

*Maestro en Economía por el Centro de Investigación y Docencia Económica. Instituto Mexicano del Transporte, Apartado Postal 1098, Col. Centro, 76000, Querétaro, Querétaro. Teléfono (01 4) 216-9777. Telefax: (01 4) 216-9671. Correo-e: juanojeda@yupimail.com

LA SITUACIÓN PORTUARIA EN MÉXICO: LOS PUERTOS GANADORES Y LOS PUERTOS PERDEDORES (1988-1998)¹

JUAN OJEDA CÁRDENAS*

1. INTRODUCCIÓN

En este trabajo se estudia la situación de los puertos mexicanos desarrollando un argumento centrado en la idea de *puertos ganadores* y *puertos perdedores*. Bajo estas categorías se considera que los puertos están asociados a ciudades y se ubican en regiones de influencia, y que se benefician o empobrecen por las políticas adoptadas, como son las de liberación comercial, entre otras.

El que los puertos se ubiquen cerca de los distritos industriales, de las metrópolis y de los corredores comerciales, convierte a algunos en *puertos ganadores* y a otros en *puertos perdedores*, ya que, especialmente los primeros, se vinculan no sólo con los mercados de grandes ciudades, sino con empresas que realizan su comercio internacional con los mercados mundiales y con los circuitos económicos (o redes) ya constituidas en el campo industrial y

Port condition in Mexico: loser and winner ports (1988-1998)

This paper studies the condition of the main Mexican ports from a perspective that points out the phenomenon of economical concentration, showing that since the commercial opening process was implemented in the country, there are winner and loser ports (loser ports category is defined in this paper as the one referring to those ports that concentrate commercial container cargo, obtain high incomes and profits, and have high regional influence). Winner ports are, according to this work: Veracruz, Altamira, Tampico, Lázaro Cárdenas and Manzanillo. These ports concentrate 92 per cent of container cargo (except oil) and 69.5 per cent of total incomes. On the other hand, in the case of Tehuantepec Isthmus area, it is noted that the ports of Salina Cruz in Oaxaca State, and Coatzacoalcos in Veracruz State are apparently "loser ports" according to port containers activity, to their income and to its poor regional influence. In this way it is demonstrated that ports privatization process simultaneously concentrates and excludes, complicating the design of regional development programs for Southeastern region in Mexico; an area that the centre and God seem to have forgotten.

Keywords: *ports and regions, regional development, ports administration, ports privatization, ports economy.*

comercial.² De esta forma la categoría de *puertos ganadores* se refiere en este trabajo a aquellos puertos que concentran carga comercial contenerizada, y que mueven, como reflejo de lo anterior, altos ingresos por servicios portuarios; y en tercer lugar, que son puertos con alto impacto regional en su zona de influencia. En contraste, los puertos perdedores manejan poca carga comercial contenerizada, tienen un movimiento de ingresos bajo y se aprecia que tienen escaso impacto regional en la zona donde se ubican, recordando los famosos enclaves petroleros del sur del país. Por esta última razón, pese a que los puertos petroleros son importantes, no son estudiados con detalle en este trabajo.³

Es decir, debajo de las categorías antes referidas se encuentran los procesos de concentración y exclusión del capital, que privilegian algunas zonas del territorio

1 Se agradecen los comentarios realizados en el Área de Relaciones Internacionales del Doctorado en Ciencias Sociales (1999-2001) de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), Unidad Xochimilco de México. Igualmente, se reconocen las facilidades otorgadas por el Instituto Mexicano del Transporte en donde laboro. Obviamente ninguna de las instituciones nombradas puede asumir la responsabilidad de este artículo, que es exclusivamente mía.

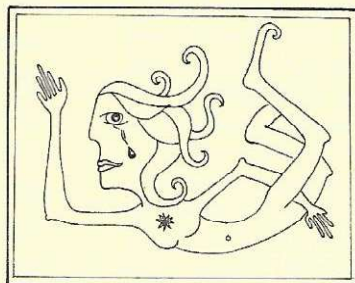
2 Benko y Lipietz [1994: 22]: *¿Qué es una región ganadora? ¿Una región que sale adelante (desde el punto de vista de los empleos, de la riqueza, del arte de vivir) por su propia actividad, o una región que vive a expensas de las que han perdido, incluso de una parte de sus propios habitantes? ¿Es la jerarquía de las regiones el resultado (quizá provisional) de un triunfo desigual, o la*

causa de las ventajas de que disfrutaron las primeras, que serían por tanto los centros de una periferia? Y, aún cuando los futuros centros fueran distritos (llamémosles entonces metrópolis), ¿han de ser necesariamente enormes? ¿Enjambres de distritos? ¿Deben las metrópolis, para ganar, convertirse en megalópolis?

3 Como se mostrará más adelante, no se considera dentro de los puertos ganadores a los puertos petroleros, pese a que en un primer momento sí impactan en el territorio. El carácter comercial de los puertos es apreciado desde el punto de vista de la carga contenerizada. Los buques tanques que mueven el petróleo no presentan las características propias de un comercio internacional tradicional de productos no petroleros, que en el caso de México es evidente al ser un importante productor y exportador de petróleo.

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

Pablo Neruda



y que excluyen a otras zonas de México. Estas últimas, aparecen como regiones perdedoras del modelo neoliberal aplicado y por tanto son los *sures* que utiliza Óscar Ugarteche [1997: 22] y que son típicos de los procesos de globalización aplicados en el mundo.⁴

El trabajo, que tiene un carácter demostrativo, considera los indicadores citados: la concentración de carga contenerizada, los ingresos de los puertos (medidos por sus ventas de servicios portuarios o ingresos por concesiones), y el rol que cumple el aspecto comercial y de promoción de los mercados, que entra en el campo de las políticas empresariales aplicadas. Respecto al indicador de impacto regional, éste se aborda en otro documento y requiere una base cuantitativa adicional, por lo que será presentado en otra etapa de la investigación.⁵

A continuación se estudian los aspectos de la apertura comercial aplicada en México y la presencia de dos modelos aplicados que obvia-

mente tienen impacto en el territorio, en las redes de transporte y en la dinámica propia de los puertos, objeto de análisis.

2. GLOBALIZACIÓN Y APERTURA COMERCIAL EN MÉXICO: DEL MODELO SUSTITUTIVO DE IMPORTACIONES AL MODELO HACIA AFUERA⁶

La política de apertura comercial que caracteriza al modelo económico neoliberal aplicado por México exige un rol diferente en los puertos del país. Los efectos de dichas medidas se reflejan precisamente 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 treinta y que se dio en el contexto de un proceso nacionalista, con protección de los recursos naturales (como el petróleo) y la aplicación de programas de desarrollo industrial.

⁴ Dice Óscar Ugarteche: "lo evidente es que el planteamiento actual sobre la globalización expulsa a la gran parte del mundo y deja solamente a aquellos países con gran capacidad de compra y con alta productividad, como parte del nuevo sistema global". Define que: "la globalización es un fenómeno entre países ricos y para ser más exactos, para los sectores ricos dentro de los países ricos. Es decir: Abre un norte en el mismo norte y un sur en el mismo norte; así como un norte en el Sur y un sur en el sur" [Ugarteche, 1997: 22].

⁵ No es ocioso conocer un reciente diagnóstico del Sector Comunicaciones y Transportes que dice: *actualmente y luego de privatizados los puertos, persisten algunos problemas como una importante subutilización de la infraestructura portuaria; poca demanda de la reserva inmobiliaria para desarrollos industriales; alta dispersión de las inversiones en materia portuaria; limitada integración de las infraestructuras de comunicaciones terrestres y portuarias; y falta de instrumentos que vinculan eficientemente los programas de desarrollo regional con la capacidad portuaria instalada. Asimismo, cabe señalar que se ha carecido de una estrategia de promoción y atención de los mercados naturales de cada puerto y se advierte por último, que en un número importante de puertos hay flujos de tráfico insuficientes para la amortización de inversiones en equipos con tecnología de punta, lo que genera un círculo vicioso* [Poder Ejecutivo Federal, 1996: 62].

⁶ Como lo manifiesta la historia económica del presente siglo, se puede hablar en México de dos modelos: uno *hacia adentro* y otro *hacia afuera*; pero también se puede considerar que desde los treinta hasta mediados de los ochenta, se aplicó en el país el conocido modelo sustitutivo de importaciones (*hacia dentro*), que contrasta con el modelo actual o de impulso exportador (*modelo hacia afuera*). Por ello, el título de esta parte utiliza una denominación que busca recordar al lector latinoamericano las categorías tradicionales de los textos de historia.

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

La forma de concebir el problema, propia 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: ciudad de 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 internacional, 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, Medio 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 hacia 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 redes de transporte que faciliten dicho movimiento comercial.

Fue así como desde 1988 se inició el masivo proceso de insertar a México en el Primer

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

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

- Una administración portuaria excesivamente centralizada.
- Un sistema con rigideces institucionales que dificultaba 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 azar, la atención de necesidades regionales específicas (Dos Bocas), el aprovechamiento de condiciones naturales propicias (Tampico) o el capricho político (Lázaro Cárdenas) [GEA y Coopers & Lybrand, 1993: II-9].

En síntesis, los puertos en México tradicionalmente presentaban atrasos respecto a los adelantos tecnológicos, restricciones en el mejoramiento de los métodos operativos, uso intensivo de la mano de obra, y persistencia de un sistema laboral estratificado, poco flexible; persistían también la concentración de carga en algunos puertos, el uso ineficiente de los recursos disponibles, y un control monopólico tanto de los servicios conexos de transporte terrestre, como de las maniobras portuarias [Pérez, 1995: 303].



Una muestra de ese grave problema lo representa el puerto de Veracruz que fue objeto de requisa en 1993.⁷

En julio de 1993 se emite la Ley de Puertos y luego en noviembre de 1994 se dicta su Reglamento, creándose en ese año las denominadas *Administraciones Portuarias Integrales* (APIS), con la función de organizar, administrar y operar los principales puertos del país. Aunque creadas como empresas privadas, y debido a que el Consejo de Administración de cada empresa tiene una mayoría de representantes públicos, se asegura un control de la entidad, de manera que cada institución funcione como una empresa paraestatal, logrando de esta forma que los puertos dependan de los lineamientos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Uno de los avances de este diseño, es que se busca que los recursos que se generen en cada API se queden en la zona o región de influencia, dependiendo de la eficiencia, eficacia y gestión de los directores portuarios que son elegidos por el Consejo de Administración. De esta forma el proceso de privatización de los puertos, que algunos especialistas denominan de *reestructuración portuaria*, asegura que el Gobierno Federal siga siendo dueño de las acciones y propiedades, tanto del terreno concesionado como del mar territorial que pertenecen a la zona de influencia de cada puerto.⁸

Debe adelantarse, a manera de hipótesis, que puede demostrarse que la apertura comercial y la globalización aplicada en México, al igual que la ejecutada en otros países y experiencias tipos, traería regiones ganadoras y regiones perdedoras y obviamente *puertos ganadores* y *puertos perdedores* (tomando la terminología de Benko y Lipietz:1994), y que por lo tanto, los cambios estructurales realizados en el transporte estarían específicamente favoreciendo el *modelo hacia afuera* con el privilegio de los puertos del norte: Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico; y

Veracruz, Tampico y Altamira en el Golfo. Aproximadamente, 92% de la carga comercial total contenerizada (medida en teus) sería manejada por los cinco más grandes puertos del país, ya enunciados.

Ello considera sólo el movimiento de altura, ya que si se toma en cuenta el movimiento de cabotaje (de comercio interno), especialmente petrolero, se encuentra que los puertos de Salina Cruz, de Coatzacoalcos y de Pájaritos, en Veracruz, mueven aproximadamente 32.2% del total. En contraste, los llamados *puertos líderes* (o *puertos ganadores*) antes comentados, sólo manejaron en el mismo periodo 19.1% del total (promedio de los años 1992-1998).

Bajo este panorama, si bien es cierto que el modelo hacia afuera está privilegiando un comercio internacional que utiliza las redes del norte, en el caso del movimiento petrolero de cabotaje se nota una tendencia distinta, ya que la estructura económica mexicana sigue dependiendo de puertos regionales del Sur y del Golfo (incluyendo Campeche y Dos Bocas), que son productores del petróleo que demandan las empresas ubicadas en las costas del país.

Actualmente se postula que el Istmo de Tehuantepec, debido a los procesos antes comentados, no es una región ganadora, sino por el contrario, una región perdedora. Esta apreciación debe matizarse porque, como se comprobó, desde el punto de vista del cabotaje y del movimiento petrolero, sigue siendo una región que es potencialmente significativa, aunque los impactos regionales de estos enclaves no incidan directamente en los niveles de vida de la población istmeña.

Tanto el puerto de Coatzacoalcos (en el estado de Veracruz), como el de Salina Cruz (en el estado de Oaxaca) son en la actualidad, puertos

⁷ Para conocer la requisa de Veracruz y otros problemas de la privatización, puede revisarse el siguiente artículo: Germán Alarco y Patricia del Hierro, "Límites Económicos a la privatización portuaria: el caso mexicano (1992-1995)", *Gestión Pública*, CIDE, Vol. v, Núm. 1, primer semestre de 1996.

⁸ La única excepción a esta regla sería el caso de la Administración Portuaria de Acapulco que fue "vendida" al sector privado el 20 de junio de 1996. La norma oficial al respecto fue publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 4 de julio de 1996.

regionales y con mercados locales cautivos que cuentan con una ventaja geográfica al estar distantes entre sí, sólo 310 kilómetros, es decir, la distancia más corta entre los puertos del territorio mexicano, lo que puede posibilitar el movimiento como corredor transfronterizo de mercancías que vienen por el Golfo (Atlántico) y que pasan al Pacífico para irse a los mercados internacionales.

Se estima que es posible reactivar el corredor transistmico aprovechando la infraestructura carretera, la capacidad ociosa de los puertos (véase Cuadro 1), la facilidad de contar con refinerías y de tener un oleoducto que traslada el petróleo de Minatitlán (en Veracruz) hasta el puerto de Salina Cruz en el Pacífico.

CUADRO 1
UTILIZACIÓN DE LA CAPACIDAD INSTALADA EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Puertos	Utilización(%) *	1997 Utilización (%)	Capacidad instalada (miles de toneladas)
Salina Cruz	11.6	13.0	2,294
Coatzacoalcos	42.0	40.0	5,789

* Movimiento de carga en 1996 / capacidad potencial (todo en miles de toneladas).

Fuentes: *Los puertos mexicanos en cifras, (1990-1996)*, Cuadro 3.2, y *Los puertos mexicanos en cifras, (1991- 1997)*, Cuadro 3.1, p. 69.

¿Cómo está afectando la globalización al Istmo de Tehuantepec? ¿Será una zona excluida?

¿Qué rol puede cumplir el transporte y especialmente sus puertos, que son empresas autosuficientes, pero que carecen de impacto regional, en una zona que está estancada y que tiene poca presencia industrial?

Debe distinguirse que Coatzacoalcos tiene mayores potencialidades que Salina Cruz, por lo tanto se considera posible una estrategia de complementación económica y comercial en donde reactivar el corredor transfronterizo: ello puede ser un importante detonante para toda la región.

Con el nuevo milenio y vigente el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), y ya en vías de firmarse el futuro acuerdo con los países europeos, es válido pensar en la necesidad de que México eleve su nivel de vida y la capacitación de la fuerza de trabajo del Sureste, zona perteneciente a una región de bajo crecimiento, con presencia de enclaves y con una polarización social que no beneficia al modelo aplicado, si se piensa en la importan-

cia del mercado, en aumentar sus potenciales consumidores y en la equidad tan de moda en los discursos de fin de siglo.

Bajo este fundamento se reitera la importancia económica, geopolítica y de relaciones internacionales que tiene este tema y que apuesta a conciliar lo global con lo local,⁹ en una región específica del sureste de México, que como se anotó, tiene potencialidades, recursos naturales, comerciales e industriales, que pueden ser la base de un crecimiento económico de la zona de estudio que indirectamente beneficie a los habitantes del istmo, que como se sabe han estado ancestralmente postergados del desarrollo, meta final de toda estrategia socioeconómica.

A continuación y siguiendo el marco presentado, se buscará probar que existen regiones ganadoras y perdedoras, y lo que es más relevante, que se puede hablar de *puertos ganadores* y *puertos perdedores*.

⁹ Véase, entre otros: Francisco Alburquerque, "Cambio estructural, globalización y desarrollo local", *Comercio Exterior*, Vol. 49, Núm. 8, México, agosto de 1999, pp. 696-702.

3. LA SITUACIÓN PORTUARIA EN MÉXICO: ¿LOS PUERTOS GANADORES Y LOS PUERTOS PERDEDORES?¹⁰

3.1. EL ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO PORTUARIO: ¿CONCENTRACIÓN DE CARGA CONTENERIZADA EN PUERTOS LÍDERES O GANADORES?

Desde 1990 y como reflejo de la política económica y comercial ya señalada, la carga general que se movilizó por todos los puertos del país tuvo un crecimiento en el primer periodo (1990-1994) de 2.3%, que contrasta con la reactivación más dinámica de los cuatro siguientes años, en donde se registró un nivel de 6.4%. Especialmente durante 1997, se movilizaron 219,788 miles de toneladas y 237,381 en 1998, cifra que supera ampliamente la que se regis-

tró en 1990, de tan sólo 169,140 miles de toneladas. Ello significa que el movimiento de exportaciones e importaciones ha crecido ampliamente en el marco del TLCAN firmado con Estados Unidos y Canadá, evidentemente, por la ampliación de mercados internacionales con Japón y Europa, que siguen siendo mercados importantes para México (véase el Cuadro 2). Es plausible advertir que una interpretación de estas cifras demostraría que el incremento en el tráfico de mercancías se debe al cambio del modelo de desarrollo presentado, como ya se vio en la primera mitad de los ochenta. Esta tendencia al ascenso se interrumpió con la devaluación del peso en los años 1994 y 1995, y posteriormente se vuelve a recuperar el alto ritmo de crecimiento.¹¹

CUADRO 2
TASAS DE CRECIMIENTO DEL MOVIMIENTO PORTUARIO TOTAL EN MÉXICO
EN PORCENTAJES

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1998/ 1991
Tasa de crecimiento	3.0	4.3	0.9	1.0	0.6	11.7	5.3	8.0	4.35

Fuentes: *Los puertos mexicanos en cifras*, (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, 1999, 1998, 1997, respectivamente.

Esta dinámica portuaria se basa en el movimiento petrolero y de contenedores que es realizado en los siguientes puertos: en el Pacífico en los puertos de Islas Cedros (Baja California), Manzanillo (Colima), Lázaro Cárdenas (Michoacán) y Salina Cruz (Oaxaca). En el Golfo, es destacable la actividad de Veracruz, Pájaritos (también en Veracruz), Dos Bocas (Tabasco) y Cayo Arcas (Campeche).

Como se observa, es relevante especialmente por el movimiento petrolero, el puerto de Salina Cruz en el istmo y el rol que viene cumpliendo Pájaritos, terminal que es administrada exclusivamente por PEMEX y que pertenece a la zona de influencia del puerto de Coatzacoalcos.

Últimamente, los informes de la iniciativa privada dicen: *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.*¹²

10 Como lo plantea un documento oficial, pese a que México cuenta con 76 puertos marítimos y nueve fluviales, debe reconocerse que 31 de ellos tienen actividad comercial nacional o internacional. De ellos existen 17 Administraciones Portuarias Integrales (APIS). Una es de carácter estatal y la de Acapulco está concesionada al sector privado. De lo anterior, el análisis de este trabajo considera principalmente las quince APIS o puertos más importantes, en los cuales se encuentran obviamente los denominados *puertos ganadores y perdedores* que se analizan con detalle en este trabajo.

11 Se agradece esta aclaración realizada por el dictaminador anónimo de esta revista.

12 Véase: Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, A. C., "Los primeros pasos hacia la privatización integral del sistema portuario mexicano", *Actividad Económica*, Núm. 208, México, mayo de 1998, pp. 17-18. Igualmente, como lo aportan los documentos oficiales y si se compara la capacidad portuaria de 1993 con la de 1998 en México, se registra que ésta ha crecido de 40.6 a 61.1%. (Para cifras absolutas véase el cuadro 3.1, p. 75 de *Los puertos mexicanos en cifras*, (1992-1998). Asimismo, se recomienda para actualizar el diagnóstico véase: "Obsoletas las instalaciones de puertos mexicanos faltan caminos y ferrocarriles", en *El Financiero*, México, 18 de julio de 1999.

CUADRO 3
CRECIMIENTO DE LA CARGA SEGÚN DISTINTAS MODALIDADES

	1987-1990	1991-1998
Total	3.2 %	4.3 %
Altura	1.8 %	6.9 %
Cabotaje	6.1 %	1.5

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.

En el Cuadro 3 se detalla cómo en el periodo 1991-1998 la carga de altura (de exportación e importación) crece 6.9% y como la carga total ha aumentado 4.3%.

Este ritmo dinámico de crecimiento del movimiento de altura y, lo bajo del crecimiento del ritmo de cabotaje indican que la característica del *modelo hacia afuera* es un nuevo comportamiento que concurre al aumento importante

de las importaciones y el crecimiento destacado de las exportaciones.¹³ En detalle, como lo registra el Cuadro 4, el movimiento de cabotaje ha sido negativo en muchos años del periodo 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.

CUADRO 4
TASAS DE CRECIMIENTO DEL MOVIMIENTO PORTUARIO, 1991-1998

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1991/1998
Altura	5.1	4.8	2.4	6.1	3.0	17.9	9.5	6.2	6.9
Cabotaje	-0.7	3.4	-2.1	1.9	1.4	-0.2	-4.2	12.7	1.5
Total	3.0	4.3	0.9	1.0	0.6	11.7	5.3	8.0	4.3

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

Parece plausible pensar que el movimiento de los puertos en México se ha reactivado, ayudado por esquemas que tienen mayor eficiencia y que llevan a movilizar más mercancía comercial por las Administraciones Portuarias Integrales (APIS). No obstante, hay que decir que mucho de los movimientos comerciales en los puertos dependen de los ciclos económicos, lo que hace que aumenten, por ejemplo, las importaciones de granos en Veracruz cuando se presentan sequías o que aumente la carga de cemento de la empresa Cruz Azul, que temporalmente compra Ecuador y sale por el puerto de Salina Cruz.

Estos dos ejemplos demuestran que algunos puertos se reactivan siguiendo las necesidades de los mercados internos y externos 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, el concepto de la *economía-mundo* da una lógica internacional al movimiento portuario, por lo que son las necesidades de las economías desarrolladas y de los bloques comerciales de integración firmados los que reactivan los puertos y, por tanto, nuestras economías periféricas.

¹³ Se entiende que el movimiento de altura se compone de un comercio internacional de exportaciones e importaciones.

En detalle, si se analiza el movimiento anterior 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 19.1% de la carga total se movió por los denominados *puertos líderes*. Por otro lado, los puertos del Istmo de Tehuantepec (incluyendo Pájaritos) concentraron, en el mismo periodo, un promedio de 23% del total de la carga mexicana (Cuadro 5.)

CUADRO 5
CONCENTRACIÓN DE CARGA TOTAL
PUERTOS LÍDERES Y PUERTOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC, EN PORCENTAJES

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Promedio
Cinco puertos líderes*	16.6	16.1	18.5	20.2	20.4	20.5	22.0	19.1
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.2	22.3	22.6	23.2

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

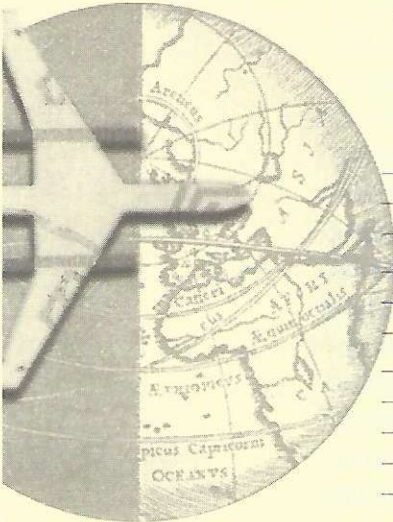
**Incluye los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos y la terminal de Pájaritos administrada por PEMEX.

Fuente: SCT, *op. cit.*

Esta aparente duda acerca de qué pasa con el resto de carga total movilizada en todo el país, se explica al considerar la importancia que tienen los puertos petroleros, dentro de los que cabe resaltar: Islas Cedros en Baja California, Dos Bocas en Tabasco, Cayo Arcas en Campeche, Tuxpan en Veracruz,

Guaymas en Sonora y Guerrero Negro en Baja California Sur. Como lo indica el Cuadro 6 son puertos que movilizan en forma global, alta carga general y principalmente petrolera; aunque por lo anterior no son puertos ganadores, tal como se han definido en este trabajo.

CUADRO 6
CONCENTRACIÓN DE CARGA TOTAL
PUERTOS LÍDERES, PUERTOS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC Y OTROS PUERTOS
PETROLEROS DE IMPORTANCIA
PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN RESPECTO AL TOTAL



Puertos	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Promedio
Cinco puertos líderes*	16.6	16.1	18.5	20.2	20.4	20.5	22.0	19.1
Puertos del Istmo**	24.6	25.6	17.5	25.8	24.2	22.3	22.6	23.2
Islas Cedros, B.C.	6.3	6.2	8.5	6.5	7.0	5.7	5.5	6.5
Dos Bocas, Tab.	12.6	12.4	17.0	8.7	11.2	11.6	11.0	12.1
Cayo Arcas, Camp.	17.6	17.1	16.5	15.1	15.1	18.1	17.0	16.6
Tuxpan, Ver.	3.7	3.9	3.0	4.0	3.4	3.8	4.1	3.7
Guaymas, Son.	2.8	2.6	2.9	2.7	2.7	2.3	1.9	2.6
Guerrero, B.C.S.	3.1	3.1	2.9	3.2	3.3	2.8	2.9	3.0
Punta Venado, Q. Roo	2.2	2.5	2.8	3.2	2.8	2.7	2.9	2.7
Resto	10.5	10.5	10.4	10.6	9.9	10.2	10.1	10.3
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

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

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

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

Fuente: *Los puertos en cifras, (1992-1998)*, SCT, *op. cit.*, Cuadro 5.2, p. 98.

En conclusión, si se considera dentro de las cargas comerciales al petróleo, no parecería que los puertos del istmo, ni los otros puertos anotados sean perdedores.

Bajo la perspectiva de excluir al petróleo, y considerando sólo la carga del movimiento de contenedores, según la modalidad de tráfico de altura, sí se registra que los denominados puertos gana-

dores (o líderes) movilizaron 92.3% del total. Es decir, la carga contenerizada se encuentra concentrada sólo en los cinco puertos antes mencionados (véase Cuadro 7). Por su parte, el puerto de Salina Cruz, que se especializa en el 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 perdedor.¹⁴

CUADRO 7
CARGA CONJUNTA DE LOS CINCO PUERTOS GANADORES *
EN MANEJO DE CARGA CONTENERIZADA, MEDIDA EN TEUS**
EN PORCENTAJES RESPECTO AL TOTAL

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Total (en teus)	298,747	463,706	549,921	569,314	684,302	1102, 875	1010,052
Total puertos líderes (en teus)	284, 375	403, 464	507, 909	524, 365	633,065	1 040,142	941,130
Concentración (%)	95.1	87.0	92.3	92.1	92.5	94.3	93.1

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

** Los *teus* son unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies de largo (con un volumen de 8x8x20).

Fuente: *Los puertos mexicanos en cifras, (1992- 1998), op. cit., p. 124.*

3.2. EL ESTUDIO DE LOS INDICADORES

ECONÓMICOS Y FINANCIEROS: ¿CONCENTRACIÓN O APERTURA?

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 1998.¹⁵ Respecto a los egresos, éstos han aumentado, pero menos que los ingresos, demostrando así, que las entidades tienen objetivos de auto-sostenimiento y de autonomía económica y financiera. Entre 1988 y 1993, el presupuesto ejercido en el Sector Portuario y de Mari-

na Mercante alcanzó un monto de 2,200 millones de pesos, lo cual representa en promedio una transferencia de 440 millones de pesos [Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, A.C., 1998: 21], suma que ya no erogan las APIS, pues sus ingresos promedio superan dicha meta, y además no son una

¹⁴ Como lo indica C. Martner [1998: 255-256]: *Si la generación de profundos cambios en las redes y en las rutas marítimas internacionales, que conduzcan a la utilización del Istmo de Tehuantepec para el tránsito interoceánico de mercancías entre el Atlántico y el Pacífico, no es factible esperar alteraciones sustantivas en torno al puerto. También puede verse el trabajo reciente de este autor: "Corredores intermodales de transporte y reorganización territorial: el caso del Istmo de Tehuantepec en México", ponencia presentada al V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores: Globalización y Territorio, Mimeo, 22 al 24 de septiembre de 1999, Toluca, Estado de México, pp. 37.*

¹⁵ En todos los casos cuando se habla de los 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 este ensayo.

carga para la Federación.¹⁶ Como se comprueba en el Cuadro 8 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

CUADRO 8
SITUACIÓN FINANCIERA DE LAS 15 APIS, 1995- 1998*
PESOS CORRIENTES

	1995	1996	1997	1998
Ingresos (en millones de pesos)	458.3	824.7	1263.5	1718.8
Egresos (en millones de pesos)	398.6	696.9	1022.6	1340.7
Utilidad (antes de impuestos)	59.7	127.8	240.8	378.1
Impuestos (en millones de pesos)	20.6	52.5	96.9	137.5
Porcentaje de Utilidades entre ingresos	13.0 %	15.4 %	19.0 %	21.9 %

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

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

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

Las tendencias antes vistas en el campo económico-financiero pueden desagregarse a nivel de los puertos, para buscar la existencia de correlación entre el movimiento físico (expresado en carga comercial) y el nivel de ventas, medido a través del ingreso. Para ello, sólo se consideraron los últimos años de 1997

y 1998, encontrando, como lo registran los Cuadros 9 y 10, que las cinco empresas y puertos líderes llegaron a representar 65.1% del 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*. De acuerdo a lo que dice Alain Lipietz [1979:32], no serían puertos ricos, sino



¹⁶ Es decir, sin autonomía económica 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.

CUADRO 9

INGRESOS DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES, 1997 Y 1998

MILES DE PESOS CORRIENTES

Administraciones portuarias	Ingresos 1997	Ingresos 1998
Manzanillo	157,539	200,261
Lázaro Cárdenas	119,791	139,312
Altamira	91,443	204,482
Tampico	118,611	160,515
Veracruz	335,314	433,280
Salina Cruz	67,150	78,296
Coatzacoalcos	134,324	125,503
Otras APIS (incluye ocho empresas)	239,400	377,183
Total	1263,572	1718,832

Fuente: Cuadro 4.1 de *Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998)*, SCT, mayo de 1999, p. 87.

CUADRO 10

CONCENTRACIÓN DEL INGRESO EN LAS APIS Y PUERTOS GANADORES LÍDERES VS. LAS APIS DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Administraciones portuarias	1997	1998
Concentración del Ingreso de las Cinco APIS* vs. total	65.1 %	66.2 %
APIS Istmo vs. total	15.9 %	11.8 %
APIS Istmo vs. APIS líderes	24.5 %	17.9 %
APIS Pacífico vs. APIS Golfo**	50.8 %	42.5 %

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

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

Fuente: Cuadro 9.

puertos de ricos, y en contraste debería decirse que hay *puertos de pobres* y no puertos pobres.¹⁷ Ello obviamente lleva al problema de la distribución del ingreso y la equidad, que este artículo no va, por ahora, a desarrollar.

En resumen, como lo comprueba el Cuadro 11, 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.

¹⁷En detalle, Alain Lipietz afirma en su libro, *El capital y su espacio*, publicado en 1979: *No hay 'región pobre' sino sólo regiones de pobres, y si hay regiones de pobres es que hay regiones de ricos y relaciones sociales que polarizan riqueza y pobreza y las que disponen en el espacio en forma diferencial... El hecho de que esa polarización adquiera la evidencia de un corte social empírico (que permite hablar, por ejemplo de 'el conjunto de los países subdesarrollados', del 'desierto francés', de las 'regiones periféricas', etc., es lo que hace falta explicar, no se puede partir de ahí.* (Véase: Alain Lipietz, *El capital y su espacio*, México, Siglo XXI Editores, 1979, p. 32.)

Estoy de acuerdo con un dictaminador anónimo de este artículo cuando afirma que es discutible equiparar el concepto de región al de puerto,

especialmente si se trata de la obra de Alain Lipietz. Tras la tarea de profundizar en detalle la obra de Lipietz, lo que se trató de afirmar es que también es de interés el estudio de los puertos desde el punto de vista de la equidad o igualdad, pensando que un puerto debe, como toda obra o proyecto, favorecer a un grupo amplio de la sociedad en donde se asienta el puerto. No se trata de beneficiar sólo a empresarios, sindicatos, agentes comerciales o grupos privilegiados, sino a los excluidos de la sociedad, que viven en una ciudad y un puerto, y que no se benefician de la bonanza o beneficios que tiene la empresa portuaria. Un caso específico que puede probarse es el caso del puerto de Salina Cruz en Oaxaca, una de las zonas más pobres de México.

CUADRO 11

CONCENTRACIÓN DE CARGA E INGRESOS EN LOS PUERTOS GANADORES DE MÉXICO*

	1995	1996	1997	1998
Concentración de carga (contenedores, teus)	92.1 %	92.5 %	94.3 %	93.1 %
Concentración de ingresos (miles de pesos)	75.7 %	71.1 %	65.1 %	66.2 %

*Se consideran a: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz, Altamira y Tampico.

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

3.3. LA ESTRATEGIA DE PROMOCIÓN Y ATENCIÓN DE LOS MERCADOS NATURALES DE CADA PUERTO¹⁸

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 campañas de estrategias de mercadotecnia internacional para, en este caso, aumentar y potenciar los puertos de México. Ello no implica que la carga no haya aumentado, sino que, a la luz de una nueva imagen de los puertos, se deben efectuar programas agresivos de promoción y comercialización, entendiendo que este mundo competitivo exige estar a la altura de las empresas que promueven sus productos en todo el orbe y que diseñan acciones estratégicas que buscan ampliar mercados. En detalle, el trabajo de promoción no debe desconocer la presencia de un sistema de puertos, tanto en el lado del Golfo como en el Pacífico, recordando que cada puerto presenta características y ventajas comparativas que lo hacen atractivo para distintos segmentos del mercado.¹⁹

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

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

El análisis del movimiento de carga de tráfico de altura arroja, igualmente, que la participación respecto al total baja de 7.3% en 1991 a 3% en 1997. Exclusivamente, con relación a

¹⁸ Este punto se concentra en explorar la importancia del puerto de Salina Cruz, a la luz de una estrategia específica de desarrollo, que interesa en el trabajo más amplio que se viene desarrollando. En la lógica se busca presentar esquemáticamente cómo se puede convertir a un "puerto perdedor" en "ganador". La información central utilizada se deriva del siguiente documento que fue presentado en un evento nacional de comercialización de todos los puertos del país y que se realizó en Veracruz. Véase al respecto: "La experiencia de promoción y comercialización en el Sureste del Pacífico Mexicano: el caso del puerto de Salina Cruz, Oaxaca (1994-1997)", ponencia que presenta la *Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V.*, Veracruz, 26, 27 y 28 de junio de 1997.

¹⁹ Véase: Boletín FAL, Año XXI, Núm. 131, febrero 1997.

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 y a los puertos del Istmo de Tehuantepec.²⁰

Adicionalmente, tres puntos más son claves en el tema de la comercialización del puerto de Salina Cruz: discutir que la Gerencia de Promoción y Comercialización debe 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 combustible, por el uso de la infraestructura de los barcos petroleros y por la licitación de la terminal de contenedores. Ello significaba alta dependencia de la API de Salina Cruz, de los ingresos provenientes de los barcos petroleros de PEMEX, y también, de las maniobras que se realizan en el patio de contenedores y que, como se mencionó, pretende licitarse junto con el ferrocarril transístmico. Por último, se valoró el proyecto transístmico, afirmando que su funcionamiento podría ocasionar un cambio estructural en la zona, con aumento en las cargas y con la presencia de maquiladoras, logrando así, un aumento del tráfico ferroviario, terrestre y marítimo. Es una propuesta vigente para el siglo XXI que puede ser confrontada con investigadores, empresarios, analistas y funcionarios públicos interesados en el desarrollo del Sureste y en especial de la región denominada Istmo de Tehuantepec. (Véase el Cuadro 12.)

CUADRO 12

ESCENARIOS DE CRECIMIENTO DE LA CARGA GENERAL EN EL PUERTO DE SALINA CRUZ CON LA PRESENCIA DEL PROYECTO DEL CORREDOR TRANSÍSTMICO MILES DE TONELADAS

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

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

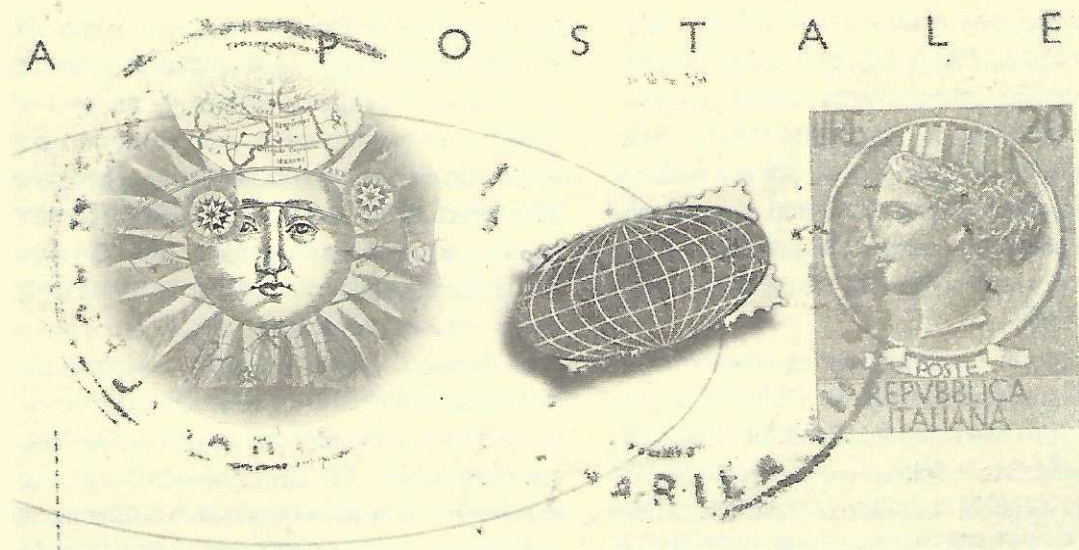
Fuente: Ponencia presentada por la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S. A. de C. V. en el *Foro Nacional de Comercialización, API Salina Cruz S. A. de C. V.*, Veracruz, 26, 27 y 28 de junio de 1997, p. 16.

4. CONCLUSIÓN

En este artículo se estudió el proceso de apertura comercial y globalización que tiene lugar en México, demostrando que existen *puertos ganadores* y *puertos perdedores*. Los *puertos ganadores* (líderes) son según este trabajo:

Veracruz, Altamira, Tampico, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, que concentran 92% de la carga contenerizada (excluyendo el petróleo)

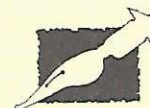
²⁰ Pese a que se trata de un caso específico para el cuerpo de este artículo, una manera de convertir en puerto ganador al puerto de Salina Cruz es mejorando su eficiencia y buscando que mueva más carga. La idea de revitalizar al Istmo de Tehuantepec como paso transfronterizo entra en esta lógica, que es retomada en un trabajo más amplio y propio de la tesis doctoral que se viene elaborando.



y 69.5% del total de los ingresos. Por otro lado, en el caso de la región del istmo de Tehuantepec se registra que los puertos de Salina Cruz en Oaxaca y el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz son aparentemente *puertos perdedores*, ya que el comercio internacional que se realiza con el Norte (Estados Unidos) y con Medio Oriente y Japón está 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 zona deprimida, pese a contar con recursos petroleros y registrar empresas portuarias que desde el lado microeconómico son eficientes. En efecto, los puertos de Salina Cruz y de Coatzacoalcos (hay que agregar en el Istmo la terminal de Pájaritos, administrada por PEMEX) sólo están separados por 310 kilómetros, por lo que es factible, pese a las tendencias anteriores, reactivar el corredor transfronterizo, que antes de la entrada del Canal de Panamá (1914)

fue la puerta del comercio entre el Atlántico (Golfo) y el Pacífico. Una estrategia de desarrollo basada en el transporte y en 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.

De esta manera, la conclusión empírica de este ensayo, apunta a demostrar que el proceso de privatización portuaria aplicado en México 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. La equidad y el bienestar que deben incluir estos procesos no parecen privilegiar a zonas empobrecidas, como es el caso del sureste mexicano, que presenta enclaves tradicionalmente asociados al movimiento petrolero. Lo anterior hace complicada cualquier política de desarrollo regional que se diseñe para apoyar a los habitantes del Sureste que han estado olvidados del Centro.



BIBLIOGRAFÍA

- Alarco, Germán y Patricia del Hierro, "Límites económicos a la privatización portuaria, el caso mexicano (1992-1995)", *Gestión y Política Pública*, México, CIDE, Vol. v, Núm. 1, primer semestre de 1996.
- Benko, Georges y Alain Lipietz. *Las regiones que ganan: distritos y redes. Los nuevos paradigmas de la geografía económica*, Edicions Alfons El Magnanim, Generalitat Valenciana, Diputación Provincial de Valencia, 1994.
- _____. "De la regulación de los espacios a los espacios de regulación", en *Diseño y sociedad*, Núm. 5, primavera de 1995, México, UAM-X, 1995.
- Boletín FAL*, Año XXI, Núm. 131, febrero de 1997.
- Centro de Estudios Económicos del sector Privado, A. C., "Los primeros pasos hacia la privatización integral del sistema portuario mexicano", *Actividad económica*, Núm. 208, México, mayo de 1998.
- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (S.C.T.), *Los puertos mexicanos en cifras, (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996)*, México, 1999, 1998 y 1997.
- El Financiero*, "Obsoletas las instalaciones de puertos mexicanos, faltan caminos y ferrocarriles", México, 18 de julio de 1999.
- Grupo de Economistas y Asociados (GEA) y Coopers & Lybrand, "Función y perfil económico de los puertos mexicanos", *Trabajo preparado para la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*, México, junio de 1993, pp. II-7.
- Lipietz, Alain. *El capital y su espacio*, México, Siglo XXI editores, 1979.
- Martner, Carlos, "Cadenas productivas y flujos comerciales en puertos del Pacífico (Manzanillo y Lázaro Cárdenas, 1982-1993), Notas censales, México, INEGI, 1997.
- _____. "La apertura comercial y los puertos del Pacífico en la reestructuración del territorio en México", *Tesis para optar por el grado de doctor en Ciencias Sociales*, UAM-X, Mimeo, Querétaro, 29 de julio de 1998.
- _____. "Reestructuración portuaria y territorial en los puertos del pacífico", *Vector de la Ingeniería Civil*, Núm. 25, mayo de 1999.
- Ojeda, Juan. "La economía del Istmo de Tehuantepec: ¿Una ruta al progreso?", *El Regional*, Salina Cruz, Oaxaca, abril 1997.
- _____. "La privatización de los puertos en México: Hipótesis y enseñanzas", *Actualidad Económica*, Año XXI, Núm. 190, Lima, Perú, junio-julio 1998.
- _____. "La privatización de los puertos y el desarrollo regional del Sureste de México", *Tesina INAP con Mención Honorífica. III Diplomado en Desarrollo Regional y Relaciones Intergubernamentales*, México del 17 de abril al 11 de septiembre de 1998, 28 de octubre de 1998 (b), 92 pp.
- Pérez E., María A. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización", *Comercio Exterior*, Bancomext, Vol. 45, Núm. 4, México, abril de 1995.
- Poder Ejecutivo Federal, *Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, 1995-2000*, México, febrero de 1996.
- Ugarteche, Óscar. *El falso dilema, América Latina en la economía global*, Caracas, Nueva Sociedad, 1997.

Problemas del desarrollo

REVISTA LATINOAMERICANA DE ECONOMÍA

Publicación trimestral del Instituto de Investigaciones Económicas,

Universidad Nacional Autónoma de México,

Vol. 31, núm. 122, julio-septiembre, 2000.

Í n d i c e

Editorial

¿Mercado *versus* Estado en la industria eléctrica mexicana?
LETICIA CAMPOS ARAGÓN

Artículos

La agricultura, la agroindustria y la restricción externa al crecimiento económico de México
GERARDO FUJII

Los mecanismos comerciales en la política global ambiental.
¿La postura de Estados Unidos es obstáculo o realismo?
EDIT ANTAL

La biodiversidad, el desarrollo sostenible y la crisis ecológica.
Consideraciones en torno a la transformación de la naturaleza en Ecuador
JOSÉ RAMÓN GUZMÁN ÁLVAREZ

Los retos actuales del desarrollo en Cuba
JULIO CARRANZA VALDÉS Y PEDRO MONREAL

Adam Smith: libertad individual y mercado
ANDRÉS BILBAO

Coyuntura y debate

Los nuevos dominios de la ciencia económica
JESÚS ANTONIO BEJARANO†

Voces de Latinoamérica

Imperialismo y colonialidad. Entrevista a John Saxe-Fernández
KARINA MORENO

Información

Excavador
Un cierta mirada a la economía estadounidense
ROBERTO GUERRA MILLIGAN/SEMINARIO DE TEORÍA DEL DESARROLLO DEL IIEc, UNAM

La vida sesgada del economista colombiano Jesús Antonio Bejarano†
HERNAN CORREA ORTIZ

Normas para la recepción de originales

La revista forma parte de la base de datos EconLit producida por la American Economic Association Publication, con empleo del sistema de clasificación del *Journal Economic Literature* (JEL), así como de los siguientes bancos de datos: *Alfa*, *Ciencias Sociales y Humanidades y Clase de la UNAM*, *LADB* de la Universidad de Nuevo México; *LANIC-ARL* de la Universidad de Texas en Austin. *HLAS* de la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, *Bancos Bibliográficos Latinoamericanos* y de *El Caribe* de la UNESCO; *Hemeroteca Virtual Universitaria*, producto de la Gran Biblioteca Metropolitana del Consejo Regional de la Zona Metropolitana de la ANUIES.

Ventas: en librerías de la UNAM. Suscripciones y Ventas: Depto. de Ventas del IIEc: Torre II de Humanidades 1er. piso. Ciudad Universitaria, 04510, México, D.F., MÉXICO o al A.P. 20-721, 01000, México, D.F., MÉXICO. Tel.: (52) 5623-0094, Fax: (52) 5623-0124. Correo electrónico: ventiieec@servidor.unam.mx. Colaboraciones: Depto. de la Revista: Torre II de Humanidades. 5o. piso, Cubículo 515. Tels.: (52) 5623-0105, 5623-00-74. Tel/fax: (52) 5623-00-97, con Atención de la Directora: Mtra. Leticia Campos Aragón. Correo electrónico: revprode@servidor.unam.mx Consultar la página <http://www.unam.mx/iie> entradas *Publicaciones y Problemas del Desarrollo*.
