se hallaba subutilizada, al tiempo que otros estaban cercanos a la saturación, los precios y tarifas se fijaban centralmente y de manera uniforme para todos los puertos, como consecuencia de estas deficiencias, el dinamismo de la actividad portuaria era reducido".

En síntesis, se decía los puertos en México, tradicionalmente presentaban atrasos respecto a los adelantos tecnológicos, restricciones en el mejoramiento de los métodos operativos; uso intensivo de la mano de obra, y la persistencia de un sistema laboral estratificado, poco flexible. Persistía también la concentración de carga en algunos; el uso ineficiente de los recursos disponibles; y un control monopólico tanto de los servicios conexos de transporte terrestre, cuanto de las maniobras portuarias

¹⁰ Parece exagerado en este diagnóstico pensar que los puertos consideraron el azar para ubicarse en una costa de México. Al revés y de acuerdo a los elementos conocidos de ese entonces, consideraron como factor clave la "localización".

(Pérez 1995). Una muestra de ese grave problema lo representa el puerto de Veracruz, objeto de requisa en 1991.¹¹

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

Por todos esos problemas, en julio de 1993 se emite la Ley de puertos, cuyo reglamento se dicta en Noviembre de 1994. En ese año se crean las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) que tendrían la función de organizar, administrar y operar los principales puertos del país.

Creadas como empresas privadas y tener un Consejo de Administración con mayoría de representantes públicos, asegura el control de la entidad, de manera que cada institución funcione como empresa paraestatal. De esta forma se logra que los puertos dependan de los lineamientos de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT). Uno de los avances de este diseño fue la intención de que los recursos generados en cada API se queden en la zona o región de influencia, hecho que dependería de la eficiencia, eficacia y gestión de los directores portuarios elegidos por el consejo de Administración. Así, el proceso de privatización de los puertos,

que algunos especialistas denominan de reestructuración portuaria, pretendía asegurar que el Gobierno Federal siga siendo el propietario de las acciones y propiedades, tanto del terreno concesionado como del mar territorial perteneciente a la zona de influencia de cada puerto.

En un primer análisis de lo que sucedió en los puertos luego de quince años de aplicación de la nueva política portuaria se encuentra lo siguiente: primeramente el manejo espectacular de la carga comercial (contenerizada) que se movilizó por los principales puertos de México y segundo fue la concentración económica (de carga) del movimiento portuario que se produce en los puertos líderes, principales o ganadores, especialmente Veracruz y Altamira en el Golfo y Manzanillo en el Pacífico. Recientemente desde el 2008 se incorpora a esta lista puertos como Lázaro Cárdenas, que desde el Pacífico empieza a mover carga contenerizada. En el 2012, por ejemplo, este puerto movilizó 1242,777 teus mientras que en el 2005 solo movía 132,479 teus, lo que refleja el cambio estructural antes comentado y la importancia que cumple el Pacífico en el movimiento de carga de contenedores.

El diagnóstico de carácter gubernamental coincidía con la apreciación antes presentada, de elevado dinamismo de la actividad portuaria en el período 1995-2000, sustentada en que: "entre 1995 y 2000, la carga total creció a un ritmo equivalente a casi tres veces, más que el registrado entre 1990 y 1995" y que en contenedores: "la forma más moderna de transportar mercancías, el crecimiento fue espectacular, pues sobrepasó el millón 285 mil teus (contenedores de 20 pies) (Anónimo 2000)".¹²

Por su parte el Plan Nacional de Desarrollo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2001-2006), consideraba como una línea estratégica: transformar a las APIS, de entidades administradoras de infraestructuras, a centros de negocios que incorporen las mejores prácticas del mercado y vean al

11 Para conocer la requisa de Veracruz y otros problemas de la privatización, puede revisarse el siguiente artículo: Alarco & Hierro 1996. Otro autor señala que la privatización se debió en Veracruz al gran caos portuario: constantes sustracciones de mercancías, revisiones de contratos colectivos anuales, dobles cobros. Concluye en que el Gobierno entra a coordinar las maniobras y se abate el costo 40% (Casarrubias 1995).

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

transporte y la distribución como parte del sistema total de producción.¹³

Ya en esas fechas existían distintas visiones respecto a la privatización portuaria mexicana que descubría algunos problemas, insuficiencias y desafíos. En otras palabras, los técnicos, consultores e investigadores y empresarios realizaban evaluaciones del proceso y sugerían cambios y avances para mejorar las políticas.

Por ejemplo, en octubre del 2003 Alarco, en una exposición realizada en la Universidad Panamericana, de la Ciudad de México, detectaba algunos problemas en la privatización de puertos de México como que:

- la actividad portuaria de México no correspondía aún al nivel del desarrollo del país
- en solo seis puertos de altura se utilizaba más de 40% de su capacidad instalada
- dispersión de inversiones e insuficiencia en la disponibilidad de recursos
- faltaban recursos para conservar apropiadamente muelles, vialidades, profundidades de dragado, acceso, obras de protección, entre otros.
- se carecía de una estructura moderna y eficiente de enlace terrestre entre los puertos y los centros de producción y consumo
- existían serios problemas de contaminación ambiental en algunos puertos
- una administración excesivamente centralizada,
- baja participación del capital privado,
- una prestación monopólica de los servicios por parte del Gobierno Federal y rigideces laborales que generan altas barreras a la entrada,
- escasa coordinación entre las diferentes instancias de autoridad en los puertos, y
- un esquema financiero globalizado que impide evaluar resultados por puerto.

En una distinta evaluación macroeconómica y sectorial, Martner & Moreno 2004, encontraban en un reporte: un acelerado crecimiento de los flujos de carga, una concentración

portuaria con "puertos ganadores" y una dinámica importante de las inversiones privadas en los puertos mexicanos, además de otras acciones y problemas detallados en dicho documento y vinculados a la segunda maniobra en las aduanas, que retardaba el movimiento final de las mercancías y encarecía finalmente la llegada de las mercancía bajo las consideraciones de "puerta a puerta" y no de "puerto a puerto"(Martner 2008).

Es decir, el tema ya no era solo la problemática portuaria, sino cómo esta se ligaba a las otras modalidades del transporte, considerando lo clave que es el transporte carretero que va a Estados Unidos por este modo de transporte y a través de corredores del transporte que apuntan hacia el Norte.

Como respuesta a los distintos cuellos de botella, luego de la privatización portuaria, en el Gobierno del Presidente Calderón se estableció un Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (2007-2012), que consideró la problemática y los temas prioritarios del 2007-2012, respondiendo de esta manera a la demanda de cambios y mejoras de los actores no públicos, que están ligados al transporte marítimo y portuario (ver Tabla V).

El programa entonces amplía su mirada a la consideración del transporte multimodal, incluyendo también los problemas de los subsectores: carretero, de autotransporte federal, del sistema ferroviario nacional, del tema aeroportuario nacional; y además del transporte multimodal. Para mayor detalle sugiero revisar la tesis de M. Piñón, presentada en el 2013, en la Universidad del Mar, dedicada a conocer los problemas del transporte multimodal.

Esquemáticamente en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, del nuevo Gobierno de Peña- Nieto, se parte de reconocer lo ya visto al indicar que: " a lo largo de 11,500 Km de costas, México cuenta con 117 puertos y terminales habilitadas". "No obstante, el 67% del movimiento de carga está concentrado en

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

Tabla V. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (2007-2012)

Sistema Marítimo Portuario	Problemática	Temas prioritarios (2007-2012)
	<ul style="list-style-type: none"> • fuerte competencia internacional • falta de capacidad instalada de algunos puertos • demanda de nuevas infraestructuras para la carga contenerizada • necesidad de nuevos esquemas de financiamiento público y privado • elevados costos de transportes y baja productividad de los servicios marítimos portuarios • falta de conexiones intermodales • Marina Mercante Nacional poco desarrollada • implementación incipiente de los administradores costeros integrales sustentables • necesidad de incrementar el número de terminales especializadas para cruceros. 	<ul style="list-style-type: none"> • nuevos puertos estratégicos • modernización de los nuevos puertos comerciales • competitividad portuaria • nuevas bases de regulación tarifaria y de precios • actualización del marco normativo • desarrollo de conexiones intermodales • participación nacional en el tráfico de cabotaje • construcción naval • sistema de capitanías de puertos • sistema de educación náutica • seguridad marítima o portuaria y sustentabilidad ambiental

16 puertos comerciales, de los cuales los más importantes, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, operan el 96% de la carga contenerizada".

El Plan también establece desafíos al afirmar: "actualmente, entre los principales retos que enfrenta el sector se encuentran los siguientes: i) la liberación de vías es un obstáculo para concluir con rapidez los proyectos estratégicos, ii) la falta de coordinación entre operadores ferroviarios genera ineficiencias, iii) el estado físico de las vías y la falta de doble vías en sitios estratégicos, entre otros factores, limita la velocidad del sistema ferroviario, iv) muchas de las ciudades del país no cuentan con sistemas de transporte urbano masivo de calidad, v) la capacidad para atender buques de gran calado en diversas terminales portuarias es insuficiente y limita las oportunidades de crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior, vi) existe una gran disparidad en el uso de los aeropuertos, pues muchos de éstos son subutilizados, mientras que algunos se encuentran saturados, vii) la falta de infraestructura aeroportuaria adecuada en el centro del país limita la capacidad de México para establecerse como el principal centro de conexión de pasajeros y carga de Latinoamérica, y viii) la falta de una visión logística integral no permite conectar los nodos productivos, de consumo y distribución en México (Plan Nacional de Desarrollo, 2013-2018)".

Bajo el análisis de las nuevas consideraciones del Plan y considerando la literatura actual

(Anónimo 2012), se recomienda un "renacimiento portuario", que exige una Nueva Ley de Puertos y la superación de la crítica de que "México está de espaldas de Mar" y cuyos primeros pasos exige tomar de modelo el caso español, que en agosto del 2010, aprobó la Nueva Ley de Puertos (Ley 33/2010 del 2010).

2.2. Sugerencias para mejorar el sistema portuario mexicano:

El esquema portuario de México y la creación de las APIS correspondieron a una etapa de política pública que tomó en cuenta los modelos más avanzados que existían en ese entonces, eran los de Chile, los de Inglaterra y los de España. Por consideraciones de derecho marítimo y por las semejanzas y diferencias con el modelo de España, en 1993 se crearon las APIS, siguiendo la propuesta española. El esquema como se ha visto anteriormente funcionó y las APIS en general tienen estabilidad económica y financiera y se registra un aumento de carga general y contenerizada que explica los logros de este esquema de gestión.

Bajo esas consideraciones en el año 2010 se promulgó una nueva Ley de Puertos Española que mejora los esquemas de los noventa y que busca adaptarse a los cambios y transformaciones mundiales en el campo marítimo- portuario. Bajo estas consideraciones a continuación se señalan las principales recomendaciones que González-Laxe, Presidente de los Puertos de España, estima que bien se pueden aplicar a la nueva realidad española.

Extrapolando este discurso, se propone el siguiente decálogo para las APIS (González-Laxe 2012):

- a) mayor libertad tarifaria
- b) estricto control económico financiero (2.5% de rentabilidad anual)
- c) conseguir puertos más atractivos para la iniciativa privada
- d) garantizar condiciones de competencia
- e) puertos más competitivos en la economía global
- f) calidad y eficiencia, como claves del futuro
- g) puertos más comprometidos con el entorno social y económico
- h) mayor autonomía de gestión
- i) mayor integración de los puertos en el sistema de transporte, y
- j) una apuesta por la sostenibilidad, con memorias de sostenibilidad del sistema portuario (Fernández, *et al.* 2013).

Esta fase corresponde entonces a un nuevo estadio en la política marítima portuaria, y a la gobernanza, en relación al sector que se ha desarrollado, y que en esta fase debe perfeccionar sus esquemas, mejorar su conectividad y pensar en cómo los puertos se insertan al desarrollo y a facilitar el comercio internacional, en una competencia que es global y en donde los agentes internacionales tiene un gran peso en la toma de decisiones para usar este o aquel puerto. Tanto los agentes internos como externos, entran en la toma de decisiones de un Gobierno Federal que debe manejar múltiples variables en la toma de decisiones y en las políticas del transporte de México, que como ya se anunció, se pavimenta con ciencia.

2.3. El problema: ¿entre el crecimiento y la exclusión de los puertos mexicanos?

El crecimiento o exclusión de los puertos mexicanos en la actual fase de globalización está condicionada por las posibilidades de

articulación a las redes globales de transporte de insumos y bienes, especialmente, de tipo contenedorizado. No obstante, sin la formación de redes locales de actores que, mediante un esfuerzo innovador generen servicios logísticos y actividades de valor agregado en torno al nodo portuario, difícilmente este podrá contribuir eficazmente al desarrollo regional y a la mejora del nivel de vida en su ámbito territorial de pertenencia.

De esa manera, es posible encontrar respuesta a estos procesos que conducen al desarrollo de "puertos en crecimiento", articulados a la red global y de "puertos excluidos o perdedores". Así, preliminarmente podría decirse que los cambios estructurales realizados en el transporte estarían específicamente favoreciendo el modelo hacia fuera, con el privilegio de los puertos que apuntan hacia el norte y se ubican en el centro industrial de México: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira. Aproximadamente el 94% de la carga comercial total contenerizada (medida en teus), es manejada por estos cuatro puertos del país.¹⁴

Bajo una nueva geografía portuaria, en el caso de los puertos de México (1982-2012), se presenta cambios en la jerarquía donde unos puertos líderes (caso de Salina Cruz) ahora están estancados; otros iniciaban su despegue (caso de Manzanillo) y ahora son puertos principales, afectando los territorios donde se desenvuelven y dinamizando, simultáneamente, los lugares y empresas que se reactivan con los espacios de flujos que los puertos forman¹⁵. En estos cambios en la geografía portuaria debe reconocerse la nueva dinámica que cobra el puerto de Lázaro Cárdenas quien en el 2011 manejó 953,497 teus y en el 2012 1242,777 teus. De esa manera este puerto se convierte en el segundo puerto de México en manejo de carga contenerizada. El puerto de Lázaro Cárdenas registra desde el 2007 un

14 Existe trabajos de organismos internacionales como del BID (2002), que confirmarían estas hipótesis. El BID afirma que el proceso de apertura comercial en el marco del TLCAN (NAFTA en inglés) ha traído cambios en el territorio (1988-1998) en donde hay población ocupada que sale del Centro de México y migra por empleos a los estados del Norte y del Centro notándose por ejemplo un intenso desarrollo industrial y maquilador en lugares como Tijuana (Baja California Norte), Ciudad Juárez (Chihuahua), Apodaca (Nuevo León), Zapopan (Jalisco), Mexicali (Baja California Norte), Guadalupe (Nuevo León), Reynosa (Tampico), León (Guanajuato), Tehuacán (Puebla) y Hermosillo en Sonora. En contraste, se presentan cambios negativos y de expulsión de mano de obra en municipios como los de: Azcapotzalco, Tlanepalapa, Naucalpan, Monterrey (en Nuevo León), Guadalajara (Jalisco), Cuauhtémoc (DF), Gustavo Madero (DF), Miguel Hidalgo (DF), Iztapalapa y Benito Juárez, también en la ciudad capital.

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

nuevo impulso explicado por la inversión en la Terminal II, que ha llevado a dinamizar su carga contenerizada y a ser el segundo más importante en el manejo de este tipo de carga.

Estos procesos, generan una nueva dinámica portuaria, explicada por el proceso de crecimiento y exclusión (estancamiento y desconexión), que viene con las políticas de apertura comercial y globalización, por los procesos de reestructuración y privatización portuaria aplicados en los años noventa del Siglo XX y siguiendo las políticas económicas que pusieron de moda la privatización. Así, crecimiento y exclusión serían las caras de una misma moneda de un proceso donde los puertos como centros de negocios y como ciudades portuarias, aparecen ligadas a los territorios y a las regiones. En unos casos como "ganadores" y en otros como "perdedores" del modelo económico, que como se comprobará más adelante, no privilegia la equidad ni el bienestar social de la mayoría de la población.

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

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

De esa manera una hipótesis refinada de trabajo apuntaría a preguntar ¿porqué si la apertura comercial y la globalización o mundialización, son fenómenos generales que se aplicaron en la economía mexicana, los resultados en las ciudades costeras y puertos de

México reflejan territorios con diferencias, asimetrías, y heterogeneidades entre los progresos y las exclusiones registradas por los puertos de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Coatzacoalcos?

¿Qué hace a Manzanillo el puerto líder y de mayor crecimiento en carga contenerizada en México?

¿Cómo los acuerdos comerciales firmados como el TLCAN y el movimiento a través de la Cuenca del Pacífico con China, ha logrado que el puerto se convierta en el más importante del Pacífico y de todo el país?

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

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

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

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

La lógica de los progresos realizados en los puertos se explica por la eficiencia portuaria alcanzada, por los logros en el transporte que lleva carga a los puertos y que utiliza el transporte camionero y por la firma de acuerdos comerciales con Estados Unidos, que como el Tratado de Libre Comercio (TLCAN

O NAFTA) han permitido dinamizar la carga hacia las costas de los Estados Unidos, dinamizando el ciclo económico mexicano, que corre paralelo al movimiento comercial y de crecimiento norteamericano. Hay que advertir que el comercio con Estados Unidos se realiza fundamentalmente por transporte carretero y que el transporte marítimo que se ha dinamizado es solo un 35% del total de comercio realizado. De esta aseveración se colige que parte de la explicación de por qué se dinamiza el comercio internacional se explica por el realizado con la Cuenca del Pacífico (China, India y Japón) en triangulación con los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos, principalmente Long Beach y Los Ángeles, que son los séptimos puertos más grandes del mundo. De esa forma se demostraría la dinámica extraordinaria que ha adquirido el puerto de Manzanillo como nodo intermedio del comercio con el Oeste de Estados Unidos.

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

En suma, los procesos de concentración económica y de transporte marítimo, vía los puertos antes citados, excluyen de los beneficios a gran parte de la población por lo que los niveles de pobreza de esas zonas siguen aumentando y se caracterizan por ser regiones estancadas en declive y perdedoras, no solo desde el ángulo económico sino también considerando la perspectiva social.

Ello atenta contra la búsqueda del desarrollo regional que las políticas públicas plantean. De allí se deduce que el paradigma aplicado tiene problemas, por lo que la búsqueda de la solidaridad social y del estado de bienestar europeo, exige la presencia de fondos estructurales de alivio a la pobreza y la canalización de proyectos que sean detonadores del desarrollo regional en México. La presencia de tres México: uno del Norte, otro del Centro y otro en el Sur y Sureste pobre, demuestran un modelo de país que se encuentra dividido y en donde los frutos del progreso técnico solo alcanzan a minorías, mientras que las mayorías siguen teniendo problemas de salud, alimentación, empleo e ingresos. Lo anterior, según las teorías recientes, atentaría contra la vigencia y competitividad del modelo aplicado.

Recientemente se viene trabajando la necesidad de desarrollar los clúster portuarios, siguiendo el modelo noruego, en donde el 0.1% de la población mundial, representa el 1% de la economía mundial y es el responsable del 10% del transporte marítimo mundial (Chiri 2011). Al respecto este autor manifiesta: "se pueden encontrar clúster en todo el mundo, desde los más sofisticados como el marítimo de Noruega, el financiero de Londres, el de flores de Holanda, hasta los menos sofisticados como los clústeres de textiles y prendas de vestir de Gamarra en Perú, el de salmón de Chile, o el de flores de Ecuador, entre otros" (Ibid).

III. Situación de los puertos de México

3.1. El análisis del movimiento portuario mexicano: tendencia y dinámicas en el período de estudio

Desde 1990 y como reflejo de la política económica y comercial (que incluye la apertura comercial y la reducción de los aranceles de importación), la carga general que se movilizó por todos los puertos del país tuvo un crecimiento en el primer período (1990-1994) de 2.3%¹⁶, que contrasta con la reactivación más dinámica de los cuatro siguientes años, en donde se registró una tasa de 6.4%,

16 Se considera una función polinomial en donde la carga inicial es 169.1 miles de tm y la carga final es 185.4 de las mismas unidades; y se considera un periodo de cuatro años. De esa manera la tasa de crecimiento resulta ser 2.3%.

Tabla VI. Tasas de crecimiento del movimiento portuario total en México en porcentajes (1990-2012)

Año	Tasa de crecimiento	Carga total (mill tm)
1990	-	169.1
1991	3.1	174.3
1992	4.3	181.8
1993	0.9	183.4
1994	1.1	185.4
1995	0.6	186.6
1996	11.8	208.6
1997	5.4	219.8
1998	8	257.4
1999	(2.5)	231.4
2000	5.5	244.2
2001	0	244.4
2002	3.5	253
2003	4.6	264.7
2004	0.5	266
2005	6.6	283.6
2006	1.3	287.4
2007	(5)	272.9
2008	(2.8)	265.2
2009	(10.7)	241.9
2010	12.8	272.8
2011	3.7	282.9
2012	(0.3)	282.1
1990/2012	2.4	-

Nota: De acuerdo a las cifras actualizadas debe señalarse que en los años 2009 y 2010 se movilizaron en los puertos de México: 241.9 y 272.0 millones de tm respectivamente (SCT 2009-2010).

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1994-2000), (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Se han actualizado las cifras con la revisión del Anuario Estadístico de los Puertos de México, 2002, 2003 y 2004, 2005 al 2012, SCT.

respondiendo a la política de buscar la eficiencia portuaria y facilitar el movimiento de importaciones y exportaciones con un tipo de cambio favorable. Resalta en este análisis los “boom” de crecimiento de 1996 (11.8%) y de 1998 de 8.0%, los más altos del período. Especialmente durante 1997, se movilizaron 219.8 millones de tm y 237.4 de similares unidades físicas en 1998, cifras que superan ampliamente la que se registró en 1990, de tan sólo 169.1 millones de tm. Debe explicarse que en el mediano plazo este movimiento ha seguido siendo dinámico, alcanzando en el año 2004 un movimiento de 266.0 millones de tm de carga y en el 2010 la cifra registra 272.8

millones. Reflejo de la crisis económica mundial, el movimiento de carga total de México cae durante 2008 y 2009. En general, en los últimos veintitrés años la carga de los puertos ha crecido una vez y media más, con una tasa en promedio de 2.4% (ver Tabla VI).

Estos datos demuestran que el movimiento de las exportaciones e importaciones de México han crecido dinámicamente en el marco del TLCAN firmado con Estados Unidos y Canadá, y debido también a la ampliación de mercados internacionales como Japón y países del Lejano Oriente y China, que siguen siendo mercados importantes para México. Cabe advertir que una interpretación de estas cifras demostraría que el incremento en el tráfico de mercancías se debe al cambio del modelo de desarrollo presentado, como ya se vio en la primera mitad de los ochenta. Esta tendencia al ascenso se interrumpió con la devaluación del peso en los años 1994 y 1995, y posteriormente se recupera el alto ritmo de crecimiento. La reactivación espectacular experimentada durante 1998 se explica por el aumento del cabotaje de 12.7% y el crecimiento de la carga de altura de 6.2%.

Desde el año 2002 se experimenta un aumento importante de la carga de altura y un crecimiento oscilante de la carga de cabotaje. En la Tabla VII se puede ver estos cambios de tendencia que demostrarían el crecimiento que en general mantiene la economía y su expresión en el movimiento comercial vía el transporte marítimo. En promedio, en el período 1991/2012 el movimiento de carga total, como ya se expuso, ha crecido 2.5%, tasa parecida al promedio de la economía mexicana, mientras que la carga de altura ha aumentado en 3.4%, demostrando la dinámica que tiene la carga contenedorizada que será analizada con detalle y que marca la importancia que cumplió la privatización (reestructuración) portuaria, al lograr una mayor productividad en los puertos de México.

La dinámica portuaria expresada en el movimiento de carga, se basa en el movimiento petrolero y de contenedores que es realizado principalmente por los siguientes puertos: en el Pacífico en los puertos de Islas Cedros (Baja California), Manzanillo (Colima), Lázaro

Tabla VII. Tasas de crecimiento del movimiento portuario, 1991-2012

Año	Altura	Cabotaje	Total
1991	5.1	(0.6)	3.1
1992	4.8	3.4	4.3
1993	2.5	(2.2)	0.8
1994	0.6	2.1	1.1
1995	0.3	1.3	0.6
1996	17.9	0.0	11.7
1997	9.6	(4.2)	5.3
1998	6.2	12.7	8.0
1999	(2.8)	(1.7)	(2.5)
2000	7.6	0.3	5.5
2001	1.5	(3.7)	0.0
2002	4.0	2.1	3.5
2003	3.8	7.1	4.6
2004	0.5	0.4	0.5
2005	5.4	9.9	6.6
2006	3.2	(3.5)	1.3
2007	(4.4)	(6.9)	(5.0)
2008	(3.7)	(0.19)	(2.8)
2009	(10.8)	(3.3)	(10.7)
2010	14.1	9.4	12.8
2011	5.0	0.3	3.7
2012	1.4	(4.8)	(0.3)
1991/2012	3.4	0.9	2.5

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Las cifras han sido actualizadas al 2012.

Cárdenas (Michoacán) y Salina Cruz (Oaxaca). En el Golfo, es destacable la actividad de Veracruz, Pajaritos (también de Veracruz), Dos Bocas (Tabasco) y Cayo Arcas (Campeche).

Como lo demuestra la Tabla VIII, adjunta, pese a que se mantiene la importancia del petróleo que es comercializado por los puertos (vía cabotaje y hacia el mundo), se registra un aumento considerable de la carga general y de la carga contenerizada, aunque también mantiene vigencia el granel mineral que representó 18.0% en 1991, 22.8% en 1998, 21.0% en el año 2004 y 25.0% en el 2012.

Esta tendencia se mantiene en el año 2009, 2010 y 2012. En el 2012 representó el 25.0% de la carga total. Respecto al petróleo, debe informarse de su pérdida de participación en el movimiento comercial que se registra a través de los puertos. Fue 71.3% del total en 1991 baja su importancia hasta ser solo el 45.4% del total movilizado en el 2012. De esta evidencia se deduce una hipótesis válida al resaltar el nuevo rol que cumple la carga contenerizada y una disminución en la producción y exportación del petróleo, que se manifiesta en la comercialización que se realiza a través de los puertos marítimos.

En conclusión, con la presencia del mundo globalizado la tendencia normal de México ha sido movilizar más carga, bajo la modalidad de carga contenerizada, adecuándose a las demandas tecnológicas que exige el mercado marítimo, encontrando un cambio estructural en el comercio. Este aumenta aún más si consideramos la importancia del transporte carretero a Estados Unidos que se refleja en que de cada seis contenedores que van al Norte uno va por la vía marítima.

Tabla VIII. Importancia estructural que cumplen las distintas cargas que se movilizan en los puertos (1991, 1998, 2004 y 2012) (tm) (cifras absolutas).

Tipo de carga	1991	%	1998	%	2004	%	2012	%
Petróleo y derivados	124,199,000	71.3%	147,392,000	62.1%	161,666,709	60.8%	128,093,190	45.4%
Carga general suelta ⁽¹⁾	9,685,000	5.6%	19,954,000	8.4%	17,518,899 ⁽²⁾	6.6%	19,950,699	7.1%
					14,554,393 ⁽³⁾	5.5%	39,528,540	14.0%
Granel agrícola	5,345,000	3.1%	10,464,000	4.4%	9,369,079	3.5%	13,762,546	4.9%
Granel mineral	31,480,000	18.0%	54,099,000	22.8%	55,895,870	21.0%	70,445,935	25.0%
Otros fluidos	3,085,000	1.7%	5,471,000	2.3%	7,004,880	2.6%	10,344,694	3.7%
Perecederos	487,000	0.3%	-	-	-	-	-	-
Total	174,282,000	100.0%	237,380,000	100.0%	266,007,830	100.0%	282,125,604	100.0%

(1) Incluye carga general suelta y contenerizada

(2) En el año 2004 es solo carga general suelta.

(3) Exclusivamente carga contenerizada.

Fuente: SCT y cálculos del autor.

Dentro del movimiento petrolero cumplen un papel destacado el puerto de Salina Cruz en el Istmo de Tehuantepec y la Terminal Pajaritos, terminal que es administrada exclusivamente por PEMEX, y que se considera en la zona de influencia del puerto de Coatzacoalcos.

Los informes de la iniciativa privada respecto al tema portuario decían: "el alto ritmo que vienen alcanzando los puertos después de la privatización (1994) se debe no sólo al mejor desempeño exportador del país, sino también a la mayor operatividad de los puertos a consecuencia de su modernización".¹⁷

En la Tabla IX se detalla como en el período 1991-1998 la carga de altura (de exportación e importación) crece 5.8% y como la carga total ha aumentado 4.5%, mientras que en el período 1999-2004 la misma carga de altura crece 4.1% mientras que la carga total aumenta 2.8%. Lo anterior demostraría que luego de diez años de la reestructuración portuaria es evidente la dinámica alcanzada por la carga de altura y especialmente de la carga contenerizada, que contrasta con la etapa de la economía cerrada, caracterizada por el movimiento de cabotaje con puertos que tenían zonas de influencia contiguas a su ámbito regional y que se especializaban en el movimiento de granos, de petróleo y de hierro, como es el caso del puerto de Lázaro Cárdenas.

Esta dinámica de crecimiento del movimiento de altura y, lo bajo del crecimiento del ritmo de cabotaje, indican también que la característica del modelo hacia afuera es un nuevo comportamiento que concurre al

Tabla IX. Crecimiento de la carga según distintas modalidades (1987-2012)

	1987-1990	1991-1998	1999-2004	2005-2012
Total	3.2%	4.5%	2.8%	0.08%
Altura	1.8%	5.8%	4.1%	0.4%
Cabotaje	6.1%	1.7%	1.2%	1.4%

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1994-2000), (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente. Se han actualizado las cifras con la revisión de los Anuarios Estadísticos de los Puertos Mexicanos, SCT, 2002, 2003, 2004 y del 2005-2012.

17 Centro de Estudios Económicos del Sector privado, A.C., (1998). Igualmente, como lo aportan los documentos oficiales y si se compara la capacidad portuaria de 1993 con la de 1998 en México, se registra que ésta ha crecido de 40.6 a 61.1%. (Para cifras absolutas (cuadro 3.1, p. 75) de Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998). Asimismo, se recomienda para actualizar el diagnóstico. El Financiero1999.

18 Se entiende que el movimiento de altura se compone de un comercio internacional de exportaciones e importaciones.

aumento importante de las importaciones y el crecimiento destacado de las exportaciones¹⁸. En detalle, el movimiento de cabotaje ha sido negativo en muchos años del período debido a que la retracción del mercado interno reduce las ventas de petróleo y quita dinámica al movimiento de las costas del Pacífico y del Golfo, que resienten las etapas de contracción económica por las que pasó el país.

Es plausible pensar que el movimiento de los puertos en México se ha reactivado, ayudado por esquemas que tienen mayor eficiencia y que llevan a movilizar más mercancía comercial por las Administraciones Portuarias Integrales (APIS). No obstante, hay que decir que mucho de los movimientos comerciales en los puertos dependen de los ciclos económicos, lo que hace que aumenten, por ejemplo, las importaciones de granos en Veracruz cuando se presentan sequías o que aumente la carga de cemento de la empresa Cruz Azul, que temporalmente compra Ecuador y sale por el puerto de Salina Cruz; o que se dinamice el puerto de Guaymas cuando la empresa Ford de Hermosillo en Sonora, necesita que sus partes y piezas sean movilizados por este puerto mediante la modalidad de "justo a tiempo".

Los ejemplos demuestran que algunos puertos se reactivan siguiendo las necesidades de los mercados internos y reflejando, en algunos casos, los movimientos de las navieras, por lo que son las dinámicas internacionales no predecibles las que privilegian repentinamente el movimiento de los puertos. En todo caso, hay una lógica internacional del movimiento portuario, por lo que son las necesidades de las economías desarrolladas (países centro), especialmente de los países que constituyen la triada y de los bloques comerciales de integración firmados, los que reactivan los puertos y por tanto, nuestras economías periféricas.

En detalle, si se analiza el movimiento en los puertos del Pacífico y del Golfo se encuentran algunas sorpresas. Por ejemplo, si se estudia la concentración del total de carga

en los cinco puertos más grandes, es decir: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz, se encuentra que, en promedio, sólo el 21.0% de la carga total se movió por los denominados puertos líderes o principales (estos puertos manejan carga contenerizada y carga petrolera principalmente; pero su dinámica la da el movimiento comercial vía contenedores). Por otro lado, los puertos del Istmo de Tehuantepec (incluyendo la terminal de Pajaritos) concentraron, en el mismo período, un promedio de 23 % del total de la carga mexicana (Tabla X).

Esta aparente duda acerca de qué pasa con el resto de carga total movilizada en todo el país, se explica al considerar la importancia que tienen los puertos petroleros, dentro de los que cabe resaltar: Islas Cedros en Baja California, Dos Bocas en Tabasco, Cayo Arcas en Campeche, Tuxpan en Veracruz, Guaymas en Sonora y Guerrero Negro en Baja California Sur, Como lo indica la Tabla XI son puertos que movilizan en forma global, carga petrolera siendo su especialización de ese carácter. Dado que la mayoría de estos puertos se comportan como enclaves si bien se resalta su importancia, este trabajo busca resaltar la variable carga contenerizada que explica el nuevo movimiento comercial y que posibilita ligarse con los países vía el comercio internacional vendiéndose bienes con mayor valor agregado que solo petróleo.

En conclusión, si se considera dentro de las cargas comerciales al petróleo, no parecería que los puertos del Istmo de Tehuantepec, ni los otros puertos anotados sean perdedores más bien son especializados exclusivamente en cargas petroleras. En todo caso, debe resaltarse que en los puertos de México existen especializaciones y así como existen puertos preparados para manejar carga contenerizada, otros puertos están dedicados a movilizar petróleo y se caracterizan por ser mono-productores, en el sentido que transportan solo un producto.

3.2. El análisis del manejo de carga contenerizada

Los puertos movilizan más carga en la etapa de apertura comercial. Esto se debe a la nueva Ley de Puertos y a los procesos de

reestructuración portuaria aplicados desde 1994, superando los viejos vicios y convirtiendo a las Administraciones Portuarias Integrales, en empresas eficientes, que dinamizan sus operaciones de carga total, de carga contenerizada y de carga petrolera.

Analizando la carga contenerizada se nota muy claramente los efectos de la política económica y comercial. Es como ya se adelantó, que el movimiento de la carga, vía contenedores, se constituye en el instrumento de transporte que ha revolucionado la logística a nivel mundial, ya que mediante este recipiente de veinte pies de largo o cuarenta pies de longitud, puede movilizarse todo tipo de carga. Este diseño posibilita movilizar la carga sin corte ni interrupciones, facilitando el proceso de logística y aminorando los tiempos de traslado de un barco a un camión o viceversa. De esta manera la invención del contenedor en los primeros años de la década de los ochenta revolucionó el movimiento de carga internacional, vía los puertos y facilitó que los puertos de México se incorporaran al proceso de comercio que se realiza con el transporte de contenedores.

Bajo esta perspectiva, el análisis exclusivamente de carga contenerizada, que se mide en teus y que se moviliza por los puertos de México, registra en el período 1982- 2004 un cambio estructural evidente, ya que si en 1982 se movilizaban por los puertos 104,429 teus, ahora en el año 2004 el comercio es de 1903,845 teus. Es decir, en los últimos veintitrés años el comercio ha crecido más de 18 veces y ha alcanzado una tasa de crecimiento del 14.1%, como lo verifica la Tabla XII adjunta. De otra manera y ampliando los datos, la carga contenerizada aumentó 15.1% en el período 1982-2012, que significa un aumento de más de 46 veces más. Este cambio como se denominó estructural tiene que ver con empresas y con el comercio intrafirma que se produce entre México y sus socios comerciales.

Los denominados puertos ganadores (líderes o principales) movilizaron el 91.1% del total. Es decir, la carga contenerizada se encuentra concentrada, sólo en los cinco puertos antes mencionados (Manzanillo, Veracruz, Altamira, Tampico y Lázaro Cárdenas (Véase

Tabla X. Concentración de carga total (incluye carga petrolera) entre puertos líderes y puertos del Istmo de Tehuantepec, en porcentajes (1992-2012)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cinco puertos principales*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1	25.2	27.4	28.4	30.6	30.8	33.1	34.3	36.0
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8	18.7	17.6	15.5	14.2	16.4	17.3	17.3	15.4

* Considera los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.

** Incluye los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pajaritos administrada por PEMEX pero que pertenece al recinto portuario del puerto de Coatzacoalcos.

Tabla XI. Carga total en puertos líderes, puertos del Istmo de Tehuantepec y otros puertos petroleros de importancia. Porcentajes de participación respecto al total (1992-2012)

Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cinco puertos líderes*	16.6	16.2	18.6	20.3	20.5	20.5	22.3	23.1	23.5	22.3	23.3	23.6	23.1	25.2	27.4	28.4	30.6	30.8	33.1	34.3	36.0
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.3	22.3	22.6	24.1	21.8	20.3	20.5	19.2	17.8	18.7	17.6	15.5	14.2	16.4	17.3	17.3	15.4
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.6	7.1	5.8	5.6	5.7	6.1	5.5	4.7	4.7	5.1	5.1	4.6	4.7	5.3	5.0	5.0	5.2	4.9
Dos Bocas, Tab.	12.6	12.5	17.0	8.8	11.2	11.6	11.0	8.7	9.5	11.5	12.2	12.5	10.1	8.5	7.3	5.0	3.6	3.2	4.8	4.1	2.9
Cayo Arcas, Camp.	17.6	17.2	16.5	15.7	15.1	18.1	17.1	16.7	17.2	19.1	19.5	21.1	24.2	22.6	22.7	24.6	23.0	21.4	17.8	17.1	17.3
Tuxpan, Ver.	3.7	3.9	3.0	3.9	3.3	3.8	4.2	4.0	4.1	4.1	4.4	3.9	3.8	3.8	3.9	3.8	3.6	4.0	3.8	3.9	4.5
Guaymas, Son.	2.8	2.6	2.9	2.7	2.7	2.3	2.0	1.8	1.6	1.6	1.3	1.1	1.1	1.1	1.2	1.4	1.5	1.6	1.9	2.2	2.6
Guerrero, B.C.S	3.1	3.1	2.9	3.2	3.3	2.9	2.9	2.9	3.0	2.7	2.3	2.3	2.6	2.5	2.3	2.3	2.8	2.5	2.5	2.6	2.5
Punta Venado, Q. Roo	2.2	2.5	2.8	3.3	2.9	2.8	2.9	2.6	2.8	2.7	2.6	2.6	2.7	2.7	2.6	3.2	3.9	3.4	2.9	2.7	2.5
Resto	10.5	10.2	10.3	10.3	9.6	9.9	9.4	10.3	10.4	10.2	9.2	9.0	9.5	9.8	10.4	11.1	11.5	11.7	10.8	10.7	11.3
Total %	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total en millones de tm (cifras absolutas)	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	219.8	237.4	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0	283.6	287.4	272.9	265.2	241.9	272.8	282.9	282.1
Exportación	97.5	101.7	100.8	103.4	117.6	125.6	125.7	119.3	124.9	129.0	132.2	140.3	142.0	144.7	143.0	134.5	128.4	113.5	132.8	126.5	124.0
Importación	21.5	20.2	21.9	19.7	27.5	33.4	43.2	44.8	51.8	50.4	54.4	53.4	52.6	60.5	68.7	67.9	66.4	60.4	75.6	81.6	87.0
Cabotaje	62.8	61.5	62.7	63.5	63.5	60.8	68.5	67.3	67.6	65.0	66.4	71.0	71.4	78.4	75.7	70.5	70.4	68.1	74.5	74.7	71.1

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

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

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

Elaboración con base en fuentes de la SCT

Tabla XII. Total de movimiento de contenedores por todos los puertos de México (número de teus) (1982-2012)

Año	Número de teus	Tasa de crecimiento anual
1982	104,429	-
1983	89,795	- 14.0%
1984	94,072	4.8%
1985	109,245	16.1%
1986	120,543	10.3%
1987	162,444	34.8%
1988	217,042	33.6%
1989	181,015	-16.6%
1990	273,149	50.9%
1991	299,126	9.5%
1992	337,578	12.8%
1993	463,706	37.4%
1994	549,921	18.5%
1995	569,314	3.5%
1996	684,362	20.2%
1997	902,875	31.9%
1998	1,010,124	11.8%
1999	1,117,763	11.6%
2000	1,315,749	17.7%
2001	1,358,662	3.2%
2002	1,564,673	15.1%
2003	1,685,367	7.7%
2004	1,903,845	12.9 %
2005	2,133,476	12.1%
2006	2,676,774	25.5%
2007	3,062,442	14.4%
2008	3,316,087	8.3%
2009	2,884,487	-13.0%
2010	3,691,374	28.0%
2011	4,223,631	14.4%
2012	4,810,170	13.9%
2012/1982	-	15.1%

Los teus son unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies de largo (con un volumen de 8 x 8 x 20).

Fuente: ver Tabla I del anexo estadístico

Tabla XVI). Por su parte, el puerto de Salina Cruz, que se especializaba además del petróleo, por su manejo de carga contenerizada, sólo alcanza 6.8% de los puertos del Pacífico y registra 2.2% del total del país. En suma, es un puerto relativamente secundario o perdedor¹⁹. Bajo esa medición esperar que el puerto

se reactive exigiría que vuelva a manejar carga contenerizada, como en la época del Proyecto Alfa-Omega, hipótesis que no se acerca a la realidad, ya que parece que el fenómeno de concentración económica y de carga y vinculada al uso de los puertos, por razones internas y de carácter internacional apunta a privilegiar a los puertos del Norte ya señalados. Si el puerto se identifica como empresa sería una empresa pequeña que tiene pocos ingresos exclusivamente de carácter petrolero y por esa razón su reactivación puede incidir muy poco en una mejoría económica de la ciudad y puerto de Salina Cruz, cuyos habitantes siguen en pobreza.

Tabla XIII. Carga conjunta de los cinco puertos ganadores (1992-2012)* en manejo de carga contenerizada, medida en teus. Porcentajes respecto al total

Año	Total (teus)	Total puertos líderes (teus)	Concentración (%)
1992	337,578		
1993	463,706	403,464	87.0
1994	549,921	507,909	92.4
1995	569,970	524,587	92.0
1996	684,362	633,125	92.5
1997	902,875	840,142	93.1
1998	1,010,124	941,130	93.2
1999	1,117,763	1,022,650	91.5
2000	1,315,749	1,199,500	91.2
2001	1,358,662	1,238,194	91.1
2001	1,358,662	1,238,194	91.1
2002	1,564,673	1,431,938	91.5
2003	1,685,367	1,553,486	92.2
2004	1,903,845	1,774,837	93.1
2005	2,133,476	1,959,508	91.8
2006	2,676,774	2,438,097	91.1
2007	3,062,442	2,828,268	92.4
2008	3,316,087	3,098,005	93.4
2009	2,884,487	2,673,042	92.7
2010	3,691,374	3,460,180	93.7
2011	4,223,631	3,993,625	94.6
2012	4,810,170	4,552,203	94.6

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

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998), op. Cit, p. 124. SCT, 2002, 2003 y 2004.

19 Como lo indica Martner [1998]: 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. Martner 1999.

Tabla XIV. Concentración de los puertos de Manzanillo y Veracruz (considera carga contenerizada) vía los puertos principales o ganadores.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Porcentaje	73.5	73.7	75.9	76.0	74.7	70.0	71.9	69.9	64.1	58.1	58.9	59.0	56.8

Fuente: Tabla I del anexo No 1.

Como lo demuestran las Tablas XIV y XV, el fenómeno de concentración de carga contenerizada, vía los puertos de Manzanillo y Veracruz, se acentúa en los años 2000 a 2004, demostrando el vigor que cumplen solo dos puertos principales: uno en el Pacífico (Manzanillo) y otro en el Golfo y en el Caribe (Veracruz). En promedio, en el periodo 2000-2004 el 73% de la carga transportada se moviliza a través de los puertos de Veracruz y Manzanillo. De lo anterior cabe concluir que los problemas de competencia están llevando a que naturalmente surja un puerto por el Pacífico que se convierte en líder y otro en el Golfo y Caribe como lo constituye Veracruz. Como se verá más adelante es en el sistema capitalista en donde se desarrollan los negocios de los puertos, y se convierte un fenómeno natural la concentración económica, carácter que también vienen representando los dos puertos, ya que por economías de escala, bajos costos, menores distancias y conformación del territorio era plausible que los puertos cercanos a los centros de México se conviertan en las palancas del comercio internacional. En todo caso, este fenómeno de concentración de carga es complementario a la tendencia principal de manejar la carga de exportación e importación por los puertos terrestres de la Frontera Norte como Laredo, Tijuana y Nogales, entre los más importantes.

Las tendencias expresadas en tasas de crecimiento reflejan el predominio del puerto de Manzanillo, que crece muy dinámicamente respecto al puerto de Veracruz, que parece

llegar a un punto de saturación. Es espectacular el crecimiento conseguido por el puerto de Manzanillo que crece 22.3% en el periodo 2000-2002, despuntándose sin competidores como el primer puerto del Pacífico y de todo el país.

3.3. Hacia una nueva Jerarquía portuaria basada en el indicador de carga contenerizada

Siguiendo la lógica expresada en los párrafos anteriores, a continuación se construye una tipología portuaria que se basa en los datos de carga contenerizada. De acuerdo a la Tabla I del anexo No. 1, se establece la estructura porcentual, considerando la carga de cada puerto, respecto al total y se establecen estructuras como aparecen en la Tabla XVI. Los porcentajes anuales obtenidos se han agrupado en periodos convencionales utilizando promedios simples, que buscan considerar los sexenios de Gobierno y los cambios reflejados en la apertura comercial.

En síntesis, y de acuerdo a esta medición los puertos ganadores antes y después de la apertura comercial cambiarían en cada etapa. En el periodo 1982-1987 los puertos ganadores serían los de Tampico, Tuxpan, Veracruz y Salina Cruz, ya que en conjunto los cuatro concentran el 85.5% del total de la carga contenerizada. En la fase de 1988 a 1994 los puertos ganadores cambian surgiendo Manzanillo. Destacan: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz. En conjunto concentran el 69.6% del total de la carga. En el quinquenio 1995-1999 son solo tres: Manzanillo, Altamira y Veracruz. Esta tríada concentra el 81.9% de

Tabla XV. Cálculo de la tasa de crecimiento de concentración de solo carga contenerizada por los puertos de México que se transporta por los puertos principales.

Período	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2008	2009-2012
Manzanillo	43.2%	19.4%	38.5%	18.1%	17.3%	20.3%
Veracruz	-2.8%	27.2%	21.4%	2.3%	4.9%	12.3%
Total	9.3%	12.5%	18.3%	9.7%	15.8%	18.6%

Elaboración: cálculos del autor con base en datos de la SCT.

Tabla XVI. Concentración de carga portuaria con base en el número de teus y carga en contenedores (porcentajes promedio de participación).

Puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2008	2009-2012
Ensenada	0.11	2.37	1.03	2.45	3.84	3.33
Mazatlán	0.40	0.81	1.44	1.02	0.94	0.75
Manzanillo	4.05	10.82	24.94	39.13	44.17	40.46
Lázaro Cárdenas	5.37	11.64	2.73	0.58	9.73	22.96
Acapulco	0.28	1.22	0.09	0.00	0.00	0.00
Salina Cruz	10.81	4.58	1.65	0.12	0.06	0.14
Guaymas	1.58	1.61	0.00	0.00	0.00	0.03
Puerto Vallarta	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Altamira	1.30	12.29	16.22	14.93	13.51	12.91
Tampico	22.0	8.60	7.80	1.55	0.37	0.06
Tuxpan	23.22	8.48	0.14	0.01	0.00	0.00
Veracruz	29.44	34.87	40.78	35.71	24.50	17.65
Progreso, Yuc.	0.00	1.21	2.59	3.99	2.59	1.51
Puerto Morelos	0.06	0.83	0.56	0.46	0.29	0.14
Coatzacoalcos	1.34	0.62	0.01	0.00	0.00	0.00
Otros	0.00	0.06	0.01	0.02	0.02	0.06
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Fuente: Tabla I anexo 1.

toda la carga contenerizada que se maneja por los puertos de México. En el período actual hasta el 2002 mantenía su liderazgo Veracruz (concentraba el 38.7%), lo seguía Manzanillo (35.7 %) y ocupaba el tercer puesto el puerto de Altamira, con un porcentaje de 14.5%. Debe resaltarse que en el año 2002 por primera vez el puerto de Manzanillo rebasa en el movimiento a Veracruz, ya que mientras que Manzanillo movilizó 638,597 teus, Veracruz movió 548,422 teus.

De esa manera los movimientos del Pacífico se empiezan a igualar a los movimientos del Golfo, como lo demuestra la tasa de crecimiento que tiene Manzanillo, respecto al ritmo de crecimiento de Veracruz (ver Tabla XVII)²⁰. Esta tendencia es explicada por el comercio dinámico a la China, a la India, a Japón y a los países del Lejano Oriente, que utilizan las rutas marítimas del Pacífico. También marcaría un punto de quiebre del histórico puerto de Veracruz que alcanza su punto de saturación, por lo que necesita superar sus problemas de logística y de transporte carretero que complican la dinámica que debía tener el puerto, especialmente

si trabajan con empresas grandes y extranjeras que requieren sus insumos "justo a tiempo".

¿Por qué los puertos de Manzanillo, Veracruz y Altamira concentran más carga?

Dentro de las razones que explican esta tendencia están el desarrollo de los espacios de flujos de estos puertos, la calidad de las interconexiones alcanzadas entre los modos portuarios con las zonas metropolitanas y debido al desarrollo de servicios especializados con corredores multimodales.

Explican también estos liderazgos las cercanías de dichos puertos a los distritos industriales, a ciudades metrópolis, a mercados ampliados, y a rutas cercanas con las bases industriales del país y por supuesto a las empresas más grandes que utilizan los puertos especialmente del Norte, cercanos tanto al Golfo como al Pacífico.

De acuerdo a estos resultados la Tabla XVIII confirma la concentración de carga por los puertos de México como un fenómeno que se acelera en la última etapa de la administración del presidente Zedillo, encontrando los

²⁰ Esta tendencia y los cambios del movimiento de carga contenerizada aparece también en el cuadro No 1, p. 6 del siguiente documento: IMT 2004. (Ver Martner & Moreno 2004).

Tabla XVII. Comparación de la carga contenerizada (en teus) entre los puertos del Pacífico y del Golfo y Caribe.

Pacífico	1988	2004	Tasa de crecimiento anual	2005	2012	Tasa de crecimiento anual	Golfo y Caribe	1988	2004	Tasa de crecimiento anual	2005	2012	Tasa de crecimiento anual
Ensenada	0	39,202	-	75,101	140,468	9.4%	Altamira	19,074	297,017	18.7%	324,601	578,685	8.6%
Guaymas	17,626	16	-	-	4,412	-	Tampico	26,666	9,862	-6.02%	9,001	459	-34.6%
Mazatlán	2,004	15,954	13.8%	17,559	39,263	12.2%	Tuxpan	23,541	2	-	15	-	-
Manzanillo	22,021	830,777	25.4%	872,569	1,930,893	12.0%	Veracruz	60,329	591,736	15.3%	620,858	799,389	3.7%
Lázaro C.	22,794	43,445	12.6%	132,479	1,242,777	37.7	Coatzacoalcos	5,601	-	-	-	-	-
Acapulco	1,815	0	-	0	0	0	Progreso	503	68,159	35.2%	71,837	64,229	-1.6%
Salina Cruz	15,068	0	-	922	48	-34.4%	Puerto Morelos	0	7,808	-	8,245	6,476	-3.4%
Otros	0	17	-	8	3,028	133.5	Otros	0	150	-	281	43	23.5%
Total de carga en 1988: 81,328 TEU		Total de carga en 2005: 1,098,638 TEU		Total de carga en 1988: 135,714 TEU		Total de carga en 2005: 1,034,838 TEU		Total de carga en 2004: 929,411 TEU		Total de carga en 2012: 1,449,281 TEU		Total de carga en 2012: 1,449,281 TEU	
		(16.4 %)		(17.3 %)		(13.1 %)						(5.0 %)	

Tabla XVIII. Nueva jerarquía portuaria considerando el indicador de carga contenerizada: puertos "ganadores" y "puertos perdedores" de México (1982-2012)*

Puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2008	2009-2012
Ganadores	Tampico Tuxpan Veracruz Salina Cruz	Manzanillo Lázaro C. Altamira Veracruz	Manzanillo Altamira Veracruz	Manzanillo Veracruz Altamira	Manzanillo Lázaro C. Altamira Veracruz	Manzanillo Lázaro C. Altamira Veracruz
Perdedores	Lázaro C. Manzanillo Guaymas Coatzacoalcos Altamira Mazatlán Acapulco	Tampico Tuxpan Salina Cruz Ensenada Guaymas Progreso, Yuc. Acapulco Mazatlán Coatzacoalcos Puerto Morelos	Tampico Lázaro C. Progreso, Yuc. Salina Cruz Mazatlán Ensenada Puerto Morelos Acapulco Tuxpan	Progreso, Yuc. Ensenada Tampico Mazatlán Puerto Morelos Salina Cruz Lázaro C. Tuxpan	Tampico Progreso, Yuc. Salina Cruz Mazatlán Ensenada Puerto Morelos Guaymas Tuxpan	Tampico Progreso, Yuc. Salina Cruz Mazatlán Ensenada Puerto Morelos Guaymas Tuxpan
		85.5%	14.5%	83.1%	16.9%	10.2%
		69.6%	30.4%	89.8%	10.2%	8.1%
		91.9%	94.0%	91.9%	94.0%	94.0%

* Esta clasificación permite demostrar que un puerto que concentra 10% o más de carga se considera ganador. "Y al revés menos de 10% es considerado un puerto potencialmente perdedor o en declive". Como todo indicador es relativo y arbitrario. Elaboración: Cálculos del autor.

efectos de la concentración económica y geográfica que planteaba Krugman y que tomaba como referente a las ciudades y regiones de Estados Unidos²¹.

El fenómeno de concentración económica y de carga contenerizada que se presenta en los puertos de México no es un fenómeno exclusivo, ya que se puede encontrar que en muchos países de América Latina, se produce un fenómeno similar, característico del modelo económico que se aplica y que se instrumenta bajo las medidas ya conocidas del Consenso de Washington.

Generalmente las ciudades capitales de los países se apropian de un puerto y lo vuelven líder de su comercio, que de acuerdo al ya referido Krugman es natural. Por lo que en la dinámica capitalista de ahorro de costos de transporte y distribución geográfica de los territorios, se presenta dicho proceso que entra también en el marco de la teoría de la localización industrial²².

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

En el caso de los puertos de Europa Hoffman 1999, confirma también dichas tendencias cuando afirma: "Muchos puertos del Mediterráneo comenzaron a desaparecer hace

cuatro siglos cuando gracias al desarrollo de sistemas de navegación más precisos, los barcos pudieron obviar la necesidad de fondear en un puerto todas las noches". "Hoy en día en Europa, la mayor parte del comercio extrarregional solo se realiza a través de los cinco puertos más importantes del eje El Havre-Hamburgo, gracias a la existencia de redes de transporte terrestre rápidas y confiables". "En todo el mundo, la carga se concentra cada vez más en los puertos regionales para su transbordo, generando redes mundiales de enlaces para el transporte marítimo de carga contenedorizada". "Dichas redes comprenden un número creciente de puertos de los países en desarrollo (Hoffman, *Ibid*)".

Regresando a la Tabla XVIII se confirma la tendencia en que así como existen puertos ganadores desde la perspectiva del manejo de la carga comercial contenerizada, también existen puertos perdedores. De acuerdo al cuadro se encuentra que Salina Cruz fue un puerto potencialmente ganador en el período 1982-1987 para luego iniciar una etapa de franca decadencia ubicándose entre los puertos perdedores en la fase de 1988-1994 y en 1995-1999. Esta tendencia se ha agudizado en los años 2000 al 2004, pese a que los funcionarios que dirigen la API hacen esfuerzos por atraer cargas contenerizadas. Esta crisis del puerto se explica por el cambio de las rutas comerciales que privilegian al puerto de Manzanillo y convierten al puerto de Salina Cruz en un pequeño puerto de transbordo y vinculado a cargas locales y regionales de su hinterland. No obstante su movimiento petrolero lo convierte en un punto importante del cabotaje sustentado en tener instalada en su ciudad una refinería de petróleo que recibe, vía un oleoducto el combustible, que viene del Golfo y que es procesado en esta planta industrial.

Respecto al puerto de Tuxpan fue un puerto líder en el período 1982-1987 y pierde importancia en el segundo período y prácticamente desaparece en su manejo comercial

21 Al respecto Krugman afirma que: "la característica más prominente de la distribución geográfica de la actividad económica seguramente sea su concentración" (Krugman 1992).

22 Respecto a México, por ejemplo, Hiernaux dice: "¿es determinante observar como cada metrópoli se hace de un puerto, con conexiones rápidas: Guadalajara con Manzanillo, Monterrey con Altamira (retomando el viejo sueño del puerto industrial) y la ciudad de México, mejorando progresivamente las vías de comunicación a Veracruz, requisiéndose las instalaciones y buscando la modernización de un viejo bastión del corporativismo más tradicionalista" (1994).

en la última etapa de análisis. Otros puertos como el de Tampico de ser líder en las dos primeras fases pasa a un segundo plano en el último quinquenio de estudio desplazado por el puerto de Altamira, de decidida vocación industrial y con cercanía a los Estados Unidos. Empieza con un nivel muy bajo, pero adquiere un gran movimiento económico y comercial que lo hace ganador en los dos períodos, que coinciden con la última década de los noventa del Siglo XX.

De esta medición también se colige lo relativo que significa ser un puerto potencialmente ganador o perdedor, ya que esta categoría está influida por factores externos y por su cercanía a distritos industriales que están ligados a empresas exportadoras y que se localizan buscando acotar las distancias, disminuir los tiempos y abaratando sus costos, con infraestructuras eficientes que los acerque al puerto de la globalización.

El declive del puerto de Salina Cruz, como ya se comentó, se debe a que firmas automotrices y empresas importantes deciden abandonar el Sureste y se concentran en Aguascalientes o cerca de Guadalajara, propiciando que el puerto de Manzanillo adquiera el liderazgo que ahora tiene. Además, el fracaso del proyecto Alfa Omega de ese entonces, para optimizar un puerto en el Istmo de Tehuantepec, desalentó a muchas firmas industriales que deseaban instalarse a lo largo del corredor transistmico, por tanto optaron por regresar al centro y cerca de los puertos a cuyo hinterland pertenece la Ciudad de México.

Respecto al puerto de Veracruz que algunos denominan : "la puerta de México al Mundo", históricamente los lazos comerciales que mantiene con muchas empresas del centro de México, la importante reestructuración portuaria que se realizó, lo mantienen ubicado como el puerto líder de México y con un crecimiento espectacular en su movimiento de carga contenerizada. Como menciona Martner 2000: "en 1983 Veracruz movió cerca de tres millones de tm, en 1991 manejó cerca de cuatro millones, sin embargo en 1999 muestra un cambio superlativo al alcanzar 13.5 millones de tm". Concluye el especialista:

"aunado al impresionante crecimiento de la carga hubo notables mejoras en las maniobras de carga y descarga de buques y en la movilización desde los muelles hacia las zonas de almacenamiento del puerto".

En conclusión, la apertura comercial como política aplicada en México ha traído una aceleración de la carga general y en especial un aumento muy dinámico de la carga contenerizada, que se expresa por el crecimiento de cerca de once veces más, si se considera como base 1982 y tomando como año final solo 1999. Este ritmo de crecimiento que es notable se logra entre otros por el indicador de productividad portuaria, que han conseguido tanto Veracruz como Manzanillo, reflejando los avances empresariales que han conseguido dichas APIS. El relativo éxito alcanzado se caracteriza por el privilegio del mercado y la competencia que se exacerba registrando efectos tanto positivos como los ya anunciados, pero también efectos negativos que apuntan a olvidar la equidad y a privilegiar a solo dos puertos grandes, principales, en perjuicio de los puertos pequeños que anteriormente beneficiaban a su localidad, a su hinterland regional, con movimiento de carga, con remuneraciones, con empleos y con una derrama económica que era posible percibirla en las ciudades en donde se asientan los puertos.

En otras palabras, interesa por sobre todas las cosas exportar y se olvida o pasa a segundo plano el mercado interno, porque las inversiones que necesitan los puertos pequeños para ser competitivos se postergan y no se justifican. En general, se aprecia que el Gobierno del Presidente Fox privilegió el apoyo a los puertos de Manzanillo, a Lázaro Cárdenas, a Veracruz (con problemas) y a Altamira, principalmente. El antiguo sistema portuario mexicano que apuntaba a generar un crecimiento general y no asimétrico de los puertos, ha sido olvidado por lo que es plausible pensar en las doble velocidades a lo que crecen los puertos, afectando en unos casos y beneficiando en otros a los territorios en donde se asientan dichos puertos, que actúan como empresas privadas que buscan maximizar su beneficio por sobre todas las cosas. Es la idea

de la equidad y desarrollo regional a la cual podían apuntar indirectamente los puertos, la asignatura pendiente en este modelo exitoso de los puertos de México, que concentran la carga y el ingreso en algunos pocos puertos o APIS, siguiendo las tendencias de las leyes de la acumulación capitalista, que se da en la actual etapa de política económica en México.

3.4. La concentración económica y financiera de las empresas portuarias (APIS), basada en los indicadores de ingresos y gastos

Desde los puntos de vista económico y financiero, la situación de los puertos en la segunda parte de la década de los noventa refleja éxitos, ya que en general desde 1995 las empresas creadas han tenido utilidades que han representado, en promedio, 13% de los ingresos totales de todos los puertos en 1995; 15.4% en 1996; alcanzaron 19% de los ingresos conseguidos en 1997 y registran 21.9% de los ingresos en 1998²³. Durante 1999 y el año 2000 estos indicadores representan 10.9% y 6.5%, comprobando que pese a las dificultades económicas y caída de carga, los puertos mantienen su autonomía económica, planteada en la Ley de Puertos. Respecto a los egresos, éstos han aumentado, pero menos que los ingresos, demostrando así, que las entidades mantienen objetivos de autosostenimiento y de solidez económica ya referidos. Entre 1988 y 1993, el

presupuesto ejercido en el Sector Portuario y de Marina Mercante alcanzó un monto de 2,200 millones de pesos, lo cual representa en promedio una transferencia de 440 millones de pesos (Centro de Estudios económicos del Sector Privado 1998), suma que ya no erogan las APIS, pues sus ingresos promedio superan dicha meta, y además no son una carga para la Federación²⁴. Como se comprueba en la Tabla XIX los ingresos siguen creciendo y, obviamente, los impuestos que se pagan al gobierno también. En suma, desde esta perspectiva, el proceso económico de los puertos ha sido favorable para las finanzas del Estado, así como para las empresas creadas, que generan utilidades. Debe reiterarse que el buscar la autosuficiencia económica y financiera exige que cada empresa financie sus gastos con sus ingresos.

En general, salvo la API de Puerto Madero (hoy Puerto Chiapas, con baja carga), que tiene pérdidas, y la de Manzanillo, que registró un déficit en 1995, las restantes empresas han mostrado una solidez económica expresada en el registro de utilidades y el pago de sus impuestos. Más aún, en general, las utilidades han evolucionado positivamente, creciendo más de seis veces, comparando 1998 con 1995.

Las tendencias antes vistas en el campo económico-financiero pueden desagregarse a nivel de los puertos, para buscar la existencia

Tabla XIX. Situación financiera de las 15 APIS, 1995 – 2000 (millones de pesos).

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ingresos	458.3	824.7	1263.5	1718.8	1817.0	2027.9
Egresos	398.6	696.9	1022.6	1340.7	1618.2	1895.4
Utilidad	59.7	127.8	240.8	378.1	198.8	132.4
Impuestos	20.6	52.5	96.9	137.5	86.6	86.8
Porcentaje de utilidades entre ingresos	13.0%	15.4%	19.0%	21.9%	10.9%	6.5%
Ratio: impuestos/ingresos	4.5 %	6.3 %	7.7 %	7.9 %	4.8 %	4.3 %

Se consideran, con criterios de comparación sólo 15 APIS, ya que la API de Acapulco es actualmente privada y la API de Quintana Roo es estatal. El análisis considera las siguientes empresas: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Puerto Madero, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coahuila de Zaragoza y Progreso.

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, México, 1999, 1998, y 1997 respectivamente.

23 En todos los casos cuando se habla de ingresos, el documento se refiere a los ingresos de los 15 puertos más importantes del país, que se han constituido en Administraciones Portuarias Integrales. Aquí están los cinco puertos ganadores, los puertos del Istmo de Tehuantepec y los otros puertos, menos importantes para esta tesis.

24 Es decir, sin autonomía y financiera en los puertos la Federación tenía que gastar cada año 440 millones de pesos en ellos. Actualmente ya no eroga tal suma, ya que cada Administración Portuaria Integral (API) tiene sus ingresos y sus gastos, presupuesto que se maneja como el de cualquier empresa privada. Antiguamente, los aprovechamientos que se registraban en cada puerto eran remitidos al centro. De allí que se estime que existe un cambio estructural en la forma de manejo de los ingresos de cada API. Esto con la idea de privatizar servicios públicos y hacerlos depender cada vez menos de los presupuestos públicos.

Tabla XX. Ingresos de las administraciones portuarias integrales (millones de pesos).

Administraciones Portuarias	Ingresos 1997	Ingresos 1998	Ingresos 1999	Ingresos 2000
Manzanillo	157, 539	200, 261	237, 080	296, 909
Lázaro Cárdenas	119, 791	139, 312	118, 162	142, 596
Altamira	91, 443	204, 482	275, 594	252, 572
Tampico	118, 611	160, 515	121, 553	120, 088
Veracruz	335, 314	433, 280	450, 619	543, 911
Salina Cruz	67, 150	78, 296	83, 191	83, 139
Coatzacoalcos	134, 324	125, 503	137, 281	144, 775
Otras APIS	239, 400	377, 183	428, 541	443, 972
Total	1,263, 572	1,718, 832	1,817, 050	2,027, 962

Fuente: Cuadro 4.1 de los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), SCT 1999. Cuadro 4.1 de los puertos mexicanos en cifras (1994-2000), SCT 2001.

de correlación entre el movimiento físico (expresado en carga comercial) y el nivel de ventas, medido a través del ingreso. Para ello, sólo se consideraron los años de 1997 y 1998, encontrando, como lo registran las Tablas XX y XXI, que las cinco empresas y puertos líderes llegaron a representar 65.1% de total de los ingresos del primer año y registraron un orden del 66.2% del total de los ingresos de las empresas en 1998. En conclusión, no sólo existe concentración de carga contenerizada en los cinco puertos escogidos, sino también se nota un fenómeno ganador desde el punto de vista de ventas y de ingresos en los puertos más grandes. Lo anterior quiere decir que hay regiones ganadoras y metrópolis que se benefician del ritmo económico de esas empresas, mientras que, por otro lado, hay puertos regionales pequeños que movilizan menos carga contenerizada y que por lo tanto alcanzan bajos ingresos. Es decir, hay puertos "ricos" y puertos "pobres" considerando el ingreso como indicador de esta riqueza o pobreza. Si esta deducción se aplica a los habitantes de los puertos valdría la pena extrapolar el análisis afirmando que en los puertos ganadores probablemente habrán actores sociales que se benefician de esta bonanza y al revés, en el caso de los puertos estancados y en crisis, debido a una serie de razones los habitantes de esas ciudades y puertos tienen pocos beneficios de los impactos y derrama económica que tienen los puertos, ya que si el movimiento comercial es bajo pierden los transportistas, los cargadores, los estibadores, las empresas que realizan servicios en el puerto, e igualmente caen los

ingresos de las agencias aduanales y también reciben menos salarios (por ejemplo, reparto de utilidades) los trabajadores y funcionarios de los puertos que ven que su empresa tiene poco impacto en la economía del lugar en donde están instalados.

Debe recordarse que desde otra concepción teórica y crítica, hace mucho tiempo Lipietz 1979, dijo en su obra: "El Capital y su espacio" lo siguiente: "No hay región pobre sino solo regiones de pobres, y si hay regiones de pobres es que hay regiones de ricos y relaciones sociales que polarizan riqueza y pobreza y las que disponen en el espacio en forma diferencial. El hecho de que esa polarización adquiriera la evidencia de un corte social empírico que permite hablar, por ejemplo del conjunto de los países subdesarrollados", del "desierto francés", de "las regiones periféricas", etc., es lo que hace falta explicar, no se puede partir de ahí. Por eso parafraseando a Lipietz se decía que los anteriores,

Tabla XXI. Concentración del ingreso en las APIS y puertos ganadores líderes vs. Las APIS del Istmo de Tehuantepec

Administraciones portuarias	1997	1998	1999	2000
Concentración del Ingreso de las Cinco APIS* VS. Total	65.1%	66.2%	64.3%	66.9%
APIS Istmo vs. Total	15.9%	11.8%	12.1%	11.2%
APIS istmo vs. APIS Líderes	24.5%	17.9%	18.9%	16.8%
APIS Pacífico vs. APIS Golfo**	50.8%	42.5%	37.8%	48.0%

Las cinco APIS y puertos ganadores son: Veracruz, Tampico, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

** Dentro de las APIS del Golfo se consideran: Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Dentro de las APIS del Istmo se consideran: Veracruz, Altamira y Tampico. Las APIS del Istmo son: Salina Cruz y Coatzacoalcos.

no serían "puertos ricos" sino puerto de ricos, y en contraste debería decirse que hay puerto de pobres y no "puertos pobres". Ello lleva al problema de la distribución del ingreso y la equidad que este trabajo intenta puntualizar como un aspecto poco investigado y necesario de trabajar, cuando se habla a nivel latinoamericano del caso de México y se magnifica los "milagros de la privatización portuaria".

En resumen, como lo comprueba la Tabla XXII, sí hay concentración de ingresos y concentración de carga que demuestra la primacía de los cinco puertos líderes y denominados en este trabajo puertos ganadores. El modelo, como se mencionó, apunta por muchas razones a concentrar la riqueza en las regiones y ciudades vinculadas a dichos puertos. De esta manera, se evidencia la presencia de puertos ganadores cercanos a los distritos industriales acordes a la era posfordista, a la economía-mundo flexible y obviamente, adaptable al interés globalizador de los países centro.

3.5. La estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto²⁵

Un aspecto que complementa el análisis antes visto se refiere a los aspectos de comercialización y promoción de los puertos. Como lo afirma el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, la estrategia de promoción y comercialización en los puertos y realizada por las APIS no ha contemplado puntos importantes que tienen en cuenta todas las empresas privadas, especialmente, transnacionales y nacionales de gran magnitud, que diseñan agresivas compañías de estrategias de mercadotecnia internacional para, en este caso, aumentar y potenciar los puertos de México. Ello no implica que la carga no haya aumentado, sino que, a la luz de una nueva imagen de los puertos, se deben efectuar programas agresivos de promoción y comercialización, entendiendo que este mundo competitivo exige estar a la altura de las empresas que promueven sus productos en

Tabla XXII. Concentración de carga e ingresos en los puertos ganadores de México (%)

Año	Concentración de carga (contenedores, teus)	Concentración de ingresos
1995	92.0	75.7
1996	92.5	71.7
1997	93.1	65.1
1998	93.2	66.2
1999	91.5	64.3
2000	91.2	66.9
2001	91.2	s.i.
2002	91.5	s.i.
2003	92.2	s.i.
2004	93.1	s.i.
2005	91.2	s.i.
2006	91.1	s.i.
2007	92.4	s.i.
2008	93.4	s.i.
2009	92.7	s.i.
2010	93.7	s.i.
2011	94.6	s.i.
2012	94.6	s.i.

Se consideran: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz, Altamira y Tampico s.i. sin información.

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras (1992-1998), (1991-1997), (1990-1996), SCT, México, 1999, 1998 y 1997.

todo el orbe y que diseñan acciones estratégicas que buscan ampliar mercados. En detalle, el trabajo de promoción no debe desconocer la presencia de un sistema de puertos, tanto en el lado del Golfo como en el Pacífico, recordando que cada puerto presenta características y ventajas comparativas que lo hacen atractivo para distintos segmentos del mercado.²⁶

Una muestra de este trabajo y de los problemas específicos que tienen los puertos en este campo, lo dio el caso de la empresa de Salina Cruz (API de Salina Cruz, S.A. de C. V.) quien en un foro de comercialización realizado en junio de 1997, señaló con detalle la presencia de tres problemas.

Específicamente, se demostró que más trabajo en esta área podía aumentar las exportaciones no petroleras, aunque los productos

²⁵ Este punto se concentra en explorar la importancia del puerto de Salina Cruz, a la luz de una estrategia específica de desarrollo. En la lógica se busca presentar esquemáticamente cómo se puede convertir a un 'puerto potencialmente perdedor o en declive' en ganador. La información central utilizada se deriva del siguiente documento que fue presentado en un evento nacional de comercialización de todos los puertos del país y que se realizó en Veracruz. Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V. 1997.

²⁶ Boletín FAL 21(131), febrero 1997.

principales seguían siendo el cemento, el café, el polietileno, el T.P.A. (ácido tereftálico), el plátano en cajas, el tripolifosfato, la cerveza y el polipropileno. En otro aspecto, se postula como una meta importante para la empresa llegar a 520,000 tm de carga comercial no petrolera en el año 2002, lo que significaría alcanzar el nivel que tuvo el puerto en 1987. Lo anterior exigía un crecimiento anual muy alto: de 27.6%, que a la luz de los datos comparados con otros puertos del país era muy difícil de lograr. Por el contrario, se notó que desde 1991, el puerto en análisis estaba perdiendo importancia. Mientras que en 1991 la API representaba 11.3% de todo el movimiento portuario de México (incluyendo petróleo); en 1997, su participación es sólo de 7.1% del total. En relación a la carga, comparativamente con la del Pacífico, el grado de importancia de ésta también baja de 29.8% a sólo 19.5%.

El análisis del movimiento de carga de tráfico de altura arroja, igualmente, que la participación respecto al total baja de 7.3% en 1991 a 3%. Exclusivamente, con relación a las exportaciones, éstas fueron 8.7% del total en el primer año y 3.7% en 1997. Sólo en el movimiento de cabotaje (principalmente petróleo), conserva su importancia el puerto de Salina Cruz: representó 28.3% de lo movido por el Pacífico y ahora representa 24.8%. Por último, si no se considera el petróleo, la carga manejada por el puerto no alcanza a representar ni el 1% del total en 1997 (fue de 0.58%).

En síntesis, las proyecciones anteriormente expuestas deben ser revisadas a la luz de las tendencias vistas que están reduciendo el rol del puerto de Salina Cruz a sólo un mercado cautivo. Por lo mismo, se hacía necesario revitalizar la comercialización y promoción, mediante asociaciones con otras empresas industriales y navieras, y manejar como alternativa la posibilidad de un convenio entre los Gobiernos de México y Panamá para derivar cargas del mismo Canal de Panamá al corredor transistmico y a los puertos del Istmo de Tehuantepec.²⁷

Adicionalmente, tres puntos claves fueron presentados en el tema de la comercialización

del puerto de Salina Cruz: discutir que la Gerencia de Promoción y Comercialización de la API debía generar los recursos que la vuelvan autofinanciable, el mostrar cómo una política de privatización mal entendida podría reducir en 72% los ingresos de la API, ya que se prescindiría de los ingresos que se tienen por abastecimientos de combustibles, por el uso de la infraestructura de los barcos petroleros y por la licitación de la terminal de contenedores. Ello significaba alta dependencia de la API de Salina Cruz, de los ingresos provenientes de los barcos petroleros de PEMEX, y también, de las maniobras que se realizan en el patio de contenedores y que, como se mencionó, pretende licitarse junto con el ferrocarril transistmico, afirmando que su funcionamiento podría ocasionar un cambio estructural en la zona, con aumento en las cargas y con la presencia de maquiladoras, logrando así, un aumento del tráfico ferroviario, terrestre y marítimo. Es una propuesta vigente para el siglo XXI que puede ser confrontada con investigaciones, empresarios, analistas y funcionarios públicos interesados en el desarrollo del Sureste y en especial de la región denominada Istmo de Tehuantepec. (Tabla XXIII).

3.6. Resumen

En esta sección se estudió el proceso de apertura comercial y globalización que tiene lugar en México, demostrando que existen puertos potencialmente ganadores (principales) y puertos potencialmente perdedores

Tabla XXIII. Escenarios hipotéticos de crecimiento de la carga general en el puerto de Salina Cruz con la presencia del proyecto del corredor trans-istmico (Miles de tm).

Tipo de carga	1997	2000	2003	2007	2010
Carga general	298	368	689	1970	4328
Petróleo	16,700	16,700	16,700	16,700	16,700
Contenedores (en teus)	18,025	22,582	42,273	120,737	265,258

Nota: En este escenario la carga general crecería 14.5 veces más y la del petróleo que depende de PEMEX permanecerá, lo que supone que el cabotaje y la exportación al Medio oriente no sufrirán grandes cambios en trece años.

Fuente: Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V. 1997.

²⁷ Una manera de convertir en puerto potencialmente ganador al puerto de Salina Cruz es mejorando su eficiencia y buscando que mueva más carga. La idea de revitalizar al Istmo de Tehuantepec como paso transfronterizo entra en esta lógica.

(secundarios). Los puertos ganadores (líderes) son Veracruz, Manzanillo y Altamira, que junto con Tampico, y Lázaro Cárdenas, concentran el 92% de la carga contenerizada (excluyendo el petróleo) y el 69.5% de total de los ingresos.

Por otro lado, en el caso de los puertos de la región del Istmo de Tehuantepec, se registra que los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz son aparentemente puertos perdedores, ya que el comercio internacional que se realiza con el Norte (Estados Unidos) y con el Lejano Oriente y Japón, esta privilegiando los cinco primeros puertos, que coinciden con zonas industriales, metrópolis y mercados ampliados y con facilidades de infraestructura que hacen más práctico el transporte portuario. El Istmo de Tehuantepec sigue siendo una región deprimida, pese a contar con recursos petroleros y contar con empresas portuarias, que desde el lado macroeconómico son eficientes. En efecto, los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos (hay que agregar en el Istmo la terminal de Pajaritos, administrada por PEMEX) sólo están separados por 310 Km, por lo que es factible, pese a las tendencias anteriores, reactivar el corredor transfronterizo, que antes de la entrada del Canal de Panamá (1914) fue la puerta del comercio entre el Atlántico (Golfo) y el Pacífico. Una estrategia de desarrollo que sea complementada con el transporte y con los convenios comerciales con el gobierno de Panamá, puede ser un punto inicial que ayude a reactivar el Istmo, que hasta la fecha se sigue considerando dentro de las veinticinco regiones más pobres de México.

En general, el intento de reactivar al Sur y Sureste de México y al Istmo de Tehuantepec, exige la presencia de actores económicos regionales, nacionales e internacionales y la confrontación de dos visiones contrapuestas, la primera que considera que desarrollar distritos industriales en estas zonas para lo cual se debe contar con empresas transnacionales que inviertan en negocios en las distintas localidades del Istmo, la segunda visión plantea que a partir de la pequeña empresas y desarrollando los medios innovadores, se puede generar un sector servicios que se articule con la actividad

marítima y portuaria de la zona. Además, la presencia de PEMEX también exige desarrollar la pequeña empresa innovadora que se articule con las necesidades que demandan esta empresa gigante y de carácter global.

En todo caso, si se recoge la experiencia europea es necesario previamente contar con fondos regionales que contribuyan a elevar las carencias en educación, en ingresos y empleo que tiene la gente que habita en estos lugares y que aparece en exclusión económica y social, pese al proceso de globalización presentado desde los ochenta del Siglo XX.

De esta manera, una primera conclusión de esta sección apunta a demostrar que el proceso de privatización portuaria aplicado en México pese a demostrar aspectos positivos como el aumento de carga (con una dinámica de las exportaciones), desde el punto de vista de los ingresos, está llevando a una concentración de carga comercial y de ingresos, que contribuye a la exclusión de zonas, regiones y, desde luego, puertos y lugares de influencia de los mismos, si se evalúa los beneficios que debe dejar una empresa en los habitantes de las ciudades portuarias que aspiraban a mejorar su nivel de vida con la privatización y reestructuración portuaria iniciada desde 1994. La equidad y el bienestar social que debía incluir estos procesos no parecen privilegiar a las zonas empobrecidas, como es el caso del sureste mexicano, que presenta enclaves tradicionalmente asociados al movimiento petrolero. Lo anterior hace complicada cualquier política de desarrollo regional que se diseñe para apoyar a los habitantes del Sureste que han estado olvidados del Centro.

IV. Cuatro puertos de México: ¿entre el crecimiento económico y la exclusión económica? : ¿una visión local o global?

Este punto toma en cuenta la metodología, que busca probar la exclusión y el crecimiento de los cuatro puertos en estudio, Hay que advertir que en la medida que algunos indicadores no están disponibles, especialmente para realizar una comparación estructural, este apartado es una primera aproximación al tema y va a ser retomado en los futuros trabajos

Tabla XXIV. Desarrollo regional asimétrico entre los estados de México y los países de Centroamérica (a partir del Plan Puebla-Panamá).

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

Nota: el Plan Puebla-Panamá se integra de los estados de Puebla, Oaxaca y Chiapas y de los países centroamericanos incluyendo Panamá. Alcanza una población de 64 millones de habitantes y una superficie de 1026, 117 km².

Fuente: Presidencia de la República 2001.

de investigación, que llevarían a mejorar los instrumentos y aplicar específicamente una encuesta de niveles de vida y de presupuestos familiares, en los puertos estudiados en esta investigación. Con las limitaciones expuestas se pasan a continuación a desarrollar las principales tendencias y configuraciones que podrían demostrar el proceso de exclusión y crecimiento en que están los puertos del Istmo de Tehuantepec y la evidencia empírica que comprueba los crecimientos de carga e ingresos en los puertos de Manzanillo y Veracruz.

Los datos iniciales del producto interno per cápita de carácter estatal, apuntan a demostrar que mientras que Colima mantiene un nivel relativamente alto, Veracruz y Oaxaca siguen teniendo niveles socioeconómicos bajos. Esto quiere decir que la derrama económica que debería tener los puertos en su ámbito de influencia, tropieza contra problemas estructurales de atraso y marginación.

La Tabla XXIV demuestra lo ya sabido, que el Sur y Sureste de México mantienen una población indígena del 74.4%, registra un PIB per cápita bajo respecto al mismo indicador del Centro y del Norte de México y un índice

de escolaridad de solo 6.7 años. Por eso el Plan Puebla-Panamá consideró que la región del Istmo de Tehuantepec seguía estando en pobreza y miseria.

Según la historia el puerto de Salina Cruz éste atrajo población desde los setenta y ochenta del Siglo XX aunque en la actualidad es una ciudad en declive, con bonanzas pasajeras pero atrasos estructurales, que no se corrigen y que mantienen a la población excluida tanto económica como socialmente.

De acuerdo a la Tabla XXV fue evidente el efecto de atracción que significó el puerto que registra una población de 4,614 habitantes en 1940 y alcanzó cerca de 66,000 pobladores en 1990. Como se demostró en la parte histórica fueron las inversiones de PEMEX y la reactivación pasajera del puerto de Salina Cruz la que atrajo migrantes y generó inicialmente empleos. Después de este boom petrolero reactivado con el Plan Alfa-Omega la ciudad de Salina Cruz se mantiene estancada y vive solo del valor agregado que genera la refinera, la Terminal Marítima de PEMEX y algunas pocas actividades comerciales vinculadas a la pesca y a los servicios.

Esta característica propia de las ciudades costeras es típica de puertos medianos y pequeños que tiene un limitado hinterland y que viven exclusivamente del enclave petrolero.

Recientes investigaciones realizadas por Toledo, para el Colegio de México en el 2003 demuestran que el aporte económico del Istmo de Tehuantepec al PIB nacional, sigue cayendo. La Tabla XXVI adjunta así lo demuestra.

En esta tabla se observa que el aporte del Istmo Oaxaqueño es de solo 0.3%, de PIB nacional, mientras que el Istmo Veracruzano

Tabla XXV. Población de los principales municipios del Istmo de Tehuantepec (1940-2010)

Municipios	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Juchitán	14, 550	13, 819	19, 797	30, 745	45, 011	66,414	78,512	93,038
Salina Cruz	4, 614	8, 243	14, 897	22, 459	42, 239	65,707	76,452	82,371
Tehuantepec	6, 731	10, 093	13, 458	16, 337	28, 443	47,147	53,229	61,872
Matías Romero	7, 023	7, 087	10, 187	24, 671	29, 709	38,755	40,709	38,019
Ixtepec		11, 684	12, 908	14, 469	15, 537	21,449	22,675	26,450

Fuente: Leticia Reyna Aoyama (coordinadora) "Economía contra Sociedad (el Istmo de Tehuantepec (1907- 1986)". Nueva Imagen, México, 1994, p. 292.
Fuente: Censo de Población INEGI (1990, 2000 y 2010).

Tabla XXVI. Participación porcentual del Istmo de Tehuantepec en el PIB nacional. 1970-2000.

	1970	1990	2000
Total nacional	100.0	100.0	100.0
Istmo de Tehuantepec	1.5	1.3	0.9
I. Oaxaqueño	0.3	0.4	0.3
I. Veracruzano	1.2	0.9	0.6

Fuente: Toledo 2003.

mantiene un aporte que duplica la participación anterior. En todo caso, se registra una pérdida de importancia económica de toda la región en conjunto, lo que demostraría la presencia de pobreza y exclusión social, que afecta a todos los habitantes de dichos lugares.

¿Cómo estos indicadores económicos y sociales se relaciona con los movimientos de los puertos?

La Tabla XXVII nos da una respuesta. Primero, los dos puertos en declive no mueven carga contenerizada, segundo la carga que movilizan es principalmente petrolera y tercero, se aprecia que estos dos puertos se mantienen atrasados ya que las rutas navieras que tocaban el puerto, especialmente en lo que toca al puerto de Salina Cruz, están disminuyendo su llegada, esto se explica por la falta de carga y porque prefieren las empresas navieras tocar el puerto de Manzanillo, que se convierte en un centro de transferencia importante de carga en todo el Pacífico.

Si se considera los presupuestos que manejan las Administraciones Portuarias Integrales para el año 2000 en los puertos en estudio, también se perciben atrasos en los puertos pequeños y riquezas en las administraciones más grandes. Veracruz como puerto histórico maneja seis veces y media más presupuesto, que el que recibe el puerto de Salina Cruz. La Tabla XXVII ilustra el peso económico que mantiene también Manzanillo y en menor orden Coatzacoalcos. Manzanillo y Veracruz reciben más de 1500 buques por año mientras que Salina Cruz y Coatzacoalcos se concentran en recibir principalmente buques petroleros y como ya se dijo no manejan carga contenerizada.

Si se trata de comparar las características de las ciudades portuarias es notorio distinguir el

peso que tiene la ciudad de Veracruz, la dinámica demográfica que mantiene Coatzacoalcos y el estancamiento de la ciudad de Manzanillo, que es contradictoria ante la bonanza que tiene el puerto, especialmente por su carga, por sus ingresos, y por los espacios de flujos que ha desarrollado, con las empresas del centro del país y que utilizan el puerto.

Respecto al Ingreso per cápita estatal de 1995 Manzanillo es la ciudad que tiene un mayor nivel de ingreso. El más bajo corresponde a la de la ciudad de Salina Cruz que pertenece al estado de Oaxaca el segundo más pobre del México.

Tabla XXVII. Concentración de carga total anual en los puertos del Istmo de Tehuantepec (considera: Pajaritos, Salina Cruz y Coatzacoalcos) (porcentaje en base a cifras absolutas).

Año	Pajaritos (Ver)	Coatzacoalcos (Ver)	Salina Cruz (Oax)	Puertos del Istmo de Tehuantepec
1990	15.2	1.7	10.7	27.7
1991	14.3	1.6	11.3	27.1
1992	13.9	1.5	9.3	24.6
1993	15.2	1.2	9.2	25.6
1994	6.9	1.7	8.8	17.5
1995	16.2	0.9	8.7	25.8
1996	15.0	1.2	8.1	24.3
1997	14.1	1.0	7.2	22.3
1998	14.6	1.3	6.7	22.6
1999	15.4	1.1	7.7	24.1
2000	13.8	1.1	6.9	21.8
2001	12.4	1.1	6.8	20.3
2002	12.6	1.1	6.8	20.5
2003	11.9	1.1	6.2	19.3
2004	11.0	1.2	5.6	17.8
2005	11.8	1.1	5.8	18.7
2006	11.1	1.2	5.3	17.6
2007	0.0	10.6	4.9	15.5
2008	0.0	9.5	4.7	14.2
2009	0.0	10.8	5.6	16.4
2010	0.0	12.5	4.8	17.3
2011	0.0	12.8	4.5	17.3
2012	0.0	11.5	4.0	15.4

Fuentes: Cuadro elaborado a partir de las siguientes fuentes: "Los Puertos Mexicanos en Cifras" (1994-2000), (1993-1999), (1992-1998), (1991-1997), y (1990- 1996).SCT, 2001, 2000, 1999, 1998 y 1997, respectivamente. Anuarios Estadísticos de los Puertos de México (2002, 2003, y 2004).SCT (www.gob.mx).

Tabla XXVIII. Carga total de los puertos de México y de algunos puertos en particular (en teus).

Año	Manzanillo	Veracruz	Salina Cruz	Coatzacoalcos	Carga puertos de México
1982	1,538	47,301	3,769	1,100	104,429
1988	22,021	60,329	15,068	5,601	101,015
1994	63,798	255,879	10,622	0	549,921
2000	426,717	540,014	5,333	0	1,315,749
2004	830,777	591,736	0	0	1,903,845
2005	872,569	620,858	922	0	2,133,476
2006	1249,630	674,872	0	0	2,676,774
2007	1409,614	729,717	734	0	3,062,442
2008	1409,782	716,046	4,714	0	3,316,087
2009	1110,356	564,315	13,111	0	2,884,487
2010	1511,378	662,537	5,434	0	3,691,374
2011	1762,508	729,622	3,736	0	4,223,63
2012	1930,893	799,389	48	0	4,810,170

Fuente: Tabla I del anexo No 1.

Los últimos datos consultados para conocer el Índice de Desarrollo Humano y considerando el Informe del 2004, registra que el estado de Oaxaca alcanza un indicador de 0.713 y ocupa el lugar 31 de los estados de la República. En el último lugar aparece el estado de Chiapas, El nivel alcanzado por Oaxaca equivale a la posición 101 de carácter mundial, similar al alcanzado por el país Samoa Oeste.²⁸

Recapitulando, de la carga total que se maneja por los puertos de México (Tabla XXVIII), esta pasó de 181.8 millones de tm en 1992 a 266.0 millones de las mismas, en el año 2004. La importancia del petróleo como producto de exportación principal de PEMEX, fue clave para la economía de México. Por esto mismo los puertos petroleros siguen siendo los que movilizan más carga, destacando Cayo Arcas en Campeche; la Terminal de Pajaritos en Veracruz y el puerto de Dos Bocas en Tabasco.

Este análisis relativiza el concepto de puerto ganador, ya que los puertos petroleros desde el punto de vista cuantitativo son grandes por su movimiento de hidrocarburos, aunque generalmente se comportan como enclaves. De esta manera los puertos petroleros mantienen su importancia; aunque no reúnen el conjunto de requisitos que se han usado para denominarlos "puertos ganadores".

Esta misma óptica marca una diferencia, ya que el puerto de Coatzacoalcos, que se ha denominado perdedor en esta investigación, se ve favorecido con el empuje económico que tiene en su hinterland, ya que el puerto aislado integrado a la economía del Istmo Veracruzano se ve potenciado por la presencia de las petroquímicas y de la propia Terminal de Pajaritos, que coadyuva al desarrollo económico de la zona e impacta indirectamente en el movimiento de Coatzacoalcos, que relativamente sería un pequeño puerto local, en palabras de Trujillo y Nombela (Banco Mundial, 2004).

La Tabla XXVII, como segmento del cuadro anterior, grafica esta problemática. Si se analizan los puertos del Istmo de Tehuantepec, estos en su conjunto serán importantes, por el peso que significa la carga movilizada por la empresa PEMEX en la Terminal de Pajaritos, que tiene sus instalaciones en la ciudad de Coatzacoalcos.

Es decir, si se excluye a la Terminal de Pajaritos, los puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz son pequeños y locales. Nótese que la ciudad de Salina Cruz y el puerto que lo representa está en decadencia, ya que en el año de 1990 movilizaba el 10.7% de toda la carga de México y en el año 2004 esta representa solo 5.6%. Aún desde el punto de vista petrolero, el puerto de Salina Cruz ha venido

²⁸ Esta información proviene Calva et al. 2003.

Tabla XXIX. Cálculo de la tasa de crecimiento medio anual (para varios periodos) de concentración de solo carga contenerizada por los puertos de México que se transporta por los puertos principales (%).

	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2008	2009-2012
Manzanillo	43.2	19.4	38.5	18.1	17.3	20.3
Veracruz	-2.8	27.2	21.4	2.3	4.9	12.3
Total	9.3	12.5	18.3	9.7	15.8	18.6

Elaboración: cálculos del autor.

a menos y se hace necesario ampliaciones y nuevas inversiones que tiendan a mejorar la refinera Antonio Dovalí Jaime, que es la encargada de refinar el petróleo, que se exporta al Lejano Oriente y a Japón.

El análisis exclusivamente de carga contenerizada marcaba una tipología muy clara de los puertos que ganan con la apertura comercial y puertos que pierden, reflejo de los resultados de esta misma política.

La Tabla XXVIII demuestra las tendencias presentadas. Por ejemplo, Veracruz crece en los 24 años 13.1 veces más, Manzanillo lo hace en 568.3 veces más explicado porque los niveles del puerto de Manzanillo fueron extremadamente bajos y que correspondían a un puerto pescador que comienza a crecer en carga contenerizada exponencialmente.

Esta misma característica es vista en la Tabla XXIX, en donde se utilizan tasas de crecimiento en distintos periodos de la apertura comercial.

La apertura comercial y la baja de aranceles en el marco de un mundo globalizado permitió que el puerto de Manzanillo crezca 43.2%, luego 19.4%, 38.6% y en el último quinquenio 18.1%. De acuerdo a estas tasas de crecimiento se afirmaría que la velocidad de crecimiento de la carga contenerizada ha exigido un esfuerzo importante en la infraestructura portuaria e inversiones en terminales y otros, y ha significado el arribo de un conjunto de embarcaciones que trajeron exportaciones e importaciones respondiendo al desarrollo del espacio de flujos que pudo realizar el puerto. En segundo orden Veracruz siguió siendo el puerto más importante en el Golfo; aunque su tasa de crecimiento fue menor y no tan espectacular como lo que consiguió el primer puerto. Se registra además a la luz de

estas cifras la franca decadencia y saturación que viene alcanzando el puerto de Veracruz por los problemas que le trae el transporte por camión que se realiza al puerto y la saturación también que presentan los muelles, que reciben a los barcos que hacen viables su comercio exterior. En su conjunto estos puertos serían ganadores de la apertura comercial demostrada por las tasas de crecimiento que consiguen y que repercuten también en la derrama económica de las ciudades puertos en donde están instalados.

El grado de contenerización medido para el año de 2004 señala que el puerto de Veracruz tiene un nivel de 27.9%, mientras que Manzanillo alcanza un nivel de 41.1% correspondiendo a la lógica que este puerto maneja más carga contenerizada.²⁹

La Tabla XXX indica que la carga contenerizada es concentrada en estos dos puertos ya que el 74.6% de toda la carga del país para el año 2004 es canalizada por las terminales de estos dos centros de carga. Ello justificaría afirmar que en la lógica de concentración del transporte portuario la mano invisible expresada en la competencia que se produce y en las políticas que se dictan apoyando lo que deciden las empresas navieras que traen o llevan carga del puerto tienden a desarrollar a un puerto del Pacífico y a otro del Golfo. Los otros puertos de México serían alimentadores de estos dos puertos líderes.

Esta misma concentración medida, a través de porcentajes ponderados de concentración, en periodos de política económica comprueba el liderazgo de Manzanillo y Veracruz y el atraso y la exclusión de Coatzacoalcos y Salina Cruz. En efecto el puerto de Salina Cruz movilizó el 10.81% de la carga contenerizada

29 Según la Gerencia de Operaciones de la API de Manzanillo para el año 2003 el 54.51% de la carga del puerto es general contenerizada.

Tabla XXX. Concentración de los puertos de Manzanillo y Veracruz (considera carga contenerizada) vía los puertos principales o ganadores

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Porcentaje	73.5%	73.7%	75.9%	76.0%	74.7%	70.0%	71.9%	69.9%	64.1%	58.1%	58.9%	59.0%	56.8%

en el período 1982-1987. Este nivel alcanzado en la etapa de 1982-1987 se explica por el máximo alcanzado en 1987 con 27,253 teus movilizados, en la etapa del plan Alfa-Omega y por el movimiento de una empresa automotriz, que cambia su fábrica a la ciudad de Aguascalientes, dejando de mover carga por el puerto. A partir de ese momento el puerto entra en decadencia, disminuyendo su participación hasta representa solo el 0.22% de toda la carga total contenerizada del país, en el último quinquenio del nuevo Siglo XXI (Tabla XXXI).

Por último, el puerto de Coatzacoalcos nunca fue importante en el movimiento de carga contenerizada y en 1989, reflejo de su escaso movimiento traslada la grúa para este tipo de cargas especializadas al puerto de Veracruz, con lo que desde 1990 no mueve dicha carga. De acuerdo a los indicadores de esta investigación un manejo nulo de este tipo

de carga se asocia con un escaso dinamismo y de allí porque también se le considera a este puerto como perdedor.

En conclusión, usando los indicadores de carga se comprobarían un desarrollo importante de dos puertos líderes: Veracruz y Manzanillo que han alcanzado un liderazgo en el campo del manejo de carga contenerizada. En el caso de los puertos del Istmo de Tehuantepec, se nota un declive que se expresa en la poca participación que tiene el puerto de Salina Cruz en el manejo de la carga contenerizada, pese a que exclusivamente su importancia se tiene por el movimiento de hidrocarburos que realiza tanto Salina Cruz como Coatzacoalcos que se constituyen en puertos pequeños y locales. Salina Cruz se comporta como enclave; aunque Coatzacoalcos apoyado por el núcleo petroquímico del Sureste instalado en su zona de influencia, presenta una ligazón más fuerte

Tabla XXXI. Concentración de carga portuaria en base al número de teus y carga en contenedores (1982-2002) (porcentajes promedios de participación).

Puertos	1982-1987	1988-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2008	2009-2012
Ensenada	0.11%	2.37%	1.03%	2.45%	3.84%	3.33%
Mazatlán	0.40%	0.81%	1.44%	1.02%	0.94%	0.75%
Manzanillo	4.05%	10.82%	24.94%	39.13%	44.17%	40.46%
Lázaro Cárdenas	5.37%	11.64%	2.73%	0.58%	9.73%	22.96%
Acapulco	0.28%	1.22%	0.09%	0.00%	0.00%	0.00%
Salina Cruz	10.81%	4.58%	1.65%	0.12%	0.06%	0.14%
Guaymas	1.58%	1.61%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
Puerto Vallarta	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Altamira	1.30%	12.29%	16.22%	14.93%	13.51%	12.91%
Tampico	22.0%	8.60%	7.80%	1.55%	0.37%	0.06%
Tuxpan	23.22%	8.48%	0.14%	0.01%	0.00%	0.00%
Veracruz	29.44%	34.87%	40.78%	35.71%	24.50%	17.65%
Progreso, Yuc.	0.00%	1.21%	2.59%	3.99%	2.59%	1.51%
Puerto Morelos	0.06%	0.83%	0.56%	0.46%	0.29%	0.14%
Coatzacoalcos	1.34%	0.62%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%
Otros	0.00%	0.06%	0.01%	0.02%	0.02%	0.06%
Total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Fuente: Cálculos a partir de la Tabla I del anexo.

con su entorno regional. Es necesario por tanto políticas que tiendan a combatir la aparente exclusión que podrían tener estos puertos, especialmente porque su entorno regional necesita más inversiones, que generen los empleos e ingresos que los ámbitos locales necesitan para ser actores incluidos en el desarrollo a que aspira todo México y que tiene mejores niveles de vida en el Norte y en el Centro del país.

Finalmente el crecimiento y la exclusión en el caso de los cuatro puertos estudiados arroja desde las variables económicas y sociales diferencias entre los puertos grandes de México (Veracruz y Manzanillo), versus los atrasos evidentes de carga, de ingresos y de empleo que presentan los puertos de Salina Cruz que pertenece al estado pobre de Oaxaca y de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz.

Conclusión

Este artículo de investigación estudia a los puertos de México, bajo un enfoque multidisciplinario. La investigación prueba que hay crecimiento y exclusión simultánea en los cuatro puertos de México en el período o fase de la globalización, que se inicia en los ochenta del siglo XX y abarca hasta el 2012 inclusive. En esta etapa el país se caracteriza por la implementación de un modelo de economía abierta caracterizada por la apertura comercial, privatización y estabilización macroeconómica que identifica a un modelo neoliberal y que aplica medidas conocidas del denominado Consenso de Washington.

Los puertos de México registran desde 1982 hasta 2012 un crecimiento espectacular de 15.1% en carga contenedorizada, medida en teus. Antes representaban 104,429 teus y en el 2012 alcanzaban 4,810,170 teus. La mejor gestión de los puertos a través de las APIS no solo se expresa en el movimiento de carga sino también en el campo de las inversiones privadas y en la mejor productividad que registran los puertos reflejando que el modelo "land lord" efectivamente ha conseguido a través de las empresas alcanzar una dinámica propia de puertos competitivos que sirvan a las rutas que vienen de los países centrales del mundo desarrollado.

Hay, no obstante los aciertos de la política portuaria, un fenómeno de concentración que hace ganadores a tres puertos principales: Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz. Se agrega a esta lista el peso económico del puerto de Altamira.

Las tendencias antes vistas afectan a los territorios y dinamizan a las ciudades portuarias de Manzanillo y Veracruz, que concentran riqueza y pobreza con tendencias típicas de polarización que dichos procesos tienen. Por su parte, la exclusión económica y social se registra en lugares en donde los puertos petroleros se comportan como enclaves, como son los casos de los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y de Coatzacoalcos en Veracruz.

Las distintas miradas para estudiar a los puertos y al transporte marítimo en la aldea global, son una de las fortalezas de este trabajo que busca encontrar paradigmas alternativos a la visión neoclásica y tradicional para estudiar a las entidades portuarias.

Al respecto, el artículo utiliza variables de carácter económico (considera el crecimiento económico, el de carga e ingresos), apela también a criterios de carácter geográfico (incorpora los conceptos de "regiones ganadoras" y "perdedoras"), de relaciones internacionales (considerando de manera implícita el dominio del mar y bloques del Norte, Sur, de carácter geopolítico), de ciencias sociales (economía mundo, y países semiperiféricos, en donde se ubican los puertos) y por último, de carácter regional, con paradigmas que contribuyen a explicar por qué las empresas globales necesitan cadenas, sectores, clúster y filiales y estrategias de desarrollo local, que dinamicen a los puertos medianos y pequeños.

En esta sintonía se considera que el enfoque regulacionista francés (supera los conceptos de centro y periferia) y apunta al desarrollo de medios innovadores (terciario portuario), como alternativa local de despeje de actores que dinamicen a las pequeñas y medianas empresas.

Por último, estas múltiples miradas no olvidan el enfoque de Castells (sociedad de la información) y del archipiélago de Veltz, que

estudian la concentración y la polarización con tendencias propias del capitalismo mundial.

Finalmente, debe reconocerse que la privatización portuaria en México, caracterizada por una reestructuración portuaria, pese a registrar avances positivos, tiene sus bemoles, ya que México podría crecer más en su comercio marítimo, si supera algunos cuellos de botella vigentes en el transporte multimodal y que complican el despegue marítimo, siguiendo ejemplos importantes como el caso español en el modelo europeo. Una nueva Ley de Puerto puede ayudar a mejorar y acelerar los logros conseguidos que son de puertos muy cercanos al Centro, y que apuntan a la Cuenca del Pacífico y a China y al mercado de Estados Unidos, que con el TLCAN aceleró su comercio internacional.

Agradecimientos

A Ana Laura Ramírez Ortiz por todo el apoyo en la preparación y edición de este trabajo, a Reza Emilio Juma por la traducción del abstract, así como a los revisores anónimos.

Referencias

- Administración Portuaria de Salina Cruz 1997. La experiencia de Promoción y comercialización en el Sureste del Pacífico Mexicano: el caso del puerto de Salina Cruz, Oaxaca (1994-1997).
- Andrés, L., Diop, M. y Guasch, J. 2007. Un balance de las privatizaciones en el sector infraestructura. Revista Nueva Sociedad. No 207, Venezuela.
- Alarco, G. 2011. Competitividad y Desarrollo (evolución y perspectivas recientes). Planeta-CENTRUM. Lima.
- Alarco, G. 2003. Diez años de privatización de los puertos. Universidad Panamericana, México, Mimeo.
- Alarco, G. & P., Hierro. 1996. Límites económicos a la privatización portuaria: el caso mexicano (1992-1995). Gestión Pública. CIDE. Vol. V. Núm. 1.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2001. Progreso Económico y social en América Latina. La Competitividad: El Motor del crecimiento. Washington. D.C.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). 2002. Más allá de las fronteras, el nuevo regionalismo en América Latina. Washington, D.C.
- Beck, U. 1998. ¿Qué es la Globalización?, Paidós, Barcelona.
- Benko, G. & Lipietz, A. 1994. Las Regiones que Ganan, Distritos y redes: los nuevos paradigmas de la geografía económica. Edicions Alfons El Magnanim Generalitat Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España.
- Boisier, S. 2003. El desarrollo en su lugar. El territorio en la sociedad del conocimiento. Serie GEOlibros. Instituto de Geografía. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.
- Boisier, S. 1998. Post-scriptum sobre desarrollo regional: modelos, redes y modelos mentales. Revista EURE. Vol. XXIV. No 72. Santiago de Chile.
- Boisier, S. 1998. El desafío territorial de la globalización. Reflexiones acerca del Sistema regional chileno. El Colegio Mexiquense, A.C. Economía, Sociedad y Territorio. Vol. I, Núm. 4.
- Boletín FAL 21(131), febrero 1997.
- Braudel, F. 1992. El Mediterráneo. El espacio y la historia. Fondo de Cultura Económica, col. Popular 431.
- Burkhalter, L. 1999. Privatización Portuaria. CEPAL. Santiago de Chile.
- Caravaca, I., González, G., Silva, R. 2005. Innovación, redes, recursos patrimoniales y desarrollo territorial. EURE. Vol. XXXI, No 94, Santiago de Chile.
- Caravaca, I. 1998. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. Revista EURE. 24(73). Santiago de Chile.
- Cardozo, M. 2003. Las empresas y su responsabilidad en el campo social. Universidad Autónoma del Estado de México.
- Casarrubias, A. 1995. La gestación de la Privatización Portuaria en México durante 1993-1995: el caso de Manzanillo, Colima. Tesina CIDE. Maestría en Administración Pública. México D.F.
- Castells, M. 1999. La era de la Información. La sociedad Red. Vol. 1. Alianza Editorial. Madrid.
- Castells, M. 1997. La era de la Información. La sociedad Red. Vol. 1. Alianza Editorial. Madrid.
- Castells, M. 1996. The rise of the network society. The information age: Economy, society and culture, Vol. I, Blackwell Publishers, Oxford.
- Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, A.C. 1998. Los primeros pasos hacia la privatización integral del sistema portuario mexicano. México. Actividad Económica. No 208, México.
- CEPAL. 2012. Boletín Marítimo. No 48.
- CEPAL. 2000. La Reestructuración de los espacios nacionales. ILPES. Gestión Pública, No 7, Santiago de Chile.
- Chiri, A. 2011. Marco Analítico de la Competitividad de Michael E. Porter: de la teoría a la práctica. En: Germán Alarco (coordinador). Competitividad y Desarrollo. CENTRUM. Universidad La Católica del Perú. Planeta. Lima.
- Coq-Huelva, D. 2005. La economía vista desde un ángulo epistemológico. Cinta de Moebio. Revista Electrónica de Epistemología de Ciencias Sociales. No 22, Universidad de Chile, Chile.
- Cuervo-Luis, M. 2003. Ciudad y globalización en América Latina: estado del arte. Gestión Pública, No 37, Santiago de Chile.

- De-Rus, G., J. Campos, G. Nombela. 2003. Economía del Transporte. Antonio Bosch Editor. Barcelona.
- Devlin, R. 1993. Las Privatizaciones y el Bienestar Social. Revista de la CEPAL, No 49.
- El Financiero. 1999. Obsoletas las instalaciones de puertos mexicanos faltan caminos y ferrocarriles. México.
- Fernández, M., M. Federico, S. Obdulio. 2013. Políticas de fomento de la sostenibilidad en el sistema portuario español. En: Los Puertos de España y México (Nuevas miradas y enfoques en la segunda década del siglo XXI). Netbiblo. La Coruña.
- Fossey, J. 1997. Relay gold. Revista Containerisation International 30(6). Emap Business Communications, Nueva Jersey.
- Freire, M. & F. González-Laxe. 2009. Tráfico Marítimo y Economía Global. La Coruña. España. España.
- Freire, M. & F. González-Laxe. 2007. Fletes y Comercio Marítimo. IUEM. La Coruña, España.
- Freire, M. & F. González-Laxe. 2003. Economía del Transporte Marítimo. Instituto Universitario de Estudios Marítimos (IUEM). Netbiblo. España.
- Fujita, M., P. Krugman y A. Venables. 2000. Economía Espacial (las ciudades, las regiones y el comercio internacional). Ariel Economía. Barcelona.
- Gasca-Zamora, J. 2002. Espacios Transnacionales, interacción, integración y fragmentación en la frontera México-Estados Unidos. UNAM. IIE. México.
- GEA y Coopers & Lybrand. 1993. Función y Perfil Económico de los Puertos Mexicanos, México.
- Gobierno de España. 2010. Ministerio de Fomento. Boletín Oficial del Estado (BOE). Núm. 191. Ley 33/2010.
- González-Laxe F. & J. Ojeda (coordinadores). 2013. Los Puertos de España y México. Universidad La Coruña. Net Biblo. España.
- González-Laxe F. 2012. El Nuevo Marco Institucional Portuario. En: Papeles de Economía Española (La Economía del Transporte Marítimo y los Puertos). Madrid 131.
- Granda, J. 2005. Ciudades puertos en la economía globalizada: la arquitectura organizacional de los flujos portuarios. Documento No. 103. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. CEPAL. Santiago de Chile.
- Hall-Randolph W. 2000. El Estudio del Transporte se pavimenta con ciencia. OR/MS Today. Volumen 27. Number 4. Traducción de Oscar Rico del I.M.T.
- Hiernaux, D. (Director). 2010. Construyendo la Geografía Humana. Anthropos-Universidad Autónoma Metropolitana. España.
- Hiernaux, D. 1999. Los senderos del cambio. Tecnología, sociedad y territorio. Plaza y Valdez Editores CIC, México.
- Hiernaux, D. 1994. Apertura Económica y Regiones: ¿Nuevas Perspectivas? Ciudades. No 22. México, pp. 42-50.
- Hiernaux, D. 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. Mimeografiado, México.
- Hiernaux, D. 1988. La experiencia mexicana en la planeación de grandes proyectos de inversión. Estudios Demográficos y Urbanos. COLMEX. México DF.
- Hoffmann, J. 1999. Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo. Santiago de Chile.
- Hoffmann, J. 1999. Las Privatizaciones Portuarias en América Latina en los Noventa: determinantes y resultados. Mimeo.
- Iguñiz, J. 1988. Localización, Transporte y Productividad: Aritmética y Álgebra. Pontificia Universidad Católica del Perú. Mimeo. Lima.
- Instituto Mexicano del Transporte. 1997. Apertura Comercial e integración Modal. Publicación Técnica No 93, Sanfandila, Qro.
- Instituto Mexicano del Transporte. C. Martner. 2000. Nota No. 198.
- Katz, I. 1998. La apertura Comercial y su impacto regional sobre la economía mexicana. ITAM. México.
- Kennedy, P. Hacia el Siglo XXI. Plaza Janes. Barcelona, s/a.
- Krugman, P. 1992. Geografía y Comercio. Barcelona. Antonio Bosch. Madrid.
- La Marea Modernizadora. Puertos Latinoamericanos, Contrapunto, s/a.
- La República. 2013. El Gran Canal Chino. Lima.
- Laidi, Z. 1997. Un Mundo sin sentido. FCE, México.
- Lipietz, A. 1999. El capital y su espacio. Siglo XXI, México.
- Lipietz, A. & G. Benko (compiladores). 1994. Nuevos paradigmas de la Geografía Económica. Edición Alfons El Magnánim Generalitat Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España.
- López-Calva, L. *et al.* 2003. Estimación del IDH estatal en México, análisis de sensibilidad a distintas decisiones metodológicas y comparaciones internacionales. Estudios Sobre Derecho Humano, PNUD México, No 2003-2.
- Loría, E. 1999. Efectos de la apertura comercial en la manufactura mexicana (1980-1998). Investigación Económica. UNAM. No 230, LIX.
- Martner, C., C. Morales *et al.* 2011. Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México. IMT. Querétaro.
- Martner, C. 2008. Transporte Multimodal y Globalización en México. Trillas. México, D.F.
- Martner, C. & A. Moreno. 2004. Reestructuración Portuaria e integración Logística de los Puertos Mexicanos. IMT. Nota Núm. 88, Sanfandila, Qro.

- Martner, C. & A. Moreno. 2001. Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos. IMT.
- Martner, C. 1999. El puerto y la vinculación entre lo local y lo global. Revista EURE, Vol. XXV. No 75, Santiago de Chile.
- Méndez, R. 2006. La construcción de redes locales y los procesos de innovación como estrategias de desarrollo rural. UNAM. IIE. Problemas del Desarrollo. México.
- Méndez, R. 2002. Innovación y desarrollo territorial: algunos debates teóricos recientes. EURE. Vol. 28, No 4, Santiago de Chile.
- Micco, A. & N. Pérez. 2002. BID. Determinants of maritime Transport Cost. Working Paper, Mimeo, No 441, Washington.
- Micco, A. & N. Pérez. 2001. Maritime Transport Cost and Port Efficiency. BID. Prepared for the seminar: Toward Competitiveness: the Institucional Path. Santiago de Chile.
- Mindreau, M. 2001. Regionalismo y la Nueva economía Política Internacional: la emergente relación entre estados y mercados en el hemisferio occidental. Documento Final. CIUP-UP. Lima.
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. 2004. Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP). Consultado en: (www.mtc.gob.pe/s/a).
- Moncayo, E. 2004. El debate sobre la convergencia económica internacional e interregional: Enfoques teóricos y evidencia empírica. EURE. 30(90), Santiago de Chile.
- Nuevas teorías y enfoques conceptuales sobre el desarrollo regional: ¿Hacia un nuevo Paradigma?, Revista de Economía Institucional. 2003. Bogotá. Vol. 5, No 8.
- Nuevos Enfoques teóricos, evolución de las políticas regionales e impacto territorial de la globalización. 2002. ILPES. Gestión Pública. No 27, Santiago de Chile.
- OCDE. 2002. Estudio territorial de México, Mimeo. Consultado en: (www.rtn.net.mx/ocde_s/a).
- OEA. 1998. Informe Final. Simposio Interamericano. Cooperación entre los Puertos y las Aduanas. Houston. Texas, Estados Unidos.
- Ojeda, C. 2005. Nota enviada. Mimeo.
- Ojeda, J. 2011. Una metodología para estudiar a los puertos que ganan y pierden en los países semiperiféricos: el caso de México en un mundo globalizado. Universidad de Colima. Revista Cátedra. No 13, Año 7, Colima.
- Ojeda, J. 2011. Puertos de México en un mundo globalizado (entre la exclusión y el crecimiento). Editorial Académica Española. Reha GmbH. Seearbrucken.
- Ojeda, J. 2009. Los puertos de México en la Aldea Global: conceptos y metodologías para su estudio (1982-2004). IECOS-FIECS-UNI. Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales. Lima, Núm. 7.
- Ojeda, J. 2002. Los Puertos y el Desarrollo Regional: entre la teoría y la realidad?, UNAM. Economía Informa. No 305.
- Papeles Económicos Españoles. 2012. Economía y Transporte Marítimo, Madrid.
- Pérez-Antonieta M. 1995. Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización. BANCOMEXT. 45(4).
- Piñón-González, M. 2013. Situación, problemas y perspectivas del transporte en México: Hacia una integración multimodal (2000-2010).
- Presidencia de la República 2001. Presentación General del Plan Puebla Panamá. Gobierno Federal.
- Presidencia de la República. Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018. Gobierno de la República.
- Reyna, A. L. (coordinadora). 1994. Economía contra Sociedad (el Istmo de Tehuantepec) (1907-1986). Nueva Imagen, México.
- Rodrigue, J. P., C. Comtois, and B. Slack. 2009. The Geography of Transport System. Routledge, Nueva York.
- Romo, D. & G. Abdel. 2005. Sobre el concepto de competitividad. Comercio Exterior. BANCOMEXT. Vol. 55, Núm. 3.
- Rozas, P. & R. Sánchez. 2004. Desarrollo de Infraestructura y Crecimiento Económico: revisión conceptual. Serie Recursos naturales e Infraestructura. No 75, Santiago de Chile.
- Santos, M. 2000. La Naturaleza en el Espacio. Ariel. Barcelona.
- Saskia, S. 2003. Localizando ciudades en circuitos globales. EURE. Vol. XXIX. No 88, Santiago de Chile.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Anuarios Estadístico de los Puertos de México, 2001-2008, 2009, 2010, 2011 y 2012.
- SCT. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (2007-2012).
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). 2005-2006. Informe estadístico del Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros. CGPMM, México.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Sistema Portuario Nacional (SPN). Proceso de Modernización (1995-2000). 2000. México.
- Los puertos Mexicanos en Cifras (1993-1999). 2000. México.
- Plan Nacional de Desarrollo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (PND). (2001-2006). 2001. México, DF.
- Programa de Trabajo. 2001. México.
- Silva-Lira, I. 2003. Disparidades, competitividad territorial y desarrollo regional en América Latina. ILPES. Serie Gestión Pública. No 33. Santiago de Chile.
- Szary, A. L. 1997. Regiones ganadoras y regiones perdedoras en el retorno de la democracia en Chile. EURE. Vol. 23. Santiago de Chile, consultado s/f en: www.eure.cl

- Tobal, T. 2000. El terciario Portuario como indicador de Innovación. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Scripta Nova. Universidad de Barcelona. Consultado el 1 de agosto de 2000 en: (<http://www.ub.es/geocrit/sn-69-66.htm>).
- Toledo, A. 2003. Desigualdades Intraregionales en el Istmo de Tehuantepec (1970-2000). COLMEX.
- Torres-Fragoso, J. 2013. Reforma Gerencial en los Puertos de México: Análisis de las APIS a 18 años de su creación. *In: Los Puertos de España y México*. F. González-Laxe y J. Ojeda Editores. Instituto Universitario de Estudios Marítimos. La Coruña. España.
- Torres, J. 2011. Nueva Gerencia Pública en Movimiento: el subsector portuario en México. Editorial Académica Española, Saarbrücken. Alemania.
- Trujillo, L. & G. Nombela. 2003. Puertos. *In: Antonio Estache y Ginés de Rus. Privatización y Regulación de Infraestructura de Transporte (Una guía para reguladores)*. Banco Mundial y Alfa Omega. México, D.F.
- UNCTAD. 1992. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de Tercera generación. Ginebra.
- Veltz P. 1999. *Mundialización, Ciudades y Territorios*. Ariel. Barcelona.
- Wallerstein I. 1996. *Después del liberalismo, siglo XXI*, México.
- Wallerstein I. 1990. *Análisis de los Sistemas Mundiales*. Mimeo.
- www.findelmundo.com.ar/mpck/textos, s/n.
- Yurkievich, G. 2009. Actualidad del Sistema Portuario Nacional en el Marco de los nuevos paradigmas portuarios de la globalización. En: *Hablemos de Puertos (la problemática portuaria desde las ciencias sociales)*. José-Antonio, M. & Agustín N. (compiladores). Mar de Plata, Argentina.

Recibido: 28 de noviembre 2012

Aceptado: 7 de febrero de 2013

Anexo estadístico

Tabla I. Movimiento de contenedores por los puertos de México en tráfico de Altura (TEU's) total desde 1982 - 2012.

Puertos	Ensenada	Mazatlán	Manzanillo	Lázaro Cárdenas	Acapulco	Salina Cruz	Guaymas	Puerto Vallarta	Altamira	Tampico	Tuxpan	Veracruz	Progreso	Puerto Morelos	Coatzacoalcos	Otros	Total
1982	97	32	1538	1026	208	3769	14	114	0	12391	36477	47301	0	362	1100	0	104429
1983	523	854	1650	3794	42	7500	82	0	0	18684	34514	20910	0	0	1242	0	89795
1984	0	573	3426	5133	187	2116	3	0	0	28501	16087	25077	0	0	2969	0	84072
1985	0	74	6019	10066	591	9333	1	0	0	28908	18837	33575	0	0	1841	0	109245
1986	0	600	7415	7067	434	17752	1502	0	5623	26714	21914	30658	0	0	864	0	120543
1987	0	391	9278	10484	589	27253	13213	0	5067	33331	21788	40960	0	0	90	0	162444
1988	0	2004	22021	22794	1815	15068	17626	0	19074	26666	23541	60329	503	0	5601	0	217042
1989	0	1331	14818	19065	2479	11073	5642	0	22706	14734	26601	59589	833	927	3217	0	183015
1990	9011	4086	28042	24801	6287	12515	0	0	31338	27771	48073	77474	1681	1679	0	391	273149
1991	14046	2470	36122	35054	5289	18573	0	0	29338	24449	32796	95717	2661	2025	0	379	298919
1992	18764	906	42048	41933	4026	4001	0	0	51808	27768	15540	120818	5939	4027	0	0	337578
1993	12049	2147	50899	59610	2640	23747	0	0	68815	30202	2818	193938	9220	7152	0	469	463706
1994	2328	5163	63798	78954	2611	10622	0	0	72448	36830	391	255879	13794	6879	0	224	549921
1995	849	10012	86542	55069	1649	14310	0	0	102996	56799	3225	222959	11545	3343	0	16	569314
1996	1178	14249	172004	13325	1208	16733	0	0	111802	70823	386	265171	13963	3520	0	0	684362
1997	14796	8679	256425	8111	0	14549	0	0	141902	69445	449	364259	19753	4507	0	0	902875
1998	13668	10433	276542	7167	0	10081	0	0	162529	67477	239	427415	28777	5780	16	0	1010124
1999	20744	15228	319570	4468	0	7690	0	0	166191	47898	237	484523	43017	7218	396	583	1117763
2000	26822	16813	426717	752	0	5333	498	0	182545	49472	104	540014	59192	7125	0	362	1315749
2001	26016	18315	458472	0	0	3193	0	0	206864	29531	341	543327	65353	7250	0	0	1358662
2002	53142	12900	638597	134	0	144	33	0	225937	18848	286	548422	59140	6958	0	132	1564673
2003	46332	16394	708417	1646	0	1070	2	0	256417	14347	58	571867	60312	7515	0	990	1685367
2004	39202	15954	830777	43445	0	0	16	0	297017	9862	2	591736	68159	7508	0	167	1903845
2005	75101	17559	872386	132479	0	922	0	0	324601	9001	15	620858	71769	8245	0	277	2133213
2006	123711	30111	1249630	160696	0	0	25	0	342656	10243	24	674872	75692	8887	0	144	2676691
2007	120324	29363	1409614	270240	0	734	4	0	407657	11040	8	729717	75584	7942	0	193	3062420
2008	110423	27668	1409782	524791	0	4714	0	0	436234	11152	15	716046	66477	7586	0	1184	3316072
2009	110952	29322	1110356	591467	0	13111	3	0	400968	5936	76	564315	53517	4443	0	19	2884485
2010	135606	25795	1509375	796011	0	5434	4	0	488013	2229	18	677596	56434	4657	0	3590	3704762
2011	132727	22746	1762508	953497	0	3736	7	0	547612	386	174	729622	61925	5897	0	2794	4223631
2012	140468	39263	1930893	1242777	0	48	4412	0	578685	459	0	799389	64229	6476	0	3071	4810170

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras (1982 - 1990), (1990 - 2000), (2000 - 2004), SCT. Las cifras se han actualizado hasta 2012.

Fuente: Elaboración del autor.