



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MEXICO**

---

---

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN**

**“PERSPECTIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA  
INTEGRAL EN MANZANILLO COLIMA, EN EL MARCO DE LA  
GLOBALIZACIÓN (1993-2000)”**

**T E S I S**

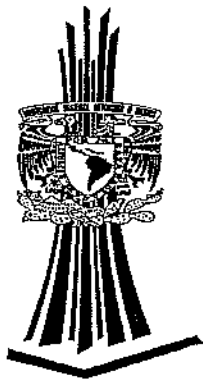
**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN  
RELACIONES INTERNACIONALES  
P R E S E N T A N:  
MENDIOLA LLANOS BLANCA ESTHER  
SOTO GAMIÑO VIRGINIA**

**ASESOR:**

**LIC. LUIS MANUEL LÓPEZ ROJAS**

**MEXICO, SAN JUÁN DE ARAGÓN**

**MAYO 2005**



m 345588



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a digitalizar, almacenar e imprimir el contenido de mi trabajo intelectual.

NOMBRE Virginia Soto

Gamboa

FECHA: 11-Mayo-2005


FIRMA: 

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a digitalizar, almacenar e imprimir el contenido de mi trabajo intelectual.

NOMBRE Blanca Esther

Mendiola Llanos

FECHA: 11-Mayo-2005

FIRMA: 

---

## AGRADECIMIENTOS

*Blanca Esther Mendiola Llanos*

*Agradezco:*

*A Dios*, por el bello privilegio de existir, porque Él da la sabiduría y de su boca viene el conocimiento y la inteligencia Pr.2:6

*A mis padres* la *Sra. Gloria Llanos* y el *Sr. Fernando Mendiola* quienes me permitieron crecer en un hogar lleno de amor, comprensión, dando ejemplo de trabajo, responsabilidad y por su apoyo para concluir esta etapa. Sé que siempre contaré con ustedes, que Dios los bendiga.

*A la Universidad Nacional Autónoma de México* por la formación otorgada a través de sus *profesores* esperando ser digna representante de esta y con el deseo de poner en alto el nombre de la misma

A mis *compañeros y amigos* de generación, en especial a las personas que compartieron su tiempo y me brindaron algunos consejos Paloma, Lupita García, Lupita Jerónimo, Alejandra y Nelly.

*A mi esposo* el *Dr. Juan Antonio Trujillo* por su apoyo en este trabajo, la motivación para concluirlo, el tiempo que ha compartido conmigo, y el amor que me ha brindado, haciendo de cada día, un día especial. *Te amo.*

*A mis hermanos* *Elias, Israel, Fernando, Eric* y a mi cuñada y amiga *Cortensia* por ser parte de esta familia, por sus consejos y por su cariño.

*A una gran persona*, mi amiga *Vicky* a quien conocí en la realización de este proyecto, gracias por la invitación, por tu paciencia y por la amistad brindada, te deseo lo mejor.

*Al Licenciado Luis Manuel López Rojas* por asesorarnos en este proyecto, enriqueciéndolo con sus sugerencias.

---

---

## AGRADECIMIENTOS

*Virginia Soto Gamiño*

*Agradesco.*

A mis padres, *Sr. José Salome Soto Ramírez* y *Sra. María del Pilar Gamiño Serna*, porque gracias a sus consejos y el apoyo incondicional que me ofrecieron siempre, he llegado a ser la persona que soy ahora, con el ánimo y la constancia para concluir con este proyecto.

A mis hermanos *José Ezequiel* y *Laura* que son parte de la familia que tanto amo y con quien incondicionalmente puedo contar.

A mi amiga y compañera *Blanca Esther* por la paciencia y el ánimo tuviste para conmigo durante este proyecto. Te reitero mi amistad y mi apoyo incondicional por siempre.

A mis *compañeros y amigos* de generación, en especial a las amigas que siempre estarán en mi corazón *Lupita García*, *Lupita Jerónimo*, *Alejandra Ramírez* y *Nelly López*

Al Archivo Histórico del Ayuntamiento Municipal de Manzanillo Colima por las facilidades, la información y el material pictográfico concedido para esta tesis, en especial al *Ing. Horacio Archundia* y *Alejandro Hernández*. Gracias al *Capitán Héctor Mora Gómez* por su tiempo y amabilidad para la entrevista proporcionada para este trabajo.

A mis maestros de todos los niveles académicos que contribuyeron a mi educación. Especialmente al *Lic. Luis Manuel López Rojas*, asesor de este trabajo de investigación.

A todas aquellas personas que conocí durante la elaboración de este proyecto y que tan amablemente me ayudaron tanto. Y a todos aquellos que de algún modo contribuyeron para hacer posible este momento. Gracias.

# ÍNDICE

PÁGINA

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUCCIÓN</b>  | <b>I</b>  |
| <b>I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PUERTO DE MANZANILLO</b>   | <b>1</b>  |
| 1.1 Datos generales del puerto de Manzanillo.  | 2         |
| 1.2 Evolución del puerto de Manzanillo hasta 1993.   | 6         |
| 1.3 Acciones del gobierno federal a favor de los puertos (1993-2000).  | 10        |
| <b>II. MANZANILLO EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACIÓN</b>  | <b>19</b> |
| 2.1 Inserción de México en la globalización (1982-1994).   | 23        |
| 2.2 México y los tratados comerciales internacionales en<br>la Cuenca del Pacífico.                                      | 27        |
| 2.2.1 Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)  | 29        |
| 2.2.2 Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN)  | 31        |
| 2.2.3 Acuerdo de Libre Comercio México-Chile (ALC México-Chile).   | 33        |
| 2.2.4 Grupo de los Tres (G-3)  | 36        |
| 2.2.5 Intercambio comercial con América Central  | 39        |
| <b>III. LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API).</b>  | <b>47</b> |
| 3.1 Antecedentes.  | 48        |
| 3.2 Constitución de la Administración Portuaria Integral (API)<br>en Manzanillo Colima.                                  | 50        |
| 3.3 Dificultades para establecer la API en Manzanillo.   | 60        |
| 3.4 Situación actual.  | 62        |
| <b>IV. FACTORES QUE DETERMINARON EL AJUSTE ESTRUCTURAL EN LA<br/>PRESTACIÓN DE SERVICIOS Y EN LA INDUSTRIA PORTUARIA</b> | <b>65</b> |
| 4.1 Problemática portuaria   | 66        |
| 4.2 Contenedores.  | 68        |
| 4.3 Prácticas inadecuadas que afectaron la calidad y productividad<br>de los servicios.                                  | 71        |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 4.3.1 | Deficiente organización.                               | 71 |
| 4.3.2 | Rezago en la adquisición de equipo para las maniobras. | 73 |
| 4.3.3 | Encarecimiento de los servicios portuarios.            | 74 |

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| <b>V.</b> | <b>PERSPECTIVAS DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API) EN MANZANILLO COLIMA EN EL MARCO DE LA GLOBALIZACIÓN</b> | <b>75</b>  |
| 5.1       | Logros obtenidos por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo hasta el 2000.                                 | 76         |
| 5.1.1     | Infraestructura portuaria actual en Manzanillo.  | 76         |
| 5.1.2     | Equipamiento portuario.  | 78         |
| 5.1.3     | Situación laboral.   | 82         |
| 5.2       | Proyectos de desarrollo.   | 83         |
| 5.2.1     | Vinculación puerto-ciudad.   | 83         |
| 5.2.2     | Promoción turística.   | 85         |
| 5.2.3     | Proyectos de inversión.  | 86         |
| 5.3       | Proyección internacional del puerto de Manzanillo.   | 87         |
| 5.3.1     | Manzanillo como parte de un nuevo sistema de alta seguridad portuaria internacional.                                   | 87         |
| 5.4       | Entrevista al Director de la Administración Portuaria Integral (API) Manzanillo.                                       | 90         |
| 5.5       | Análisis de la situación actual del puerto   | 97         |
| 5.6       | Propuesta de optimización.   | 101        |
|           | <b>CONCLUSIONES</b>  | <b>105</b> |
|           | <b>ANEXOS</b>  | <b>111</b> |
|           | <b>GLOSARIO DE TÉRMINOS</b>  | <b>119</b> |
|           | <b>BIBLIOGRAFÍA</b>  | <b>127</b> |

## INTRODUCCIÓN

En los países dotados de litorales y riberas, los puertos marítimos y fluviales han sido puntos de acceso y salida de personas y bienes. En cuanto a las personas, los flujos migratorios propiciaron que los puertos cobraran relevancia en la política interior y debido a las frecuentes prácticas de piratería, el control de los puertos se hizo necesario para la preservación de la Soberanía Nacional. Con respecto a los bienes, el transporte marítimo se ha convertido en un elemento fundamental en la cadena de manejo de mercancías de comercio exterior, participando con el 60% del comercio internacional, por las ventajas en costo que ofrece y su alta eficiencia en el manejo de las cargas.

La posición geográfica de México, con más de 11,000 Km. de costa en dos litorales, le favorece para la explotación del comercio exterior a través del transporte marítimo, con 110 líneas navieras que ofrecen sus servicios en los 26 puertos del país habilitados para el tráfico de altura y dedicados a actividades comerciales, industriales, petroleras y turísticas.

La creciente apertura económica de nuestro país, con la firma de tratados de libre comercio especialmente con América del Norte y la acelerada recuperación de la crisis que enfrentaron los países asiáticos en el año 1997, han incrementado de manera constante en los últimos años el volumen de carga en la industria marítima, lo que ha beneficiado a los puertos comerciales mexicanos que han mostrado un crecimiento en sus actividades portuarias.

Dentro de los puertos comerciales internacionales más importantes de nuestro país se encuentra Manzanillo en Colima, debido a su ubicación geográfica, su antigüedad y el intercambio comercial que se ejerce en el pacífico. En este puerto surgieron condiciones adversas en la operación portuaria derivadas de la construcción, administración y operación que el Gobierno Federal había ejercido en el Sistema Portuario Nacional que se agudizaron en las últimas décadas del siglo XX, ya que las empresas maniobristas eran estatales y actuaban de manera monopólica; además existía un solo sindicato por puerto, lo cual trajo consigo la escasez de inversiones en infraestructura, la ineficiencia de la operación, la mala calidad de los servicios, la baja



productividad, el requerimiento de cuantiosos subsidios gubernamentales y la limitada competitividad de los puertos nacionales respecto de los extranjeros.

Para remediar la grave problemática descrita, se tomó la decisión de reestructurar el Sistema Portuario Mexicano, creándose en 1970 la *Comisión Nacional Coordinadora de Puertos*, en 1989 el órgano descentralizado *Puertos Mexicanos* y en 1993 –a raíz de la promulgación de la Nueva Ley de Puertos– se constituye **la Administración Portuaria Integral (API)** en 21 puertos, encontrándose dentro de estos Manzanillo.

La función principal de la API en Manzanillo es administrar, planear, mantener y expandir la infraestructura en el Puerto; así como promover la inversión privada y fomentar la competencia. Esta reestructuración ha permitido la apertura a la inversión privada en materia portuaria, así como la posibilidad de llevar a cabo negocios y actividades generadoras de importantes recursos, divisas y empleos para el país.

El puerto, al ser más competitivo, genera mayores ingresos para él mismo y así mantiene un crecimiento constante, fomenta el empleo, mejora la calidad de vida de los habitantes, ofrece mayores oportunidades de inversión, y como consecuencia se da una alta diversificación de servicios portuarios y un incremento en el manejo de la carga.

La aplicación de programas de ajuste estructural que se están llevando a cabo en muchos puertos del mundo es el resultado del aumento de la capacidad de comercialización, y de la competencia internacional como consecuencia de la globalización del transporte, el bajo nivel de productividad del trabajo y del capital en el sector público; así como la alta dotación de personal y limitada preparación técnica que tiene como consecuencia el uso de prácticas anticuadas e inseguras. Sin embargo para que México siga participando de una manera más firme en el comercio exterior, es indispensable que los puertos marítimos mexicanos se adapten a las nuevas condiciones del mercado mundial. Para eso se tendrá que desarrollar infraestructura portuaria y servicios capaces de recibir y manejar embarcaciones de gran tonelaje, lo cual permitirá atraer la atención y el interés de nuevas líneas navieras que puedan ofrecer a sus usuarios fletes con tarifas menores y más competitivas.

En las últimas cuatro décadas del siglo XX surge una dinámica distinta de relaciones económicas internacionales –considerada por algunos autores como una fase del capitalismo- denominada “Globalización”.

José Luis León en su libro titulado *El nuevo sistema internacional una visión desde México*, al hacer una crónica sobre la economía mundial menciona las diferentes disciplinas así como los autores que fueron haciendo uso de la palabra globalización: Según este autor el primero en hacer uso de ella fue Marshall Mc Luhan, profesor de la universidad de Toronto utilizando la expresión “*aldea global*” en su análisis de los grandes cambios culturales que ya estaban ocurriendo en el mundo, bajo el imperio de la revolución tecnológica aplicada en los medios masivos de comunicación; el segundo fue Zbigniew Brzezinski en el campo de la política internacional, proclamando el nacimiento de una “sociedad global” –refiriéndose a la estadounidense- capaz de hacer universal su modo de vida gracias a su primacía económica y al dominio de las nuevas tecnologías. A través de los años el término fue incorporándose a otras áreas como la mercadotecnia, tecnología, medios de comunicación, entre otras, sin embargo, para nuestro estudio el comercio quien está relacionado con los transportes es el más importante.

Los Estados han enfocado sus políticas a la integración primero, de bloques regionales con la idea de lograr posteriormente la globalización a escala mundial. El objetivo principal de dicha integración conformada a través de bloques es lograr ayuda y colaboración entre las naciones con el fin de alcanzar objetivos comunes que les permitan un mayor intercambio comercial para colocar sus mercancías, obtener mayores ingresos y así tener un desarrollo tecnológico y crecimiento económico. Esta integración no ha sido fácil ya que los países han tenido que hacer ajustes estructurales principalmente en sus políticas económicas. El autor Geoffrey Barraclough en el libro titulado “Introducción a la historia contemporánea” expresa lo siguiente:

*“En mi opinión, la continuidad no es de ninguna manera, la característica más sobresaliente de la historia... En todos los grandes momentos decisivos del pasado, súbitamente nos topamos con lo fortuito y lo imprevisto, lo nuevo, lo dinámico y lo revolucionario... Lo que debemos considerar*

*significativo son las diferencias y no las semejanzas, los elementos de discontinuidad y no los elementos de continuidad... Si no mantenemos nuestros ojos alerta hacia lo que es nuevo y diferente, todos perdemos, con la mayor facilidad, lo que es esencial, a saber: el sentimiento de vivir en un nuevo periodo... el estudio de la historia contemporánea requiere nuevas perspectivas y una nueva escala de valores.<sup>1</sup>*

Para hacer frente al proceso globalizador México ha tenido que adoptar una política económica mediante la incorporación de tratados internacionales bilaterales y multilaterales que impulsa el libre comercio, manifestando una mayor interdependencia entre los países al fomentar las transacciones comerciales para enfrentar el acelerado crecimiento en el intercambio de bienes con el exterior lo que sitúa a los puertos en una posición estratégica para el transporte de mercancías.

Los sofisticados sistemas de logística, la reducción de niveles de inventarios, la optimización de recursos, la incorporación cada vez mayor de sistemas "justo a tiempo", el uso de medios de transportes multimodales, y la requerida agilidad de respuesta en el ámbito de competencia internacional, obligan a los puertos marítimos a contar con infraestructura suficiente, servicios de calidad y optimización del manejo de las cargas para lograr mayor rendimientos de clase mundial que permitan satisfacer las necesidades de la economía mexicana dentro de un entorno globalizado.

La ubicación de México en el ámbito internacional, al ser el segundo socio comercial de los Estados Unidos de Norteamérica (EUA), el creciente comercio con los países asiáticos que representan más del 12% de las importaciones de nuestro país y cerca del 2% de las exportaciones, así como la ubicación del puerto de Manzanillo como la principal puerta de entrada y salida de mercancías con la costa del oeste de América y los países asiáticos, traen consigo la necesidad de respuestas ágiles para la optimización y consolidación de la infraestructura así como la racionalización y crecimiento ordenado del puerto.

<sup>1</sup> Geoffrey Barraclough, introducción a la historia contemporánea, 43ª ed., traducción de Álvaro Cabral, Rio de Janeiro, Zahar editores, 1976, pp 13, 15 y 35.

Participando con el 60% del comercio internacional, además de las ventajas que ofrece, el costo y su alta eficiencia en el manejo de las cargas, el transporte marítimo es un elemento importante en el desplazamiento de mercancías de comercio exterior.

La *hipótesis* formulada para la presente investigación es: la apertura comercial de México estimula la modernización de servicios e instalaciones portuarias para una mayor competitividad, el puerto de Manzanillo Colima es una alternativa estratégica en la cuenca del Pacífico por lo cual requiere de una mayor inversión e impulso al sistema de comunicaciones para una eficaz, ágil y segura comercialización y distribución de productos, la Administración Portuaria Integral se constituyó para dar un mejor uso, aprovechamiento y explotación de las áreas y bienes que lo conforman para otorgar servicios portuarios competitivos por lo que los recursos que genera el puerto serán invertidos en el mismo, lo cual se manifestará en un mayor crecimiento de su infraestructura y mejora de servicios lo que significará un incremento en el manejo de carga.

Nuestros *objetivos generales* son: presentar al puerto de Manzanillo como la mejor opción del pacífico mexicano para la comercialización de bienes, prestación de servicios portuarios, turismo e inversión; analizar los factores que han determinado el ajuste estructural en el sistema portuario mexicano; explicar las causas que determinan a la Administración Portuaria Integral como la mejor opción para el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas y bienes que conforman el puerto de Manzanillo; conocer la problemática del puerto y proponer medidas de optimización; exponer las perspectivas –a corto y mediano plazo- económicas, políticas y sociales de la Administración Portuaria Integral en la prestación de servicios portuarios en el lugar.

Nuestros *objetivos particulares* son: ubicar geográficamente al puerto de Manzanillo, señalando sus características generales, exponer las principales acciones del gobierno en materia de transporte marítimo así como la coyuntura internacional desde 1993 al 2000; mencionar las figuras de administración portuaria como antecedente al establecimiento de la Administración Portuaria Integral, así como especificar la organización, funcionamiento y objetivos de ésta en el puerto de Manzanillo y

determinar las principales dificultades para establecer la Administración Portuaria Integral en el puerto de Manzanillo exponiendo la situación actual.

En la presente investigación destacaremos la importancia que para el desplazamiento de bienes y personas a nivel nacional e internacional representa el puerto de Manzanillo, así como lo que la Administración Portuaria Integral ha realizado a favor del mismo, proyectando las ventajas y desventajas desarrolladas en beneficio de la economía y la sociedad.

En el primer capítulo ubicaremos geográficamente al puerto, mencionaremos sus características principales como: el clima, la zona de influencia nacional e internacional y los servicios portuarios que presta. Describiremos los antecedentes históricos observando la importancia y el desarrollo que el puerto ha tenido, abarcando desde el periodo precolombino hasta la época actual. Asimismo, expondremos las principales acciones del Gobierno Federal a favor de los puertos de 1993 al 2000.

En el segundo capítulo, debido al contexto internacional que estamos viviendo, es necesario exponer los principios de la globalización y como ha sido la inserción de México a esta dinámica de relaciones económicas internacionales. También haremos mención de los principales tratados internacionales que México ha firmado en la zona de la cuenca del pacífico.

En el tercer capítulo expondremos los antecedentes de la Administración Portuaria Integral en Manzanillo, su establecimiento, las autoridades que la administran, el marco legal que la regula y los factores de éxito más relevantes.

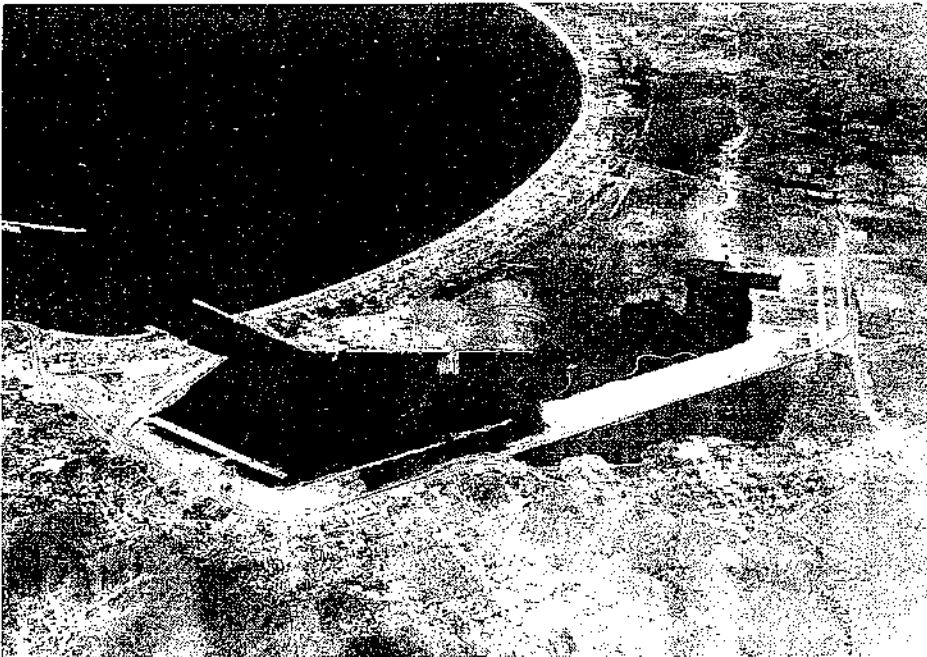
En el cuarto capítulo expondremos los factores que determinaron el ajuste estructural en la prestación de servicios e industria portuaria, si bien es cierto Manzanillo destaca como puerto de altura en el pacífico también lo es que padeció un atraso tecnológico en comparación a otros puertos extranjeros derivado del monopolio que ejercía el gobierno en la prestación de servicios y la existencia de un solo sindicato de trabajadores, teniendo como consecuencia baja competitividad, menores inversiones y baja productividad siendo necesaria la creación de una nueva administración.

Finalmente mencionaremos los logros obtenidos por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo hasta el 2000. Haremos un balance de la infraestructura y el equipo con

que actualmente opera el puerto; podremos conocer los proyectos de desarrollo que la Administración Portuaria Integral en coordinación con el gobierno (federal, estatal y municipal) ha preparado para corto y mediano plazo en la zona; y la proyección internacional del puerto. Proporcionaremos sustento a la competitividad de Manzanillo comparándolo con el puerto de Lázaro Cárdenas, quien fuera su competencia en el pacifico mexicano antes de la reestructuración portuaria nacional llevada a cabo a partir de 1991. Daremos a conocer nuestra propuesta de optimización para el puerto basada en una visita a Manzanillo y con información proporcionada por la Administración Portuaria Integral.

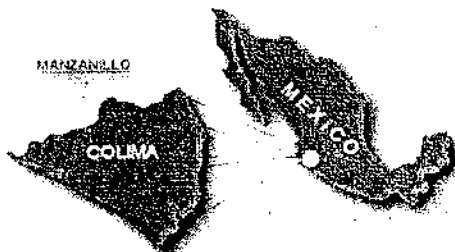
# Capítulo I

## Antecedentes históricos del puerto de Manzanillo



## 1.1 Datos generales del puerto de Manzanillo

### Ubicación geográfica



El Puerto de Manzanillo se ubica en el Estado de Colima dentro de una bahía limitada por Punta Ventanas y Punta Santiago, en la costa del océano Pacífico de la República Mexicana. Sus coordenadas geográficas son  $19^{\circ} 02' 43''$  de latitud norte y  $104^{\circ} 18' 53''$  de longitud oeste.

El clima de la zona es cálido sub-húmedo, registrándose en el puerto una temperatura media anual de  $26.5^{\circ} \text{C}$  y una precipitación de 1,076 mm que se concentran de junio a octubre. La frecuencia de ciclones en la zona es baja, habiéndose registrado sólo cuatro de consecuencias graves. Uno de los más significativos, por los daños materiales y pérdidas humanas así como hundimientos de barcos, fue el denominado "Linda", ocurrido en 1959. Las condiciones oceanográficas del Puerto son favorables en términos generales, con una diferencia normal entre mareas de 0.7m. El puerto exterior se encuentra protegido del oleaje de alta mar por Punta Ventanas y por un rompeolas y el puerto interior de San Pedrito por dos escolleras.

Los sectores del mercado del puerto están orientados principalmente hacia el manejo de la carga comercial, *en especial la contenerizada*, la cual es operada en la Terminal Especializada de Contenedores y en las dos instalaciones de Usos Múltiples.

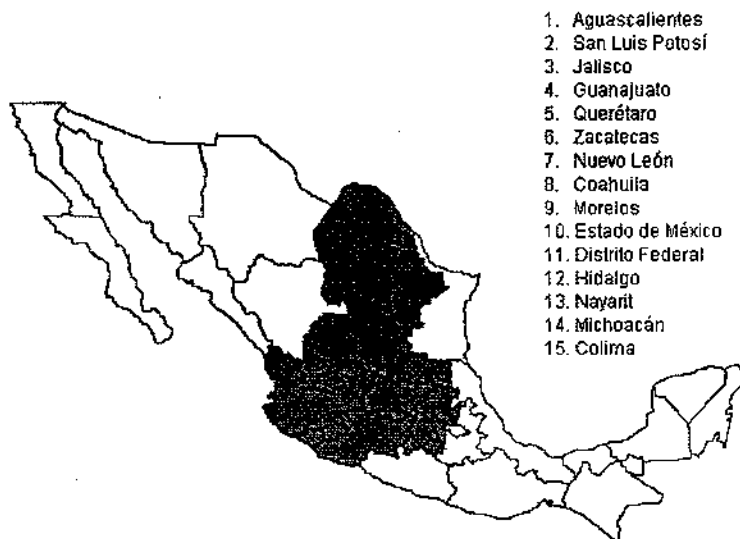


## Zonas de influencia

El Puerto de Manzanillo cuenta con una extensa **zona de influencia nacional** integrada por 16 estados y se ha ubicado como la principal puerta para el manejo de las mercancías en el comercio internacional de las zonas del centro y el Bajío de la República Mexicana, que representan más del 60% del Producto Interno Bruto y el 47% de la población nacional.

Durante 1998 y el primer semestre de 1999, el puerto concentró el 45% de las importaciones en el Bajío, integrado por Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Nayarit, Michoacán, Colima, Guanajuato, Zacatecas y Querétaro; en el centro con el 9% integrado por los Estados de Morelos, México, Distrito Federal e Hidalgo; en el norte con el 2% integrado por los Estados de Nuevo León, Coahuila y Durango; y el resto correspondió a mercancías domiciliarias en la Ciudad de Manzanillo.<sup>1</sup>

En el siguiente mapa podemos observar los estados que conforman la zona de influencia nacional del puerto de Manzanillo.



Por lo que respecta a las exportaciones, el Bajío participó con el 29% del total de la carga exportada, el centro representó el 10%, el Norte movió el 16% y el 44% correspondió a empresas domiciliarias en la ciudad de Manzanillo.

<sup>1</sup> Programa Maestro de Desarrollo de API Manzanillo 2000-2005, p9.

A continuación presentamos una tabla con los principales productos de importación y exportación en la zona de influencia nacional de Manzanillo en el año de 1999, con el objetivo de observar el tipo de carga que se mueve en el puerto, qué estados del país lo realizan y con qué países se mantiene este intercambio comercial.

### Importaciones 1999<sup>2</sup>

| Estado           | Producto                  | Origen            |
|------------------|---------------------------|-------------------|
| Distrito Federal | Leche en polvo            | Nueva Zelanda     |
|                  | Hule natural              | Japón, Taiwán     |
| Jalisco          | Urea                      | EUA, Libia, Rusia |
|                  | Semilla de nabo           | Canadá            |
|                  | Fosfato                   | EUA Chile         |
| Querétaro        | Azdítre                   | Canadá            |
|                  | Lámina de acero           | Japón             |
|                  | Fertilizante              | EUA, Libia, Rusia |
| México           | Semilla canola            | Canadá, Sudáfrica |
|                  | Parafina                  | China             |
|                  | Barra de acero            | Korea             |
|                  | Manzana                   | Chile             |
| Sinaloa          | Fertilizante              | EUA, Canadá       |
|                  | Fertilizantes con fosfato | EUA, Chile        |
|                  | Fosfato de calcio         | Togo              |
|                  | Aluminio                  | Togo              |
| Senora           | Fertilizante con fosfato  | EUA, Chile        |
| Nuevo León       | Barra de acero            | Japón             |
| Guanajuato       | Parafina                  | China             |

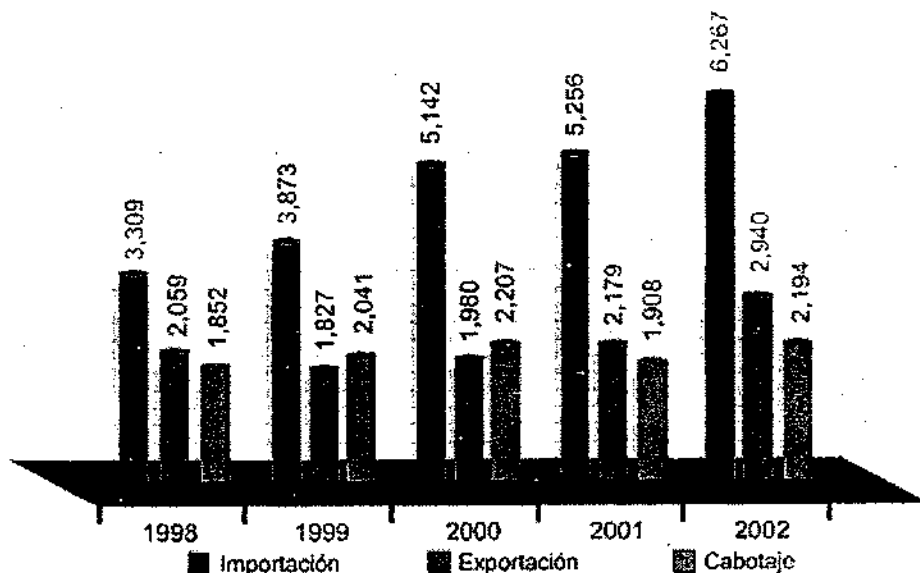
### Exportaciones 1999

| Estado           | Producto               | Destino              |
|------------------|------------------------|----------------------|
| Colima           | Cemento                | Baja California,     |
|                  | Yeso                   | Óregon               |
| Distrito Federal | Cerveza                | Japón                |
|                  | Resina                 | Corea, Japón, Taiwán |
|                  | Manufacturas de acero  | Japón, Taiwán, China |
| Nuevo León       | Poliéstereno           | Corea                |
|                  | Carbonato de estroncio | China                |
|                  | Productos laminados    | Corea                |
|                  | Cerveza                | Japón                |
| Jalisco          | Fibra acrílica         | Corea                |
|                  | Glucosa                | Nueva Zelanda        |
|                  | Azúcar                 | Guatemala, China     |
|                  | Carbón                 | China                |
|                  | Cobre                  | Corea                |
|                  | Automóviles            | Chile, UEA*          |
| Coahuila         | Concentrado de zinc    | Japón, Ecuador       |
|                  | Concentrado de plomo   | Japón                |
|                  | Carbonato de estroncio | China, Taiwán        |
|                  | Tubos de acero         | Japón, Corea, Taiwán |

<sup>2</sup> Información estadística proporcionada por API Manzanillo.

Aunque la participación de los Estados en el movimiento de carga de importación y de exportación disminuyó un 11% de 1998 a 1999, el puerto ha mantenido un crecimiento de manera regular en los últimos 4 años debido a la participación del tráfico de cabotaje, ya que las empresas aprovechan la ubicación geográfica, la infraestructura, la seguridad de las cargas y la calidad de los servicios que se ofrecen.

**Movimiento de carga por tipo de tráfico (miles de toneladas)**

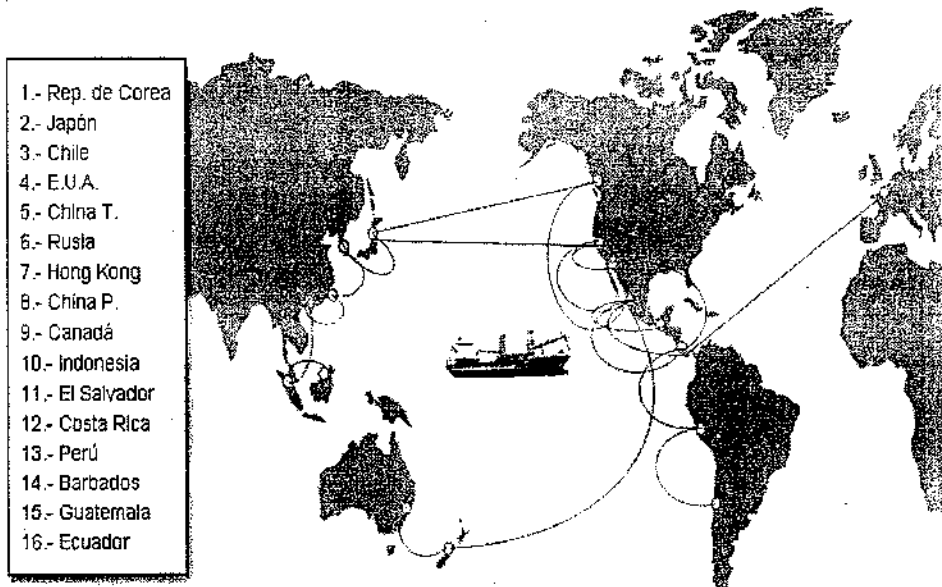


No incluye productos petroleros

En esta gráfica que representa el movimiento de carga por tipo de tráfico. Podemos observar que a pesar de que hay disminución en la carga de exportación en 1999 y en carga de cabotaje en 2001, esto no afecta el crecimiento de movimiento de carga en el puerto.<sup>3</sup>

La **zona de influencia internacional** del puerto está orientada hacia la costa Oeste del continente Americano y la Cuenca del Pacífico. El movimiento de importación proviene de países como Canadá, Japón, EUA, Chile, Corea, Rusia, Libia, China, Taiwán, Nueva Zelanda y Sudáfrica; mientras que el de exportación es destinado hacia Guatemala, Japón, China, Corea, Taiwán, Dinamarca, Colombia, Ecuador y Nueva Zelanda.

#### Zona de influencia Internacional del puerto de Manzanillo Colima<sup>4</sup>



## 1.2 Evolución del puerto de Manzanillo hasta 1993

### Antecedentes

Los asentamientos **prehispánicos** en el municipio de Manzanillo no han sido cuantificados por el Instituto Nacional de Asentamientos Humanos (INAH), sin embargo, en el proyecto de rescate denominado "Antiguo Puerto de Salagua" o "Playa del Tesoro", los arqueólogos mencionaron la existencia de cerámica, figuras y talleres de concha y caracol, así como el

<sup>3</sup> Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo Colima.

<sup>4</sup> Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo Colima.

hecho de que en ese punto, se observa que existían buzos que extraían perlas<sup>5</sup>, según comentarios arqueológicos hechos por José Carlos Beltrán Medina.

En la comunidad de El Colomo, existen montículos a manera de templos o adoratorios, así como asentamientos en toda la zona costera. En el Valle de las Garzas, se encontraron tumbas de tiro (aún sin explorar y saqueadas algunas) en una extensión de 10 Km., donde se encontró, cerámica, conchas, figuras y objetos de metal (aretes), (Museo Arqueológico de la Universidad de Colima).

### ***Periodo precolombino***

La actividad portuaria en México se remonta a la llegada de los conquistadores, aunque las crónicas señalan que los aztecas ya conocían el uso de la canoa, el remo y la vela para el transporte de personas y mercancías entre puertos ribereños, sin embargo, fue a la llegada de éstos donde se da inicio a la actividad marítima de manera importante.

El puerto de Salagua y las bahías de, Santiago y Manzanillo fueron descubiertos en la época de la Conquista Española en 1522 advirtiéndose desde un principio las magníficas condiciones que ofrecía la Bahía de Santiago para la construcción de naves que sirvieran para las exploraciones en el océano Pacífico. En ese mismo año el Capitán Gonzalo de Sandoval, llega hasta el Puerto de Salagua, donde recorre y explora las costas llamadas "Mar del Sur".

El 24 de julio de 1527, Álvaro Saavedra Cerón reconoce y explora por vez primera lo que es la bahía de Manzanillo, en el vacío "Espíritu Santo", piloteado por el Capitán Pedro de Fuentes. Es hasta 1531 que Hernán Cortés prepara la conquista de las Californias desde Salagua. Dos años después, el 30 de octubre es descubierto el Archipiélago de Revillagigedo por Hernando de Grijalba zarpando del Puerto de Santiago.

En 1534, Hernán Cortés estando en Santiago, se traslada a la Villa de Colima, levantando el documento donde toma "El Mayorazgo del Valle de Oaxaca" y queda como su testamento, ya que él parte a la conquista del "Mar del Sur".

El 11 de noviembre de 1615, Sebastián Vizcaino realiza la defensa contra los piratas holandeses, al mando se encontraba Boris Van Spielbergen, ayudados por los pobladores

---

<sup>5</sup> <http://www.apimanzanillo.com.mx/asp/empresa/antecedentes.asp>

aledaños al Puerto de Salagua, salieron victoriosos. Debido al continuo asedio de piratas fue necesario un mayor control del puerto para conservar la Soberanía Nacional.<sup>6</sup>

### ***Periodo colonial***

En algunos documentos históricos se menciona que en 1793 el Coronel Diego de Lassaya, levantó una crónica de la provincia de Colima, donde describe la existencia de dos ensenadas "Salagua" y "Manzanilla" y se le nombra al lugar "Paraje del Manzanillo" o "Ensenada de las Manzanillas".

Durante la colonia se consideró de importancia estratégica la Bahía de Manzanillo para la salida de minerales preciosos siendo necesario fundar los primeros puertos del país, Veracruz y Campeche en el Golfo, y muchos años después, Acapulco, San Blas y Salina Cruz, en el Pacífico.

El 1° de mayo de 1824, el Gobierno Federal de la República decretó la apertura de Manzanillo, como puerto del Pacífico.

En febrero de 1825 se hizo un reconocimiento a la bahía, los informes fueron favorables y el 12 de abril el propio Ayuntamiento designó al regidor Francisco Anguiano para desmontar una zona en la bahía "frente al árbol de Manzanillo", de donde se derivó el nombre actual. En este mismo año se abrió el Puerto de Manzanillo como puerto de cabotaje (de esta fecha hasta 1948 en que reabrió definitivamente, el puerto sufrió sucesivos cierres y aperturas sujetas a las diferentes coyunturas nacionales e internacionales como la Guerra de los Pasteles y la intervención norteamericana), en mayo de este año, el Presidente de la República, el Señor Manuel de la Peña y Peña, expide el decreto donde se establece la aduana marítima y lo habilita para el comercio exterior e interior, quedando como Puerto de Altura, se publica el decreto el 13 de noviembre, siendo Jefe Político de Colima el Coronel Mariano de la Madrid.

Por ordenanza presidencial fechada el 11 de abril de 1854 se dotó el fondo legal repartiéndose las manzanas urbanizadas y lotes respectivos. En mayo de 1868 se abre el canal que une la bahía de Manzanillo con la Laguna de Cuyutlán (Proyecto Saneamiento del Puerto). El puerto de Manzanillo se erige como municipio hasta junio de 1873 por decreto del Congreso Local.

<sup>6</sup> Los municipios de Colima, SEGOB y Gobierno de Colima, 1987. p. 54.

En 1879 se inicia la construcción del ferrocarril que une a Manzanillo con Guadalajara, terminándose 10 años después, en 1889. Para 1900 se inician las obras del rompeolas, el malecón y los canales de saneamiento de las lagunas de Cuyutlán y San Pedrito. Todas esas obras al igual que el servicio ferroviario, fueron inauguradas en 1908 por el presidente Porfirio Díaz.

Durante la Revolución Mexicana, Manzanillo pasa a ser capital del Estado de Colima ante la amenaza de ser tomada la plaza de Colima por las fuerzas del General Francisco Villa.

Entre 1940 y 1960 inicia el crecimiento económico general y el incremento de las exportaciones favorecidas por la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial, reactivando el movimiento portuario nacional. El comercio de materias primas para la industria y algunas manufacturas, realizado con la costa Oeste de los Estados Unidos a través de Manzanillo, reafirmó el papel del puerto como enlace exterior para la zona de influencia de Guadalajara, de la cual provenía la mayor parte de los productos exportados en esa época (melaza, azúcar, cereales, etc.). De esa época data la construcción de las carreteras federales distribuidas en tres ejes con vértices en Guadalajara, Barra de Navidad y Tecomán.

Durante los primeros 30 años de vida del puerto, este demostró poca protección a las embarcaciones, dada la abertura de la bocana entre Punta Ventanas y Punta Santiago, decidiéndose establecer un puerto interior, que en principio se localizaría en la Laguna de Cuyutlán en la que se empezaron a realizar algunos trabajos. Sin embargo, los estudios elaborados por la Secretaría de Marina finalmente determinaron la construcción de la primera etapa del puerto interior en la Laguna de San Pedrito, consistiendo en obras de protección, dos posiciones de atraque y dos almacenes terminadas en el año de 1970. El movimiento global del puerto lo sitúa como el segundo de la costa del Pacífico con un movimiento total de un millón 336 mil toneladas que representan el 21% del movimiento total del Pacífico.<sup>7</sup>

El 9 de agosto de 1971 se inaugura el puerto interior de San Pedrito, con un costo de 250 millones de pesos, el primer buque que hizo uso del puerto fue "Salvada" de matrícula inglesa. En 1972 se inaugura el Aeropuerto Internacional "Playa de Oro" y el hotel "Las Hadas". La pelletizadora de Tapeixtles se pone en servicio en 1974 para procesar el hierro

---

<sup>7</sup> Programa Director de Desarrollo de Infraestructura Portuaria del Puerto de Manzanillo Colima, Vol. I, 1985, p. 40.

que se transporta por tubería de hierro, desde el yacimiento de Peña Colorada, a 45 Km. de distancia.

El crecimiento de la población del puerto se mantuvo con algunos altibajos hasta la década de los 60's, en que empezó a cambiar su ritmo acelerándose en las últimas dos décadas debido a la fuerte demanda de mano de obra que provocaron las inversiones en la industria minera y en el desarrollo turístico. La población de Manzanillo, de acuerdo con el censo de 1980 era de unos 73 mil habitantes, con una población flotante adicional por el movimiento turístico de aproximadamente 63 mil personas en los picos.

En 1982 la Comisión Federal de Electricidad pone en servicio dos unidades generadoras de la Termoeléctrica "General Manuel Álvarez", ubicada en la población Campos. Ya en 1983, el Puerto de Manzanillo mueve cuatro millones 29 mil toneladas, que representa un 200% de incremento en relación con el de 1972.

En 1995 se privatizó el Puerto Interior de San Pedrito, quedando las actividades bajo la responsabilidad de la Administración Portuaria Integral (API), con facultades en todo lo relacionado con la ampliación y actualización de las instalaciones. En ese mismo año un terremoto de 7.5 grados en la escala de Richter sacudió Manzanillo a las 9:36 horas, siniestro que dañó un gran número de construcciones en la ciudad, como el edificio federal y el mercado municipal, así como el derrumbe del Hotel Costa Real.

En 1997, por primera vez en la historia de Manzanillo, ganó las elecciones a la alcaldía una mujer, Martha Leticia Sosa Govea. En 1998 inició un gobierno emanado de un partido político de oposición al que por décadas fue el tradicional.

### **1.3 Acciones del gobierno federal a favor de los puertos 1993-2000**

Actualmente el intercambio de mercancías entre países va en aumento, siendo más significativo el transporte marítimo y adquiriendo mayor importancia los puertos, ya que además de ser necesarios para el traslado de mercancías y personas, generan numerosas ventajas competitivas en términos de oportunidad y costo, para las economías nacionales.

En el caso de nuestro país, un verdadero desarrollo portuario pudo verse reflejado a partir de la década de los noventa, todavía en el sexenio salinista. México se encontraba en un contexto internacional en el que el desarrollo económico de un país dependía cada vez más



de la apertura comercial que pudiera tener. Dándose dicha apertura a la iniciativa privada, ésta podría invertir en nuestras empresas nacionales generando mayor empleo, mayor calidad, mejor servicio y por consiguiente mayor competitividad.

Hablando específicamente del sector portuario; la crisis de los 80's y la falta de recursos tenía a la Marina Mercante en una situación de atraso en varios campos de su desempeño. Las instalaciones estaban en deterioro, se observaba el rezago en las embarcaciones y en la carga y descarga eficiente de productos. Había que hacer frente a la necesaria descentralización para dar mayor autonomía y permitir así un desarrollo sostenido de cada puerto, logrando mayor eficacia y menos burocracia. Para enfrentar esta situación, la presente administración implementó programas promoviendo la participación de la iniciativa privada y el mejoramiento en la prestación de los servicios.

El presupuesto ejercido en el Sector Portuario y de Marina Mercante alcanzó un monto de dos mil 200 millones de nuevos pesos en el periodo 1988-1993. En 1994 se iniciaron las obras de 62 concesiones otorgadas en los meses de agosto, octubre y diciembre de 1993; la inversión programada fue de mil 276.1 millones de pesos<sup>8</sup>; estas obras se realizaron en los puertos de Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Manzanillo, Coatzacoalcos, Progreso, Mazatlán, Zihuatanejo y en menor grado en Quintana Roo. La inversión estuvo orientada a la modernización del sector y a enfrentar los problemas de rehabilitación de instalaciones. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concluyó en 1994 el proceso de reestructuración del Sistema Portuario Nacional, con base en la Ley de Puertos emitida en 1993 quedaron constituidas 21 Administraciones Portuarias Integrales que han permitido que la plantación, administración y desarrollo de los puertos se realice en el ámbito local con autonomía de gestión, participación de los usuarios, así como de los gobiernos estatales y municipales. También se planteó que se ampliara la participación de la inversión privada.

Destacó la participación de la inversión privada que, mediante el otorgamiento de concesiones permitió la modernización y mejora de la infraestructura en materia de terminales e instalaciones especializadas, de cruceros turísticos y de marinas. En el periodo 1988-1994, esta inversión se elevó a más de mil 700 millones de pesos y se comprometieron otros mil 300 aproximadamente para 1995, con lo cual se pretendió corregir el rezago en la

<sup>8</sup> Memoria 1988-1994. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. P.164.

carga y descarga eficiente de minerales y fluidos y en el manejo de graneles agrícolas. De igual forma, las terminales de contenedores de los cuatro puertos principales del país (Veracruz y Altamira en el Golfo, Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico)<sup>9</sup> iniciaron a ser operadas por empresas privadas, así como el dragado de mantenimiento en las terminales marítimas.

Por lo que toca al sistema tarifario, el establecimiento del sistema de tarifa simplificada logró modernizar el sistema de cobros en los puertos del país. La mala identificación de cargos al usuario, así como la multiplicidad de conceptos, recargos y cobros adicionales, se derivaba de cuotas y reglas de aplicación obsoletas. El nuevo sistema trajo consigo flexibilidad, simplificación de procedimientos, emisión de una sola factura de embarque, facilidad para determinar los costos totales y en general, la aplicación de sistemas comerciales modernos en el cobro de los servicios portuarios.

El proceso de modernización del sector requirió de un cambio muy significativo en la regulación de la actividad portuaria y de la Marina Mercante, separando en dos instrumentos jurídicos modernos dicha regulación. En primer término la *Ley de puertos* promulgada el 19 de julio de 1993 planteó un nuevo marco de operación portuaria, mediante el cual se promovió y fomentó la inversión privada, nacional y extranjera, tanto en la administración de los bienes que integran los recintos portuarios como en los que atañe a la eficiencia en la prestación de los servicios que se requieren en los puertos.

La nueva Ley de Puertos prevé la creación de una figura innovadora, la administración Portuaria Integral (API) constituida como una sociedad mercantil, que asume todas las funciones administrativas dentro de un puerto, incluyendo planeación, promoción y construcción de infraestructura.

El otro instrumento jurídico, la *Ley de navegación* promovió el desarrollo de la Marina Mercante, a través de la simplificación, flexibilización y liberación de requisitos para incrementar la flota nacional en sus servicios de altura y cabotaje. En lo relativo a los trámites en materia de navegación, se dispuso la agilización de los trámites de arribo y despacho de embarcaciones y se abrieron posibilidades de participación para los particulares en el señalamiento marítimo, las ayudas a la navegación y la inspección de embarcaciones. En 1994 se instrumentó el programa integral para el desarrollo de la Marina Mercante en un

<sup>9</sup> Ibid., p.166.

marco de concertación entre navieros, usuarios y autoridades involucradas para implantar proyectos acordes con el desarrollo nacional.

Durante el período 1988-1994, la carga total operada aumentó de 25 millones 137 mil toneladas a 30 millones 851 mil (estimado), es decir hubo un incremento de casi un 30 por ciento. Los TEU'S (Unidad de Medida Internacional. 1 TEU'S es igual a 6.5 metros) operados se incrementaron en un 142 por ciento al pasar de 217 mil 042 teu's a 525 mil. Por último el número de cruceros aumentó de 1600 en 1988 a 2 200 en 1994, o sea que se incrementó en un 37 por ciento, mientras que el número de pasajeros paso de un millón 165 mil 324 a un millón 363 mil 972.<sup>10</sup>

### ***Logros obtenidos en el período 1988-1994.***

Para este período operan ya cuatro terminales de contenedores convenientemente equipadas con modernas grúas de muelle y de patio, en los puertos de Veracruz, Altamira, Manzanillo y Lázaro Cárdenas. Se pusieron en servicio: la ampliación del puerto de Progreso, en beneficio de la Península de Yucatán, ya que pudo recibir barcos con mayor porte, significando ahorros en costos de transporte; en el noreste de la República entró en operación el puerto de Topolobampo que, al integrarse con el ferrocarril Chihuahua-Pacífico, une al norte del país con el litoral y, en Baja California, entró en operación el puerto de Pichilingue, que mejora las comunicaciones de la península con el macizo continental y abre posibilidades de desarrollo en la zona.

Se tiene ahora en condiciones de operación, la Terminal granelera más grande del país, ubicada en el puerto de Lázaro Cárdenas.

En el puerto de Altamira se construyeron dos posiciones de atraque más que, sumadas a la ya existente lo convirtieron en un puerto con grandes expectativas de crecimiento; en Lázaro Cárdenas, se concluyeron los trabajos de encauzamiento del Río Balsas para dar protección al puerto y a la zona industrial; en Tuxpan se terminó la prolongación de la escollera sur y el dragado del río para dar servicio a buques de mayor tamaño. Por lo que se refiere a los cruceros turísticos, se mejoraron y ampliaron las instalaciones de Ensenada y Puerto Vallarta. Con la participación del sector privado se haría lo propio en Cabo San Lucas, Mazatlán y Cozumel.

También se llevó a cabo un importante esfuerzo en la modernización de la infraestructura y el equipamiento del señalamiento marítimo, se rehabilitaron, modernizaron y mejoraron faros, balizas y boyas, así como el sistema de barcos balizadores.

En cuanto a mejoramiento productivo entre 1988 y 1994 se puso particular énfasis en lo relativo a capacitación y organización para aprovechar los nuevos equipos de descarga. Se mejoraron los sistemas de operación y control para evitar la desaparición de mercancías. En este período también fue ordenada la requisa del Puerto de Veracruz por el Presidente de la República para reestructurarlo y modernizarlo. A partir del 1 de agosto de 1991, las maniobras las realizan tres empresas permisionarias, favoreciéndose así la libre competencia. Los incrementos observados en 1993 únicamente significaron ahorros para el país de 57 millones de pesos, sólo por el concepto de reducción de estadía de los barcos en puerto.

#### ***Logros obtenidos en el período 1995-2000***

Gracias al proceso de cambio estructural realizado en el sistema portuario nacional, México cuenta en la actualidad con servicios portuarios más eficientes, oportunos, seguros e internacionalmente competitivos, con una infraestructura moderna y en expansión y desarrollo.

En la actualidad, los principales puertos comerciales, industriales y turísticos son financieramente autosuficientes y no requieren de subsidios para su operación y crecimiento. Gracias a ello, los puertos han venido aumentando año con año sus ingresos, operan con utilidades, realizan crecientes inversiones en la modernización y ampliación de la infraestructura, y pagan contraprestaciones e impuestos al Gobierno Federal.

Como resultado de la apertura a la inversión privada y de la autosuficiencia financiera de las Administraciones Portuarias Integrales, la inversión en infraestructura y nuevas terminales, instalaciones y equipo se han incrementado sustancialmente para alcanzar un total acumulado en los últimos seis años de 14,188 millones de pesos, a precios del 2000, de los cuales 9,576 millones corresponde al capital privado (85 por ciento de origen nacional y 15 por ciento de origen extranjero) y 4,612 millones a recursos propios de las Administraciones Portuarias Integrales.

---

<sup>10</sup> Ibid., p. 169.

Por otra parte el Gobierno Federal invirtió durante estos años 3 millones 97mil millones de pesos, a precios de 2000, para la construcción de las obras de ampliación de Puerto Progreso, señalamiento marítimo y dragado de puertos no sujetos al régimen de administración portuaria integral<sup>11</sup>.

El número de prestadores de servicios pasó de cerca de 150 registrados en 1994 a más de 1,150 en la actualidad (entre nuevos prestadores y aquellos cuya actividad se regularizó) Las inversiones mencionadas y las mejoras en productividad permitieron duplicar el número de terminales y la capacidad instalada para manejo de carga comercial no petrolera, la cual pasó de 59 millones de toneladas en 1994 a 120 millones de toneladas en 2000. Los puertos que experimentaron el mayor crecimiento en su capacidad instalada fueron Veracruz que pasó de 6 millones de toneladas en 1994 a 20 en 2000; Altamira de 4 a 13.3; Manzanillo, de 7 a 17; y Progreso de 2.3 a 7 millones de toneladas, para esos mismos años. Las obras realizadas en este puerto fueron muy significativas: se construyó un canal de navegación de siete kilómetros de largo, 150 metros de ancho y 12 metros de profundidad; y se construyeron dos terminales, una para cruceros con dos posiciones de atraque y cinco hectáreas para instalaciones comerciales y de servicios, y otra destinada a contenedores, granel agrícola y productos petroleros, principalmente, con 26 hectáreas y espacio suficiente para construir cuatro posiciones de atraque de 250 metros de longitud. Es importante mencionar que en el período 1995-2000, el número de kilómetros de nuevos muelles comerciales se incrementó en 34.6 por ciento con respecto a los existentes en 1994, con lo que actualmente se cuenta con 24.9 kilómetros de muelles para carga comercial no petrolera, sin incluir los destinados al manejo de petróleo, sal y yeso.<sup>12</sup>

Durante este período también se construyeron cinco nuevas terminales para gránulos agrícolas, cinco para minerales, y seis de fluidos no petroleros, para un total de 8, 12 y 11, respectivamente. En la actualidad, el número de grúas de muelles aumentó en 180 por ciento, al incrementarse de 10 en 1994 a 28 en el 2000, y las grúas de patio en 105 por ciento, al pasar de 19 en 1994 a 39.

Por su parte el número y la capacidad de los remolcadores en los puertos se duplicó, así en el 2000 se cuenta con 31 remolcadores frente a los 16 que existían en 1994 y con una potencia de 95,336 caballos de fuerza a diferencia de los 46,594 caballos de fuerza en 1994.

<sup>11</sup> El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000, p. 184

En cuanto a la infraestructura para el manejo de pasajeros, ésta creció a más del doble durante estos años. Se construyeron con inversiones privadas y públicas nueve posiciones de atraque en terminales especializadas para cruceros, pasando de seis que había en 1994 a quince en el 2000.

Las mejoras en infraestructura y equipo llevaron a incrementar la calidad y productividad de los servicios. En los puertos de Altamira, Manzanillo y Veracruz, se alcanzó una productividad que fluctúa entre 28 y 30 contenedores por hora grúa en operación, rendimiento similar al de las terminales con las que compiten los puertos mexicanos. En el caso de gráneles agrícolas, hoy día se cuenta con terminales de alto rendimiento, cuya productividad, en los casos de Manzanillo y Altamira, es de aproximadamente 20 mil toneladas diarias tratándose de barcos especializados. En el manejo de fluidos, gráneles minerales y carga general, también se incrementaron de manera muy importante los índices de productividad.

Otro logro importante se observó en la reducción de un 22.5 por ciento, en promedio, de las tarifas en los servicios de maniobras de gráneles agrícolas, minerales, contenedores y carga en general, entre enero de 1995 y junio del 2000.

La reforma portuaria se conjugó positivamente con el dinamismo económico de los últimos años, impulsando un crecimiento acelerado de la carga manejada por esta vía. Específicamente el número de contenedores se duplicó entre 1994 y 2000, pasando de 550 mil a un millón 285 mil.

A su vez, la carga total transportada en miles de toneladas, incluyendo hidrocarburos, pasó de 185,375 en 1994 a 241,115 en el 2000, lo que significa un crecimiento del 30.1 %. También el número de pasajeros transportados en cruceros y transbordadores ha venido en constante aumento. En 1994 se atendieron 5.3 millones de pasajeros, mientras que en 2000 esta cifra llegó a 8.9 millones, lo que significa un incremento de casi 68 %. Debido al aumento de la actividad portuaria y del mayor número de empresas que hoy operan y prestan servicios, el nivel de empleo en los principales puertos del país aumentó en más del 50 por ciento con respecto a 1994, a la vez que mejoraron las condiciones de trabajo, los salarios y la capacitación de los trabajadores.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> *Ibid.*, p.185.

<sup>13</sup> *Ibidem.*, p. 191.

Ahora el reto es atender de manera eficiente el acelerado crecimiento del comercio internacional y seguir impulsando la modernización de los puertos, dados los acelerados cambios que se observan en el transporte marítimo mundial.

Otra situación importante a tomar en cuenta es la demanda de transporte multimodal que es cada vez mayor y las empresas recurren cada vez más a servicios externos en materia de distribución (outsourcing). Los puertos tienen mucho que aportar en el ámbito multimodal y a la mayor integración de las cadenas logísticas en el manejo de las mercancías. Otro aspecto en el que se han generado importantes cambios es el de *transporte marítimo*, gracias a la transformación del sistema portuario, México cuenta con una mayor oferta de transporte marítimo y fletes competitivos para atender las exportaciones e importaciones, 111 líneas navieras de servicio regular vinculan a nuestros puertos con más de 400 destinos en cerca de 100 países.

La frecuencia con que los barcos tocan nuestros puertos es ahora más elevada. El puerto de Progreso es enlazado prácticamente todos los días con el estado de Florida, mientras que Veracruz, Altamira y Tampico cuentan con líneas que parten cada tres días a algún puerto de los Estados Unidos de América. Estos tres puertos ofrecen servicios semanales con Europa y quincenales con Asia. En el Pacífico, Manzanillo también aumentó la frecuencia y el número de servicios.

Como resultado de la apertura, nuestro comercio exterior se beneficia de la mayor competencia que se da entre las líneas navieras internacionales, la cual se ha traducido en menores costos de transporte (fletes). De hecho, México, se encuentra entre los países con menores costos de transporte como proporción de sus importaciones, lo que constituye una importante ventaja en el mercado internacional. El tráfico de cabotaje continúa realizándose exclusivamente por navieras mexicanas y la participación de la flota con bandera mexicana transporta el 65 por ciento del volumen manejado por esta vía.

Como consecuencia del dinamismo de la actividad portuaria, petrolera y pesquera, se abandonaron como mexicanas 170 embarcaciones (barcos abastecedores, de pasajeros, remolcadores y dragas). Las líneas navieras mexicanas también han incrementado su participación en las actividades de apoyo a las operaciones de las plataformas petroleras de la Zona de Campeche.

En materia del impuesto al Activo, se logró que el H. Congreso de la Unión aprobara que la base de cálculo de dicho impuesto para las empresas fuera el 20 por ciento de la tasa general y en materia de contribuciones al seguro social, en las normas que rigen la gestión del IMSS, se contemplan ya bases especiales de cotización para ese sector.

Por otra parte, también fue posible que el Poder Legislativo aprobara diversas reformas a la Ley de navegación a través de las cuales se reafirma la reserva de los servicios de cabotaje para embarcaciones y navieros mexicanos. Concretamente, se eliminó la figura del padrón de abanderamiento, se establecieron las prioridades para operar embarcaciones extranjeras en los casos en que no exista barco mexicano y se derogó el artículo que permitía el abanderamiento como mexicanas de embarcaciones fletadas a casco desnudo, con opción de compra, para establecer la obligación de que sea con arrendamiento financiero. La formación del personal de la marina mercante se atendió a través de las escuelas náuticas mercantes de Mazatlán, Tampico y Veracruz, las cuales operaron de manera regular y sus programas fueron actualizados en conformidad con los convenios internacionales suscritos por México con la organización Marítima Internacional. Para sufragar los costos de la educación náutica se destinaron recursos fiscales equivalentes a más del 70 por ciento del presupuesto de las mismas, que para el año 2000 ascendió a 107 millones de pesos.

La simplificación administrativa permitió reducir el número de trámites que debían realizar las personas físicas y morales ante la Dirección General de Marina Mercante a sólo 20 por ciento.

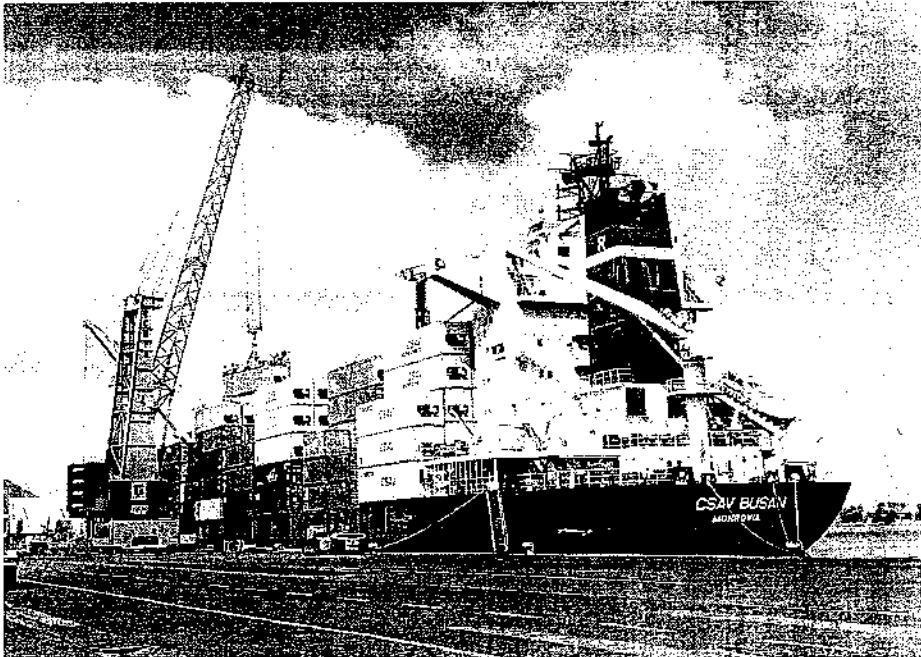
En materia de seguridad, año con año se dragaron diversos puertos pesqueros, se invirtieron recursos en la operación y mantenimiento del señalamiento marítimo y, desde 1996, se opera el derrotero meteorológico. Para apoyar la navegación segura de las embarcaciones, se operó y modernizó el sistema nacional de señalamiento marítimo, y se reorganizó su administración y mantenimiento por parte de las API's y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En materia de transporte marítimo, se prevé que en los próximos años se profundizará la tendencia de la globalización de los servicios y que se agudizará la competencia entre navieras. Al mismo tiempo, se estima que continuarán dándose fusiones y alianzas entre líneas que llevarán a un crecimiento mayor en las economías de escala de las propias empresas y en el tamaño de las embarcaciones.



## Capítulo II

# Manzanillo en el marco de la globalización.



La caída del muro de Berlín en 1989, dio fin a los antagonismos y rivalidades que se venían desarrollando entre Estados Unidos y Rusia al finalizar la Segunda Guerra Mundial, marcando así el fin de la Guerra Fría y con ello el debilitamiento del régimen socialista como modelo económico a seguir por los estados, teniendo como opción inmediata el sistema capitalista.

En las últimas tres décadas del Siglo XX, como una fase mas del capitalismo, fue acentuada la Globalización.

Para conocer más de este proceso es necesario revisar las concepciones generalizadas de lo que es la globalización que en realidad no son definiciones concretas sino interpretaciones de la misma.

Según una definición de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), *la globalización es el proceso por el que los mercados y la producción de diversos países se hallan cada vez más interrelacionados debido al dinamismo del comercio de bienes y servicios, y al movimiento de capitales y tecnologías.*

Otra definición dice lo siguiente: *"Por globalización entendemos el proceso en que se generaliza la intercomunicación entre economías, sociedades y culturas, donde se desarrollan y aplican las tecnologías de la comunicación y la informática, junto con los acuerdos entre los Estados para facilitar todo tipo de intercambios, especialmente de orden económico; desregulaciones, eliminación de barreras arancelarias y otros impedimentos a una mayor interrelación económica entre pueblos y Estados".*

Para Octavio Ianni *"El Globalismo es una configuración histórica-social amplia, que convive con las más diversas formas sociales de vida y de trabajo... teniendo como base el capitalismo... es producto y condición de múltiple procesos, económicos, políticos y culturales generalmente sintetizados en el concepto de globalización".*<sup>14</sup>

Para los analistas del Banco de Comercio Exterior, "el transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las telecomunicaciones, la liberación del comercio y la estandarización internacional de normas y procedimientos, la mayor eficiencia en los servicios marítimos ha hecho más fácil comprar y vender bienes susceptibles de

<sup>14</sup> IANNI, Octavio. *La era del globalismo*, ed. 5. XXI, México, 1999 p. 155-156

comercialización, materias primas y componentes en cualquier parte del mundo.<sup>15</sup> Además de la creación de bloques económicos para colocar las mercancías.

En 1991 el sistema portuario mexicano experimentó una reestructuración, ésta se sustentó en que los puertos no reunían las condiciones necesarias para apoyar la apertura comercial del país, por lo que en 1993, se diseñó una Ley de Puertos en la que se incorporó una novedosa figura denominada Administración Portuaria Integral, con el carácter de sociedad mercantil, que se constituyó expresamente para el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas y bienes que conformaban los recintos portuarios, así como para la prestación de los servicios portuarios a través de una concesión otorgada por el Gobierno Federal.

Este modelo se aplicó, como esquema general, en todos los puertos comerciales del país, ya que posibilitaba el hecho de ceder a un privado, parcialmente sus derechos y, por lo tanto, poder aplicar el programa de privatización, que a mediados de los 80's sustentó, en gran medida, el plan de desarrollo económico del país.

El fenómeno de globalización es tan profundo que, inclusive, ha orillado a muchos países a modificar sus estrategias debido a que la producción, la distribución y el consumo se desarrollan en un ámbito internacional.

En el caso del transporte y en particular del marítimo, las consecuencias se han reflejado en que el desarrollo organizacional y tecnológico se orienta a mejorar la productividad, a ampliar tanto la calidad como escala de los servicios y, sobre todo, a disminuir costos, lo cual ha incrementado la competencia y generado una concentración a través de adquisiciones o alianzas.

En los puertos la globalización también ha causado cambios motivados por la logística global, la contenerización y el incremento en los volúmenes de operación, inclusive los organismos internacionales, vinculados con el comercio, han clasificado a los puertos en relación con la función que desempeñan en las cadenas de transporte o distribución dando lugar a:

- *Puertos de primera generación*, los que sirven básicamente, como interfase entre dos medios de transporte, sin que se registre valor agregado a las mercancías;

---

<sup>15</sup> Revista de Comercio Exterior, El transporte marítimo en los tiempos de la globalización, Vol. 54, Núm. 8, agosto 2004, pág. 749.

- *Puertos de segunda generación*, que se caracterizan por adicionar a la interfase de embarque-desembarque servicios complementarios a la industria; y
- *Puertos de tercera generación*, cuya característica es que la actividad portuaria se vincula directamente con la logística del transporte a través de servicios comerciales de distribución y donde el intercambio de información electrónica entre la comunidad portuaria es, quizá, uno de los factores que aportan mayor valor agregado.

En el caso de las terminales de contenedores, que por sus características se ligan más con la logística global, también se ha establecido una clasificación en virtud al papel que desempeñan en las redes globales de transporte, por lo que ahora encontramos las terminales siguientes:

- *Concentradas o "hub"*, atienden las demandas de transporte marítimo de las naciones vecinas rodeadas por una misma cuenca oceánica o de los puertos de más de un continente.
- *Regionales*, se encargan del comercio total de una costa o litoral de un continente.
- *Subregionales*, que operan las necesidades de transporte marítimo de una parte de un continente.
- *De conexión directa*, que presta servicios sólo a los mercados del interior de su propia zona de influencia, pero conectando con los buques de las principales líneas navieras; y
- *Alimentadoras* que se dedican únicamente a los mercados de su propia zona de influencia, pero conectados por barcos de líneas secundarias.

Como se observa, el efecto de la globalización en los puertos hace contrariamente a lo que sucedía en décadas pasadas, que un puerto se podía constituir como un verdadero monopolio por su posición estratégica y limitaciones importantes en infraestructura, ahora el elemento determinante es la especialización, sus enlaces logísticos y sus vínculos comerciales, principalmente con el exterior, impactando en la relevancia de un puerto, de ahí que la participación de operadores globales de terminales portuarias, es un nuevo elemento a considerar en el tipo de administración portuaria por definir, ya sea en el caso de que se incorporen al puerto o que se compita con ellos.

## 2.1 Inserción de México en la globalización 1982-1994

Para ingresar a la globalización, los países han tenido que modificar sus estructuras tanto internas como externas, adoptando nuevos mecanismos políticos y económicos con el objeto de tomar una participación más activa en la misma.

Nuestro país no podía permanecer aislado al mismo proceso globalizador siendo necesaria su inserción en esta nueva dinámica económica internacional.

A continuación observaremos como fue la inserción de México a la globalización, iniciaremos presentando las acciones llevadas a cabo por el Presidente de la República Miguel de la Madrid Hurtado, quien preparó el camino para la apertura comercial de nuestro país y proseguiremos con el Presidente Carlos Salinas de Gortari quien dio continuidad a la misma.

### **Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988)**

Durante varias décadas el Partido Revolucionario Institucional (PRI) había gobernado nuestro país, agudizando los problemas principalmente económicos, en cada sexenio. Derivado de esta situación, en las elecciones para presidente de la República Mexicana de 1982 el PRI presentó una crisis de credibilidad y descontento, reflejado en la deserción electoral del partido, sin embargo, una vez más un candidato del PRI ganaba las elecciones, Miguel de la Madrid Hurtado, quien inmediatamente llevó a cabo una política de estabilización tendiente a reducir la presencia social del Estado y en consecuencia reducir su posición en la estructura del poder, mediante tres programas: Programa Inmediato de Recuperación Económica (PIRE), Programa de Aliento y Crecimiento (PAC) Y Pacto de Solidaridad Económica (PSE).

#### ♦ *Programa Inmediato de Recuperación Económica*<sup>16</sup>

Este programa se puso en marcha el 1º de diciembre de 1982 teniendo como objetivos luchar contra la crisis, la devaluación del peso, la restricción de las importaciones, el inicio de la primera renegociación económica y el otorgamiento de un aumento salarial de emergencia. Dicho programa fue proyectado a corto plazo (2 años). Siendo un plan de reordenación, buscó transformar a fondo los sistemas de producción, distribución y

<sup>16</sup> Gómez Tello Ma. de la Luz. TESIS: "La política exterior de CSG ¿continuidad o transformación 1988-1994". 1999. p.7

financiamiento a fin de tener acceso a estadios superiores de desarrollo económico y social, el aspecto apremiante era bajar la inflación y sólo después crecer. Así mismo se buscó el saneamiento de las finanzas públicas, se redefinió el papel del Estado en la economía; se iniciaron procesos de desregulación económica y desincorporación de empresas no estratégicas ni prioritarias y se flexibilizó ligeramente el marco regulatorio de la inversión extranjera directa.

El 1984 fue evaluado el programa, el cual presentó un déficit financiero en el sector público, el superávit de la cuenta corriente de la balanza de pagos se deterioró considerablemente y no alcanzó a proveer la cantidad de divisas requeridas para el pago del servicio de la deuda externa, por lo cual fue extendido dos años más.

◆ **Pacto de Aliento y Crecimiento**<sup>17</sup>

Para luchar contra la inflación, el estancamiento, el déficit en la balanza de cuenta corriente, la caída de los precios del petróleo y los errores del plan anterior surge el PAC, en junio de 1986, el cual, no continuó con la consigna de pagar la deuda externa a costa del crecimiento y los niveles de bienestar para en lo sucesivo, adherirse al principio; "para pagar se debe primero crecer", aumentar la capacidad económica del país y cumplir, hasta ese momento, con los acreedores del exterior sin mayor sacrificio interno y sin riesgos adicionales para la estabilidad política del país.

◆ **Pacto de Solidaridad Económica**<sup>18</sup>

El gobierno junto con el sector obrero, campesino y empresarial, el 15 de diciembre de 1987, dio inicio a un nuevo plan denominado Pacto de Solidaridad Económica, conformado por cinco grandes fases durante las cuales se implementaron diversas medidas, que incluyeron, una reforma fiscal, la privatización de empresas de propiedad estatal, la renegociación de la deuda externa, la reforma al sistema financiero y *la apertura comercial*.

La década de los ochenta denominada como "la década perdida" se caracterizó fundamentalmente por la contienda creciente entre las grandes potencias económicas y comerciales y por el acceso a los mercados. Miguel de la Madrid dio énfasis a la multilateralidad reflejada en la constitución, en 1983, del Grupo de Contadora y,

<sup>17</sup> Ibidem, p. 12

<sup>18</sup> Ibid, p.14

posteriormente, con el Consenso de Cartagena, cuyo origen se debió a la situación por la que atravesaban los países latinoamericanos en conjunto.

La Reunión de Cartagena fue llevada a cabo en 1984, congregándose 11 países latinoamericanos los cuales postularon su criterio de la corresponsabilidad en respuesta al problema del endeudamiento y la interrelación de éste con el proteccionismo comercial de los países industrializados.

Entre las políticas llevadas a cabo por Miguel de la Madrid encontramos la apertura de la economía mexicana que buscó insertar a las ramas productivas del país en los mercados internacionales, se logró una renegociación de la deuda externa, ante la comunidad financiera internacional, logrando que más de la mitad fuera reestructurada conforme a un nuevo plazo.

El 27 de noviembre de 1985 se anunció, la solicitud de adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (conocido por sus siglas en inglés como GATT), organismo que tiene como objetivo principal propiciar el desarrollo del comercio internacional mediante el libre cambio, eliminando el proteccionismo, lo cual fue interpretado como el medio para insertar a nuestro país en el Sistema Normativo de Comercio Internacional, permitiéndole participar como miembro de pleno derecho en la Nueva Ronda de Negociaciones Multilaterales, la Ronda de Uruguay. Este proceso de adhesión concluyó el 24 de agosto de 1986, fecha previa a la establecida en la agenda de negociaciones, convirtiendo a México en el 92º miembro de la organización. También se promovieron negociaciones bilaterales y multilaterales para dar mayor acceso a las exportaciones mexicanas en el mercado internacional. El presidente Miguel de la Madrid viajó a varios países de Europa con el objeto de concertar acuerdos comerciales.

Por lo anteriormente expuesto se dice que Miguel de la Madrid Hurtado preparó el camino para la apertura comercial de México.

#### **Carlos Salinas de Gortari (1988-1994)**

Carlos Salinas de Gortari dio continuidad a la política de apertura comercial y eliminación de barreras arancelarias de Miguel de la Madrid aprovechando la coyuntura internacional que se estaba presentando al finalizar la Guerra Fría en 1989 con la caída del muro de Berlín.

En un principio el gobierno fijó su mirada en reanimar las fuerzas internas del país y reestablecer la credibilidad de los centros financieros internacionales en México a través de la estabilización de precios y ajustes macroeconómicos.

Entre los objetivos de la política exterior que llevaría a cabo Carlos Salinas de Gortari, estaba el promover el interés nacional en foros multilaterales, centros políticos, financieros, económicos y tecnológicos internacionales para dar a conocer las transformaciones internas del nuevo gobierno y las oportunidades que ofrecía para la inversión extranjera. Así como la promoción de una diversificación de nuestros vínculos hacia otras regiones geográficas, a fin de evitar una excesiva concentración de nuestras relaciones exteriores con Estados Unidos, a través de giras de trabajo realizadas en Estados Unidos, Canadá, Europa Occidental, Japón, América Latina y la Cuenca del Pacífico. Una característica de la política exterior de Salinas fue "vincular al país con el exterior para el fortalecimiento económico y social interno lo cual se vería reflejado en un aumento de prestigio, influencia y capacidad negociadora del país, en el ámbito internacional"<sup>19</sup>.

Lo anterior también implicó la decisión de negociar un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, la decisión de convocar la Primer Cumbre Iberoamericana, el acercamiento a la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), el ingreso al Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD), la construcción del Grupo de los Tres con Colombia y Venezuela; la decisión de convocar a una Cumbre Mundial a favor de la Infancia; la participación de las instancias de cooperación económica de la Cuenca del Pacífico; y la insistencia de reformar y encontrar un nuevo equilibrio entre los principales órganos de las Naciones Unidas y la demanda de reestructurar al Consejo de Seguridad para hacerlo más representativo de todos los miembros de la comunidad internacional.

Como miembro del GATT (actualmente OMC), México participó en todas sus actividades y, a través de la cláusula de nación más favorecida, disfrutó de todas las concesiones arancelarias negociadas por otras partes contratantes desde la entrada en vigor del Acuerdo General. Además, tiene a su alcance otros beneficios del GATT entre los cuales destaca la posibilidad de recurrir al procedimiento de solución de controversias y de utilizar las medidas de salvaguarda previstas en el Acuerdo General para proteger su producción nacional.

---

<sup>19</sup> ROZENTAL, Andrés. *La política exterior de México en la era de la modernidad*, ed. fce. México P.13



El ingreso al GATT significó para México un acceso más seguro y previsible de sus exportaciones a los mercados de otros países. Además, le permitió participar en el diseño de las nuevas normas que regirían el comercio internacional, le ofreció mecanismos equitativos para resolver controversias comerciales y la posibilidad de diversificar sus relaciones comerciales.

Al ingresar a la OCDE, México estaría en posibilidad de participar como miembro de pleno derecho en todas las actividades de la Organización que convenga a sus intereses. Entre los beneficios que le aportaría su adhesión a este organismo destacan los siguientes:

- 1) La adopción de compromisos respecto a ciertos estándares internacionales de conducta garantizaría la consolidación de los avances que México ha realizado en materia económica, ya que las políticas de los países miembros de la Organización coinciden con la que México ha adoptado.
- 2) El intercambio de experiencias en el diseño de políticas con otros países miembros y la posibilidad de participar en un foro en donde se consultan y coordinan las políticas macroeconómicas de los países más desarrollados; además, México tendría acceso al cúmulo de información que genera la Organización en múltiples áreas de interés económico y social.
- 3) Al quedar considerado como un país de menos riesgo, México podría aumentar significativamente su captación de inversión extranjera y obtener acceso al financiamiento internacional en términos más ventajosos.

De esta manera México se integraba al proceso globalizador que en el ámbito internacional se venía desarrollando.

## **2.2 México y los tratados Internacionales en la cuenca del pacífico**

### **Cuenca del pacífico**

Cuenca del Pacífico se localiza en el océano del mismo nombre que tiene una superficie de 166 millones de km<sup>2</sup>, el más grande de la Tierra y que ocupa el 46% de la superficie de ésta, agrupa en la actualidad a 47 países cuyo litoral bordea el océano Pacífico, 24 ribereños o costeros de los cuales 11 son latinoamericanos y 23 países insulares.

La zona tiene una notable importancia política, comercial y militar para los países integrantes de la misma, ya que en unas cuantas décadas el poder político y la influencia económica se han trasladado a esta parte de la Tierra. Por ello países como China, Japón, Estados Unidos y Rusia no pueden dejar de lado la importancia de la Cuenca, en donde se concentra el 50% de la población mundial, el mismo porcentaje de PNB mundial, 40% del comercio, el 94% de la seda natural, 87% de caucho, 70% de algodón, 63% de la lana, 50% del carbón, gas natural y uranio, 21% de las reservas probadas del petróleo, 25% del tráfico aéreo y el 70% de los satélites de telecomunicaciones. Asimismo existe un importante tráfico marítimo, comercial y militar, sin descontar los principales bancos internacionales.<sup>20</sup>

Asimismo se atestigua el surgimiento de otras naciones con altas posibilidades comerciales e industriales como los Nic's, (New industrialized countries, o países de reciente industrialización) principalmente Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong y Singapur, llamados también "los cuatro pequeños dragones", países que a pesar de ser rivales comerciales de Estados Unidos y Japón, necesitan asistencia militar y económica de los mismos.

#### **Intereses económicos en la zona**

Los países que más destacan por su contribución económica a la cuenca son Estados Unidos, Japón y Canadá que juntos representan el 80% de la producción total de la región, que a la vez son los mercados más importantes del mundo. Armando Herrerías en su libro titulado "*Historia del pensamiento económico*" menciona que "...los acontecimientos que condujeron a varios gobiernos de la región a tener un mayor contacto y dinámica en dicha zona fueron la aguda depresión económica que azotaba a Europa y Estados Unidos en la década de los setentas; el surgimiento de China como potencia mundial; la emergencia de economías prósperas en el Pacífico asiático a partir de la década de los setentas, es decir, los cuatro dragones; la penetración cada vez mayor de las inversiones y productos japoneses en los países de la región; la pérdida de competitividad de la economía norteamericana frente a los nic's de Asia y Japón, así como el creciente proteccionismo de Estados Unidos que impulsa la inversión de los países asiáticos en la frontera norte de México..." Esto último con el propósito de aprovechar las ventajas comparativas e incursionar en el mercado americano. El fenómeno de la globalización económica está determinado por la creciente interdependencia entre las naciones, sobretudo en el sector manufacturero, mismo que en el

<sup>20</sup> Ibidem, p. 376

plano internacional comparte cada vez más sus procesos productivos; con ellos se estructura una nueva división del trabajo, basada en el uso de tecnologías complejas que requieren mano de obra calificada, lo que le da un mayor valor agregado a la producción.

En la actualidad la cuenca del Pacífico es considerada el área más dinámica del mundo. Representa el 40% de la población total y del comercio mundial así como el 50% del total de la riqueza global. México tiene gran importancia en la región y es miembro del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, del de Cooperación Económica del Pacífico y del Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés).

A continuación haremos mención de los tratados comerciales firmados por México en la cuenca del Pacífico: Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico, Tratado de Libre Comercio con América del Norte, Grupo de los Tres, Acuerdo de Libre Comercio con Chile y el intercambio comercial que mantiene con América Central.

## **2.2.1 Mecanismo de Cooperación Económica Asia-pacífico (APEC)**

### ***Antecedentes***

La idea de crear una zona económica en la Cuenca del Pacífico surge en 1965 con el japonés Kiyoshi Kojima, de la Universidad de Hitotsubashi Tokio, quien propuso una asociación de libre comercio del pacífico que incluyera a Estados Unidos, Canadá, Australia, Nueva Zelanda y Japón<sup>21</sup>, debido a la preocupación por la creación de la Comunidad Económica Europea (CEE, hoy Unión Europea). Esta propuesta, sin embargo, no se llevó a la práctica debido a las reservas de algunos países frente a las aspiraciones hegemónicas de Japón en Asia Oriental y por el temor de las naciones menos industrializadas del área sobre los posibles efectos de un acuerdo de esa naturaleza.

En 1967, Malasia, Tailandia, Indonesia, Singapur, Filipinas, Brunei Darassalam, Vietnam, Laos, Camboya y Myanmar formaron la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ANSEA) como un organismo gubernamental con sede en Indonesia. En el mismo año, por iniciativa del Comité Cooperativo de Negocios Japón-Australia se instauró el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (CECP). No obstante esta iniciativa, sus creadores fueron Japón y Estados Unidos, y se adhirieron después Australia, Canadá y Nueva Zelanda.

<sup>21</sup> HERRERÍAS, Armando. Historia del pensamiento económico. Ed. Limusa. México, 2001, p. 375.

Estas cinco naciones lo constituyeron durante dos decenios; a partir de 1987 empezaron a invitar a países de la región asiática y latinoamericana hasta sumar los 27 países que hoy día lo integran.

En 1980, por iniciativa de los primeros ministros Ohira, de Japón, y Frazer, de Australia, se organizó en Canberra el seminario de la Comunidad del Pacífico. El propósito de este encuentro fue identificar los componentes de la cooperación económica de la región Asia Pacífico y establecer mecanismos para mejorar la cooperación regional y, en última instancia, crear una gran comunidad en el Pacífico.

A partir de ese año se establecieron reuniones generales cada 18 meses en ciudades de los países miembros con la finalidad de discutir directrices, generar declaraciones, acuerdos y documentos que determinarían de manera consensual el rumbo de la región.

Es en la quinta reunión general de Vancouver en 1986 cuando se constituye de manera formal la Conferencia de Cooperación Económica del Pacífico (CCEP) que a partir de 1992 se convirtió en el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC).

### **Origen**

El APEC se creó en Canberra en noviembre de 1989 por iniciativa de los primeros ministros de Australia y Japón, Bob Hawke y Noburo Takeshina, respectivamente. Desde el principio, fue ideado como un mecanismo de diálogo y consulta, no de negociación, relacionado con políticas de promoción de libre comercio y de cooperación económica entre los países de la región. A sus reuniones acudirían los ministros de relaciones exteriores y de comercio de los países integrantes.

Esta iniciativa atendió la necesidad inminente de integración y de internacionalización de los asuntos económicos y políticos de la región del Pacífico.

El Mecanismo de Cooperación Económica de Asia Pacífico (por sus siglas en inglés APEC) tiene 21 miembros -referidos como "Economías Miembros"-, que reúnen a más de 2.5 billones de personas, un PGB combinado de US\$ 19 trillones, y el 47% del comercio mundial. También representa a la región más dinámica económicamente en todo el mundo, generando cerca del 70% del crecimiento económico global en sus primeros 10 años<sup>22</sup>

<sup>22</sup> [http://www.direcon.cl/html/acuerdos\\_internacionales/apec\\_01.php](http://www.direcon.cl/html/acuerdos_internacionales/apec_01.php)

Las 21 economías APEC son: Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, República Popular China, Hong Kong, China, Indonesia, Japón, República de Corea, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, República de las Filipinas, Federación Rusa, Singapur, Taipei chino, Tailandia, Estados Unidos de América y Vietnam.

México ingresó a APEC en 1993 con el objetivo de intensificar sus relaciones con los países de Asia-Pacífico y como respuesta a la estrategia de diversificación de relaciones, así como por los lineamientos en materia de negociaciones comerciales internacionales.

La presencia de México en estos foros permite un contacto directo y un mejor conocimiento de los cambios económicos en la zona, principalmente en materia de inversión, tecnología y comercio, lo que abre oportunidades para México en la ampliación de su base tecnológica y productiva, en la exportación a mercados de oriente y en la atracción de nuevas inversiones.

### **Objetivos**

Los objetivos principales del APEC se establecieron en la tercera reunión ministerial realizada en Seúl, Corea Del Sur, en 1991. Éstos son:

- Contribuir a sostener el crecimiento y el desarrollo de la región y en consecuencia los de la economía mundial.
- Contribuir a ampliar los beneficios para la economía regional y mundial de la creciente interdependencia económica, mediante el impulso del flujo de bienes, servicios, capital y tecnología.
- Desarrollar y fortalecer la apertura del sistema comercial multilateral para el beneficio de la región Asia Pacífico y de otras economías del mundo y reducir las barreras al comercio de bienes y servicios entre los miembros del organismo, de una manera consistente con los principios del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y de Comercio (GATT), hoy Organización Mundial del Comercio.

#### **2.2.2 Tratado de Libre Comercio con América del Norte**

México es el tercer socio comercial más importante de Estados Unidos, después de Canadá y Japón. En 1995, el segundo año completo del Tratado de Libre Comercio de Norte América (TLC), el comercio mexicano con Estados Unidos alcanzó un récord de 120 mil millones de dólares. Durante ese año, las exportaciones mexicanas a Estados Unidos fueron de un total

de 66 mmd, mientras las importaciones estadounidenses registraron un total de 54 mmd. En 1996, el comercio Estados Unidos - México, está encaminado a alcanzar un récord de 140 mil millones de dólares<sup>23</sup>.

El Tratado de Libre Comercio (TLC) al igual que el resto de las negociaciones comerciales internacionales llevadas a cabo por México, complementa y fortalece las políticas de cambio estructural de la economía y de apertura comercial que México inició aproximadamente a mediados de los ochentas, con el fin de crear condiciones para aumentar el número de empleos, su tasa de crecimiento y su nivel de remuneración.

El Tratado consta de un preámbulo y 22 capítulos agrupados en ocho partes. En el preámbulo, los tres países confirman su compromiso de promover el empleo y el crecimiento económico en la región mediante la expansión del comercio y las oportunidades de inversión. Ratificaron su convicción de que el Tratado permitirá aumentar la competitividad de las empresas mexicanas, canadienses y estadounidenses, sin descuidar la protección del medio ambiente. Y reiteraron el compromiso de promover el desarrollo sostenible y proteger, ampliar y hacer cada día más efectivos los derechos laborales, así como mejorar las condiciones de trabajo en los tres países.

La primera parte del Tratado, Aspectos Generales, contiene los objetivos (capítulo I) y las definiciones generales (capítulo II).

Los objetivos del Tratado desarrollados de manera más específica a través de sus principios y reglas, son los siguientes:

- a) Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación fronteriza de bienes y servicios entre los territorios de las partes;
- b) Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio;
- c) Aumentar substancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las partes;
- d) Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en territorio de cada una de las partes; crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del tratado, su administración conjunta y para la solución de controversias;

---

<sup>23</sup><http://zedillo.presidencia.gob.mx/pages/visitas/usa97/eltlc.html>

- e) Establecer, lineamientos para la cooperación trilateral, multilateral y regional, encaminada a ampliar y mejorar los beneficios del tratado.

El capítulo XII, "Comercio transfronterizo de servicios", cubre actividades tan diversas como la construcción, los servicios profesionales, los de computación, el transporte terrestre, las telecomunicaciones, *los servicios portuarios*, los aéreos especializados, los de reparación y mantenimiento, el comercio al mayoreo y menudeo, los servicios de telecomunicación de valor agregado y los turísticos, entre otros. Para todos ellos, el TLC establece una serie de principios generales:

- 1) Trato nacional (artículo 1202). El país importador otorgará al proveedor extranjero un trato equivalente al que proporciona a sus nacionales o a los proveedores locales de un estado o provincia.
- 2) Trato de nación más favorecida (artículo 1203). Los tres países se otorgan entre ellos un trato no menos favorable que el que concedan, en cualquier servicio, a otra nación no miembro.
- 3) No obligatoriedad de residencia (artículo 1205). El proveedor de un servicio podrá proporcionarlo desde cualquier país de la región, independientemente de su domicilio permanente.

Según el preámbulo del Tratado con la firma de éste se pretendió: Reafirmar los lazos especiales de amistad y cooperación entre sus naciones, contribuyendo al desarrollo armónico, a la expansión del comercio mundial y a ampliar la cooperación internacional, creando un mercado más extenso y seguro para los bienes y los servicios producidos en sus territorios, entre otros.

### 2.2.3 Acuerdo de Libre Comercio México-Chile

Dada la distancia entre los dos países y el bajo nivel de comercio y las relaciones políticas a primera vista parecería ilógico que suscribieran un acuerdo de libre comercio, sin embargo, hay varios factores que lo explica entre ellos: la coincidencia en la política de apertura comercial y el reestablecimiento de las relaciones diplomáticas en marzo de 1990, esto llevó al inicio de negociaciones tendientes a concertar un Acuerdo Amplio de Comercio e Inversión entre México y Chile, con el objetivo de contar con reglas seguras, transparentes y de fácil

utilización por parte de los agentes económicos de ambos países, para ampliar el comercio de bienes y servicios, así como para promover flujos de inversión.

Estas negociaciones tomaron en cuenta la propuesta de 10 puntos que México presentó en la ALADI para reactivar esa Asociación, así como el avance en las negociaciones para lograr un Tratado de Libre Comercio (TLC) entre México, Estados Unidos y Canadá. El 22 de septiembre de 1991 se suscribió un Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile, que entró en vigor a partir del 1 de enero de 1992, en sustitución de todos los demás instrumentos existentes entre ambos países en el marco de la ALADI.

El programa de liberalización del Acuerdo entre México y Chile tiene las siguientes características<sup>24</sup> :

- 1) Se aplica a todo el universo arancelario, con excepción de un limitado número de productos.
- 2) Se consolida un arancel máximo común de 10 % entre los dos países.
- 3) El arancel máximo común se reduce en una cuarta parte cada año, lo que permitirá una liberalización total para la gran mayoría de los productos a partir de 1996.
- 4) Para un limitado número de productos, se aplica una desgravación más lenta que permitirá la liberalización total a partir del 1 de enero de 1998.
- 5) Los productos negociados con anterioridad en el marco de la ALADI continúan disfrutando de las preferencias pactadas, hasta que estas sean superadas por la aplicación del programa de desgravación del Acuerdo.
- 6) A partir del 1 de enero de 1992, ambos países eliminaron las restricciones no arancelarias, con excepción de las comprendidas por el artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1980 y se comprometieron a no aplicar nuevas medidas de este tipo en el intercambio bilateral.
- 7) Para el sector automotriz se establece la liberalización total a partir del 1 de enero de 1996, con aplicación de una regla de origen distinta a la del régimen general.

<sup>24</sup> BLANCO, Mendoza Herminio. Las negociaciones comerciales de México con el mundo. Ed. FCE. México 1994. pág. 129-130.



- 8) Los productos con desgravación lenta o especial, así como los que quedan fuera del Acuerdo, son los mismos para los dos países.

Para que los productos puedan beneficiarse del programa de liberación del Acuerdo deberán cumplir con el régimen de origen establecido por la resolución 78 del Comité de Representantes de la ALADI, que en términos generales prevé el salto arancelario y establece un 50% de contenido nacional. El correspondiente certificado de origen debe incluir una declaración del productor final o del exportador en la que manifieste el cumplimiento de las disposiciones sobre el origen.

Para evitar la utilización de recursos proteccionista y atender los problemas que pudieran surgir como resultado del programa de liberación, el Acuerdo prevé la aplicación de cláusulas de salvaguarda transparentes, temporales y no discriminatorias, que permiten la adopción de medidas estrictamente necesarias para solucionar la situación que se presente, conforme a lo establecido por el GATT (actualmente OMC).

En el Acuerdo, los países convinieron combatir toda práctica desleal de comercio, como el dumping y el otorgamiento de subvenciones a la exportación y otros subsidios internos de efectos equivalentes. Para atender las situaciones de esta naturaleza que pudieran presentarse en el comercio recíproco, los países podrán aplicar su legislación sobre estas materias. Se prevé el intercambio de información, a efecto de agilizar las expediciones de las resoluciones definitivas.

El Acuerdo establece libre acceso a las cargas marítimas del comercio exterior para los buques que se consideren de bandera nacional de conformidad con las respectivas legislaciones. También permite a las empresas aéreas de ambos países la prestación de servicios regulares y no regulares para puntos que no estén más allá de la ciudad de México y de Santiago de Chile<sup>25</sup>.

Para la solución ágil de las diferencias que surjan de la interpretación, aplicación o incumplimiento del Acuerdo, se cuenta con un mecanismo neutral que incluye la realización de consultas entre las partes, la mediación de la Comisión Administradora del Acuerdo y, en última instancia el arbitraje por medio de paneles.

Para lograr el mejor funcionamiento del Acuerdo se creó una Comisión Administradora, la cual ha realizado algunas reuniones en las que se han aprobado el formato de los

certificados de origen, el reglamento de arbitraje y el procedimiento para la aplicación de cláusulas de salvaguarda. Asimismo, se han creado grupos de trabajo para atender los asuntos relacionados con normas técnicas, compras de gobierno, inversión, otros servicios y propiedad intelectual e industrial.

Las dos economías emprendieron programas de liberación a largo plazo a un ritmo relativamente acelerado incluidas reformas al capital y al comercio, y un proceso de privatización.

El Acuerdo de Libre Comercio México-Chile se firmó el 17 de Abril de 1998 y entró en vigor el 1º de Agosto de 1999. Este tratado, constituyó un gran avance en la estrategia de política de negociaciones comerciales internacionales de México, la cual buscó ampliar, diversificar y mejorar el acceso de los productos nacionales a los mercados externos, permitió obtener reciprocidad al proceso de liberalización comercial, redujo la vulnerabilidad de los exportadores mexicanos ante medidas unilaterales por parte de nuestros socios comerciales y fomentó los flujos de inversión extranjera directa hacia México.

El capítulo de acceso a mercados estableció la eliminación de aranceles y barreras no arancelarias entre las partes. Se establecieron plazos de desgravación que permitieron a los sectores productivos de Chile y de México ajustarse a la apertura comercial, cuidando la sensibilidad de los diferentes sectores productivos de los países. Reconociendo la asimetría en las economías, México se abrió más rápido que Chile, tanto en tasas base como en plazos de desgravación.

Entre los objetivos de la firma de este tratado tenemos los siguientes: eliminar barreras al comercio, promover condiciones para una competencia justa, incrementar las oportunidades de inversión, proporcionar protección adecuada a los derechos de propiedad intelectual, establecer procedimientos efectivos para la aplicación del Tratado y la solución de controversias, así como fomentar la cooperación bilateral, regional y multilateral.

#### **2.2.4 Grupo de los Tres**

El Tratado del Grupo de los Tres (G-3), surgió en la ciudad de Nueva York el 30 de septiembre de 1990, en el marco de la declaración conjunta de los presidentes de Colombia,

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 131

Venezuela y México, se firmó el 13 de junio de 1994 y entró en vigor el 1° de enero de 1995. El comercio entre Colombia y Venezuela seguirá rigiéndose por el acuerdo de Cartagena (Grupo Andino).

El Grupo se formó con el objeto de promover la cooperación e integración entre los tres países y con el resto de América Latina y el Caribe. Se han integrado Grupos de Alto Nivel formados por representantes de cada país quienes son responsables de la ejecución de acciones concretas en once áreas prioritarias: energía, comercio, telecomunicaciones, transporte marítimo, transporte aéreo, transporte terrestre, finanzas, cultura, turismo, medio ambiente, cooperación con Centroamérica y el Caribe. Desde la formación del Grupo de los Tres se han celebrado reuniones de presidentes para evaluar los avances de los trabajos de los Grupos de Alto Nivel<sup>26</sup>.

En noviembre de 1990 se constituyó el Grupo de Comercio del G-3 con el propósito de considerar la suscripción de un acuerdo amplio de comercio e inversión. El 18 de julio de 1991, con motivo de la Primer Reunión Cumbre Iberoamericana, celebrada en Guadalajara, los presidentes de los países integrantes del G-3 firmaron un Memorándum de Entendimiento, con el que reiteran y formalizan el compromiso de firmar un Acuerdo Trilateral de Libre Comercio en el marco de la ALADI. En el Memorándum se definieron los objetivos del acuerdo: estimular, intensificar y diversificar las relaciones económicas y comerciales de los países miembros; promover la inversión; y propiciar una acción coordinada en los foros económicos internacionales. Además se definieron principios de negociación para los temas de liberación comercial, normas de origen, salvaguardas, normas sobre competencia, armonización de incentivos, compras de gobierno, transporte, promoción de inversiones, normas técnicas, solución de controversias y tributos internos.

*Temas y grupos de negociación<sup>27</sup>*

|      | <i>Temas</i>       | <i>Grupos</i>  |
|------|--------------------|--|
| II.  | Acceso a mercados  | 1. Aranceles y barreras no arancelarias<br>2. Reglas de origen<br>3. Agricultura       |
| III. | Reglas de comercio | 4. Normas técnicas<br>5. Medidas sanitarias y fitosanitarias<br>6. Prácticas desleales |

<sup>26</sup> *ibid*, P. 132.

<sup>27</sup> Fuente: Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
|                               | 7. Salvaguardas                            |
|                               | 8. Solución de controversias               |
| IV. Inversión                 | 9. Inversión                               |
| V. Compras del sector público | 10. Compras                                |
| VI. Comercio de servicios     | 11. Principios sobre comercio de servicios |
|                               | 12. Telecomunicaciones                     |
|                               | 13. Transportes                            |
|                               | 14. Servicios financieros                  |
| VII. Propiedad intelectual    | 15. Propiedad intelectual.                 |

Asimismo, se establecieron disposiciones para garantizar la compatibilidad de las obligaciones asumidas por Colombia y Venezuela dentro del Grupo Andino, en el marco del Acuerdo de Cartagena. Con estas bases, se desarrolló una primera etapa de negociaciones comerciales en el Grupo de los Tres.

Conforme al acuerdo del Grupo de los Tres, se eliminaron totalmente los aranceles aduaneros a lo largo de un período de 10 años. Las excepciones son especialmente importantes en el sector agrícola. A diferencia de la mayoría de los acuerdos comerciales entre países de América Latina, el acuerdo del Grupo de los Tres no sólo contiene disposiciones sobre aranceles, sino que se refiere a asuntos tales como derechos de propiedad intelectual, servicios, compras gubernamentales, e inversiones.

El tratado busca un acceso amplio y seguro a los respectivos mercados, a través de la eliminación gradual de aranceles, reconociendo los sectores sensibles de cada país. Establece disciplinas para asegurar que la aplicación de las medidas internas de protección a la salud y la vida humana, animal y vegetal, del ambiente y del consumidor, no se conviertan en obstáculos innecesarios al comercio. Igualmente fija disciplinas para evitar las prácticas desleales de comercio y contiene un mecanismo ágil para la solución de las controversias que puedan suscitarse en la relación comercial entre los países.

La inclusión de una cláusula de adhesión dentro del tratado, se permite la integración a éste instrumento comercial de otras naciones latinoamericanas.

Con el Tratado se busca aumentar el comercio y la inversión y crear amplias oportunidades que se traduzcan en una mejora en los niveles de vida en los tres países.

### 2.2.5 Intercambio comercial con América Central

Buscando reforzar su política hacia América Central, México, ha suscrito varios acuerdos con cada uno de los países centroamericanos. Dichos acuerdos tienen como objeto otorgar concesiones arancelarias orientadas a fortalecer e impulsar el comercio de Centroamérica hacia México.

Algunos de los principios que rigen dichos acuerdos y que buscan lograr el desarrollo de corrientes bilaterales de comercio e inversión son: eliminación gradual de aranceles y barreras no arancelarias; fortalecimiento de la cooperación financiera; identificación de la oferta exportable de Centroamérica y sus ventajas comparativas; promoción de la inversión extranjera; abastecimiento del consumo centroamericano de energéticos; desarrollo del sector primario, y cooperación técnica y científica.

Con el propósito de cumplir con estos principios, el 20 de agosto de 1992 se firmó el Acuerdo Marco Multilateral, a partir del cual se define la normatividad básica para promover la negociación comercial entre los gobiernos de México y los países de Centroamérica.

Con base en el Acuerdo Marco, el gobierno de México se ha propuesto celebrar Acuerdos de Complementación Económica con los países centroamericanos que garanticen el acceso recíproco, estable y permanente a los mercados, que faciliten el aprovechamiento de la complementariedad económica y las ventajas competitivas de cada país<sup>28</sup>.

En este intercambio comercial realizado con Centroamérica se han tenido dos vertientes que son: las negociaciones bilaterales y multilaterales. Costa Rica y Nicaragua han optado por las negociaciones bilaterales, en tanto que Guatemala, Honduras y El Salvador han manifestado su preferencia por negociar en bloque respetando la conformación del "Triángulo del Norte".

Los temas a negociar en dichos Acuerdos son: aranceles y barreras no arancelarias, reglas de origen, agricultura, salvaguardas, normas técnicas, medidas zoo y fitosanitarias, prácticas desleales, solución de controversias, inversión, compras del sector público, servicios y propiedad intelectual.

El resultado obtenido para México de las negociaciones llevadas a cabo durante los últimos 10 años del siglo XX, en Centroamérica fueron: la firma de un Acuerdo bilateral con Costa

<sup>28</sup> BLANCO, Mendoza Herminio. Las negociaciones comerciales de México con el mundo. Ed. FCE. México. 1994. p. 137.

Rica, Nicaragua y un Acuerdo Multilateral con El Salvador, Guatemala y Honduras (denominado *Triángulo del Norte*).

➤ **COSTA RICA**

Para observar cuál ha sido el intercambio comercial con Costa Rica presentamos la siguiente tabla:

Comercio México-Costa Rica  
(millones de dólares)<sup>29</sup>

|                | 1994  | 1995  | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2003     |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| Exportaciones  | 94.6  | 141.9 | 188.1 | 221.2 | 282.1 | 250.5 | 286.2 | 338.2 | 344.0 | 331.5 | 250.3%   |
| Importaciones  | 27.6  | 15.6  | 57.6  | 77.4  | 87.4  | 191.4 | 180.1 | 184.2 | 416.3 | 584.2 | 2,020.0% |
| Comercio Total | 122.2 | 157.5 | 245.8 | 298.6 | 369.6 | 441.8 | 466.3 | 522.4 | 760.3 | 915.8 | 649.4%   |

A partir de 1994 las exportaciones de México hacia Costa Rica se han incrementado año con año, sólo podemos observar una ligera disminución en el 2003. No así las importaciones que en 1995 y 2000 manifiestan una disminución pero también en los años siguientes un aumento considerablemente alto. Según estos datos en el 2003 el comercio bilateral sumó 915 millones de dólares, 649 % más que el registrado en 1994: las exportaciones mexicanas a Costa Rica sumaron 331.5 millones de dólares y las importaciones mexicanas procedentes de Costa Rica fueron 584.2 millones de dólares.

Los principales productos *exportados*<sup>30</sup> de México a Costa Rica en el 2003 fueron:

| Descripción   | Valor<br>Millones de dólares | Participación<br>% |
|---|------------------------------|--------------------|
| Monto total de las exportaciones de México a Costa Rica | 331.5                        | 100.0%             |
| Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso      | 19.7                         | 5.9                |
| Medicamentos  | 18.5                         | 5.6                |

<sup>29</sup> Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banxico.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

|   |     |     |
|---|-----|-----|
| Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores.                          | 9.3 | 2.8 |
| Aparatos para corte, seccionamiento, protección, derivación                           | 8.4 | 2.5 |
| Extracto de malta; preparaciones alimenticias de harina                               | 8.1 | 2.5 |
| Artículos para el transporte o envasado de plástico; tapones                          | 8.0 | 2.4 |
| Las demás manufacturas de caucho vulcanizado sin endurecer                            | 7.4 | 2.2 |
| Preparaciones capilares   | 6.8 | 2.1 |
| Las demás manufacturas de plástico  | 6.8 | 2.1 |
| Navajas y máquinas de afeitar y sus hojas   | 6.5 | 2.0 |
| Artículos de confitería sin cacao (incluido el chocolate blanco)                      | 6.0 | 1.8 |
| Libros, folletos, e impresiones similares, incluso en hojas sueltas                   | 6.0 | 1.8 |
| Partes para aparatos de corte y paneles o consolas para control de energía eléctrica. | 5.9 | 1.8 |
| Papel del tipo utilizado para papel higiénico y similares                             | 5.8 | 1.8 |
| Mezclas de sustancias odoríferas y mezclas  | 5.6 | 1.7 |
| Alambres, varillas, tubos, placas, electrodos y artículos similares                   | 5.4 | 1.6 |
| Tubos y accesorios de tubería   | 4.8 | 1.4 |
| Grupos electrógenos y convertidores rotativos eléctricos                              | 4.6 | 1.4 |
| Piezas aislantes totalmente de materia aislante o con simple                          | 4.5 | 1.3 |
| Pilas y baterías de pilas eléctricas.   | 4.4 | 1.3 |

Los principales productos *importados* por México provenientes de Costa Rica en el 2003 fueron:

| Descripción  | Valor               | Participación |
|--|---------------------|---------------|
|  | Millones de dólares | %             |
| Monto total de las importaciones de México a Costa Rica                          | 584.2               | 100.0%        |
| Circuitos integrados y microestructuras electrónicas                             | 346.8               | 59.4          |
| Partes y accesorios para computadoras (excepto los estuches, fundas y similares) | 74.0                | 12.7          |
| Aceite de palma y sus fracciones, incluso refinado                               | 37.2                | 6.4           |
| Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos                   | 17.4                | 3.0           |
| Asientos   | 14.3                | 2.4           |
| Hojas y tiras delgadas de aluminio   | 10.0                | 1.7           |
| Pescado congelado, excepto los filetes y demás carnes de pescado                 | 9.3                 | 1.6           |
| Calentadores eléctricos de agua de calentamiento instantáneo                     | 8.7                 | 1.5           |
| Los demás muebles y sus partes   | 6.8                 | 1.2           |
| Pilas y baterías de pilas eléctricas   | 4.3                 | 0.7           |
| Aceites de coco (de copra), de almendras de palma o de babasú                    | 4.2                 | 0.7           |
| Transformadores eléctricos, convertidores eléctricos estáticos                   | 4.0                 | 0.7           |

|   |     |     |
|---|-----|-----|
| Las demás manufacturas de caucho vulcanizado sin endurecer              | 2.9 | 0.5 |
| Aparatos y dispositivos eléctricos de encendido o de arranque           | 2.8 | 0.5 |
| Instrumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinaria | 2.3 | 0.4 |
| Medicamentos  | 1.9 | 0.3 |
| Aparatos de corte, seccionamiento, protección, derivación               | 1.7 | 0.3 |
| Diodos, transistores y dispositivos semiconductores similares           | 1.7 | 0.3 |
| Bombas (damajuanas), botellas, frascos, bocalas, tarros                 | 1.6 | 0.3 |
| Artículos para el transporte o envasado de plástico; tapones            | 1.5 | 0.3 |

### ➤ Nicaragua

En diciembre de 1997, se firmó el Tratado de Libre Comercio México-Nicaragua. Este tratado entró en vigor en 1 de julio de 1998 y es el segundo tratado de libre comercio de México con un país de Centroamérica.

El intercambio comercial a partir de 1997 lo observamos en la siguiente tabla:

#### Comercio México-Nicaragua<sup>31</sup>

(Millones de dólares)

|                | 1997 | 1998 | 1999 | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | Var. 03/97 |
|----------------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|------------|
| Exportaciones  | 64.2 | 57.5 | 64.5 | 93.4  | 91.7  | 91.0  | 111.1 | 72.9%      |
| Importaciones  | 11.4 | 13.6 | 14.8 | 26.9  | 31.4  | 27.1  | 38.1  | 232.4%     |
| Comercio total | 75.7 | 71.1 | 79.2 | 120.3 | 123.1 | 118.1 | 149.1 | 97.1%      |

En el 2003 el comercio bilateral rebasó los 149 millones de dólares, 97.1% más que en 1997 (año previo a la entrada en vigor del TLC).

Los principales productos *exportados* de México a Nicaragua en el 2003 fueron:

| Descripción  | Valor               | Participación |
|--|---------------------|---------------|
|  | Millones de dólares | %             |
| Monto total de las exportaciones de México a Nicaragua | 111.1               | 100.0%        |
| Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso     | 21.9                | 19.7          |
| Medicamentos   | 7.5                 | 6.8           |

<sup>31</sup> Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banxico.



|   |     |     |
|---|-----|-----|
| Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores.            | 5.7 | 5.1 |
| Aparatos para corte, seccionamiento, protección, derivación             | 5.6 | 5.0 |
| Extracto de malta; preparaciones alimenticias de harina                 | 5.2 | 4.6 |
| Artículos para el transporte o envasado de plástico; tapones            | 2.5 | 2.3 |
| Las demás manufacturas de caucho vulcanizado sin endurecer              | 2.1 | 1.9 |
| Preparaciones capilares   | 2.0 | 1.8 |
| Las demás manufacturas de plástico                                      | 2.0 | 1.8 |
| Navajas y máquinas de afeitar y sus hojas                               | 1.7 | 1.6 |
| Artículos de confitería sin cacao(incluido el chocolate blanco)         | 1.6 | 1.5 |
| Libros, folletos, e impresiones similares, incluso en hojas sueltas     | 1.6 | 1.5 |
| Partes para aparatos de corte, seccionamiento, protección y derivación. | 1.5 | 1.4 |
| Papel del tipo utilizado para papel higiénico y similares               | 1.4 | 1.3 |
| Mezclas de sustancias odoríferas y mezclas                              | 1.2 | 1.1 |
| Alambres, varillas, tubos, placas, electrodos y artículos similares     | 1.0 | 0.9 |
| Tubos y accesorios de tubería   | 1.0 | 0.9 |
| Grupos electrógenos y convertidores rotativos eléctricos                | 0.9 | 0.8 |
| Piezas aislantes totalmente de materia aislante o con simple            | 0.9 | 0.8 |
| Pilas y baterías de pilas eléctricas.                                   | 0.8 | 0.8 |

Los principales productos *importados* por México provenientes de Nicaragua en el 2003 fueron:

| <i>Descripción</i>  | <i>Valor</i><br><i>Millones de dólares</i> | <i>Participación</i><br><i>%</i> |
|---|--|----------------------------------|
| Monto total de las importaciones de México a Nicaragua                          | 38.1                                       | 100.0%                           |
| Cacahuates sin tostar ni cocer de otro modo.                                    | 14.8                                       | 38.9                             |
| Animales vivos de la especie bovina.  | 5.3  | 13.8                             |
| Camisas para hombres o niños  | 2.3  | 6.1                              |
| Carne de animales de la especie bovina, fresca o refrigerada.                   | 2.0  | 5.2                              |
| Carne de animales de la especie bovina, congelada                               | 1.9  | 5.1                              |
| Crustáceos, incluso pelados, vivos, frescos, refrigerados                       | 1.4  | 3.8                              |
| Flejes de madera; rodrigones tendidos; estacas y estaquillas                    | 1.3  | 3.5                              |
| Cueros y pieles curtidos o "crust" (en crosta), de bovino                       | 1.2  | 3.1                              |
| Trajes, conjuntos, chaquetas, pantalones hombres o niños                        | 1.1  | 2.8                              |
| Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico mayor a 80% | 0.7  | 1.7                              |
| Trajes sastre, conjuntos, vestidos faldas                                       | 0.7  | 1.7                              |

|   |     |     |
|---|-----|-----|
| Tripas, vejigas y estómagos de animales, excepto de pescado | 0.6 | 1.6 |
| Abrigos, chaquetones, capas, cazadoras y similares          | 0.5 | 1.3 |
| T-shirts y camisetas interiores o de punto                  | 0.4 | 1.1 |
| Despojos comestibles de animales de la especie bovina       | 0.4 | 1.1 |
| Pescado congelado excepto los filetes                       | 0.4 | 1.1 |
| Asientos  | 0.4 | 1.0 |
| Hilos, cables y demás conductores                           | 0.4 | 1.0 |
| Filetes y demás carne de pescado (incluso picada) frescos   | 0.3 | 0.9 |
| Camisetas interiores, calzoncillos, calzones                | 0.3 | 0.8 |

En el intercambio comercial realizado entre México y Costa Rica o Nicaragua encontramos una similitud entre los productos que se exportan de México hacia ambos países, aunque el porcentaje es mayor con Costa Rica. No así en las importaciones, ya que los productos que se importan de Nicaragua son en su mayoría productos del mar y de la industria textil. Considerando lo anterior parece lamentable que México contando con gran cantidad de litorales importe productos del mar disminuyendo el apoyo a la industria pesquera mexicana.

➤ **Triángulo del Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras)**

Uno de los tratados comerciales más recientes firmados por México con Centroamérica es el denominado Triángulo del Norte.

El 11 de mayo del 2000 concluyó la negociación del TLC entre México y el grupo formado por El Salvador, Guatemala y Honduras. Los representantes de las cuatro naciones se reunieron el 29 de mayo del mismo año en la ciudad de México para firmar el tratado. El TLC entre México y el Triángulo del Norte entró en vigor el 15 de marzo del 2001.

Los países del triángulo del Norte (TN) se han convertido en el principal mercado de México en América Latina. En 2003:

Los países que conforman el Triángulo del Norte importaron de México 1,007.2 mdd, 21.0% de las exportaciones mexicanas a la región latinoamericana (4,788 mdd). Esto representa un incremento de 2.3% respecto al monto registrado en el 2000 (año previo a la entrada en vigor del TLC México-TN).

Las ventas de México a esta región son superiores a la suma de las exportaciones de productos mexicanos a Brasil, Argentina y Chile.

Los principales productos *exportados*<sup>32</sup> de México al Triángulo del Norte en el 2003 fueron:

| <i>Descripción</i>   | <i>Valor</i><br><i>Millones de dólares</i> | <i>Participación</i><br><i>%</i> |
|--|--|----------------------------------|
| Monto total de las exportaciones de México al Triángulo del Norte.     | 1,007.2                                    | 100.0%                           |
| Trajes, conjuntos, chaquetas (sacos), pantalones                       | 45.2                                       | 4.5                              |
| Medicamentos   | 44.6                                       | 4.4                              |
| Depósitos, barriles, tambores, bidones, botes, cajas                   | 43.4                                       | 4.3                              |
| Preparaciones capilares  | 34.1                                       | 3.4                              |
| Dátiles, higos, piñas, aguacates, guayabas                             | 31.2                                       | 3.1                              |
| Artículos para el transporte o envasado de plástico; tapones.          | 26.6                                       | 2.6                              |
| Traje sastre, conjuntos, chaquetas, vestidos y faldas                  | 22.0                                       | 2.2                              |
| Extracto de malta; preparaciones alimenticias de harina                | 21.0                                       | 2.1                              |
| Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso                     | 19.4                                       | 1.9                              |
| Mezclas de sustancias odoríferas y mezclas                             | 17.3                                       | 1.7                              |
| Leche y nata (crema) concentradas o con adición de azúcar              | 15.8                                       | 1.6                              |
| Cebollas, chalotes, ajos, puerros y demás hortalizas aliáceas          | 15.2                                       | 1.5                              |
| Hilos, cables y demás conductores                                      | 13.8                                       | 1.4                              |
| Poli acetales, los demás poli éteres y resinas epoxi en forma primaria | 13.1                                       | 1.3                              |
| Papel del tipo utilizado para papel higiénico y papeles similares      | 13.1                                       | 1.3                              |
| Artículos de confitería sin cacao (incluido el chocolate blanco        | 11.6                                       | 1.1                              |
| Libros, folletos e impresos similares incluso en hojas sueltas         | 11.3                                       | 1.1                              |
| Polímetros de cloruro de vinilo o de otras olefinas halogenadas        | 10.4                                       | 1.0                              |
| Tapones y tapas  | 9.0  | 0.9                              |
| Agentes de superficie orgánicos (excepto el jabón)                     | 8.8  | 0.9                              |

Los principales productos *importados* por México provenientes del Triángulo del Norte en el 2003 fueron:

| <i>Descripción</i>  | <i>Valor</i><br><i>Millones de dólares</i> | <i>Participación</i><br><i>%</i> |
|---|--|----------------------------------|
| Monto total de las importaciones de México provenientes del Triángulo del Norte | 245.5                                      | 100.0%                           |
| Aceite de palma y sus fracciones, incluso refinado                              | 47.4                                       | 19.6                             |
| Caucho natural, balata, gutapercha, guayule, chicle y gomas                     | 28.6                                       | 11.8                             |
| Pilas y baterías de pilas eléctricas  | 11.1                                       | 4.6                              |

<sup>32</sup> Fuente: Secretaría de Economía con datos de Banxico

|  |     |     |
|--|-----|-----|
| Azúcar de caña o remolacha y sacarosa químicamente pura                | 7.8 | 3.2 |
| Productos de panadería, pastelería o galletería                        | 7.6 | 3.1 |
| Las demás placas, laminas, películas, hojas y tiras de plástico        | 7.3 | 3.0 |
| Preparaciones para sopas, potajes o caldos                             | 6.2 | 2.6 |
| T-shirts y camisetas interiores de punto                               | 5.8 | 2.4 |
| Tejidos de algodón con un contenido de algodón superior o igual a 85%  | 5.2 | 2.1 |
| Aceite de coco, de almendra de palma o de babasú                       | 5.1 | 2.1 |
| Tejidos de fibras sintéticas discontinuas                              | 3.8 | 1.6 |
| Insecticidas, raticidas y demás antioedores                            | 3.8 | 1.6 |
| Alcohol etílico sin desnaturalizar                                     | 3.4 | 1.4 |
| Las demás manufacturas de plástico                                     | 3.4 | 1.4 |
| Cuero y pieles en bruto de bovino (incluido el búfalo)                 | 3.4 | 1.4 |
| Refrigeradores, congeladores y demás material                          | 3.3 | 1.4 |
| Calzoncillos, calzones   | 3.3 | 1.3 |
| Los demás complementos (accesorios) de vestir confeccionados           | 3.1 | 1.3 |
| Preparaciones alimenticias no expresadas ni comprendidas en otra parte | 2.8 | 1.1 |
| Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho                       | 2.6 | 1.1 |

Como podemos observar el intercambio comercial de México con Centroamérica en los últimos 5 años ha tenido un incremento considerable en comparación a los años anteriores.

## Capítulo III

# La Administración Portuaria Integral

(API)



### 3.1 Antecedentes.

Las primeras formas de administración de los puertos, a partir del México independiente tuvieron su origen en la marina de guerra, ya que originalmente, estaban fusionadas estas actividades con la de la marina mercante.

Con el tiempo, la forma de administrar los puertos ha ido cambiando correspondiendo la administración en algunos periodos a los capitanes de puerto, en otros, a los administradores de las aduanas, posteriormente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a través de un departamento de marina, del que dependían los capitanes del puerto, para después volver a ser administrados por la Secretaría de Marina.

Durante estos periodos de administración, es importante mencionar que los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios públicos de maniobras en los puertos en zonas marítimas bajo jurisdicción federal, habían sido proporcionados de manera directa por el Ejecutivo Federal a las organizaciones de trabajadores, responsables de proporcionar o ejecutar los trabajos portuarios.

En la revista *El Economista*, hablando sobre la importancia del sistema portuario en el desarrollo económico de México, el licenciado Juan C. Andrade Salavarría comentó "...nuestros puertos se encuentran por debajo de su capacidad óptima..."<sup>33</sup> haciendo énfasis en la necesaria reestructuración del Sistema Portuario Nacional, esto como un testimonio del rezago que percibían los investigadores e intelectuales de la economía nacional de su época.

En 1970 se crea la **Comisión Nacional Coordinadora de Puertos**, integrada de manera tripartita, Gobierno, Trabajadores portuarios y Usuarios, cuyo objetivo principal era coordinar los esfuerzos realizados por todos los organismos públicos y privados así como de todos los sectores empresariales y laborales que intervinieron en la actividad portuaria, además de coadyuvar a racionalizar los sistemas de operación y manejo de mercancías, procurando que nuestros puertos se convirtieran en instrumentos efectivos para el desarrollo de nuestro comercio exterior, promoviendo a la vez, el establecimiento de industrias dentro de las áreas cercanas a los puertos nacionales.

<sup>33</sup> Revista "El Economista Mexicano", Vol. IX, Núm. 2, febrero-marzo. 1973. p. 130

De las actividades de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, y para dar una mayor atención a las demandas de los trabajadores y los usuarios, en 1971 se da inicio en Manzanillo la creación de la empresa de Servicios Portuarios de Manzanillo S. A. de C. V. (SEPORMAN); garantizándole a los primeros condiciones más favorables de vida y trabajo, y a los segundos, una estructuración adecuada de tarifas, seguridad y protección a las cargas<sup>34</sup>.

Dentro de las primeras actividades de la empresa SEPORMAN, fue el de contar con una sola organización de trabajadores, para la ejecución de todas las maniobras, participación de los usuarios con su capital social, la obtención de un adecuado equipamiento portuario, y capacitación al personal para elevar la calidad en la prestación de servicios, entre otros. Cabe señalar que fue la primera empresa de servicios portuarios que se constituyó.

A partir de 1989 se crea el órgano desconcentrado, **Puertos Mexicanos**, que tenía entre sus objetivos principales:

- Planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo portuario nacional.
- Proponer la delimitación de los recintos portuarios.
- Construir, ampliar y conservar las obras marítimas portuarias.
- Determinar las especificaciones técnicas del equipo marítimo y portuario.
- Promover y contribuir al equipamiento de los puertos.

Puertos Mexicanos, se convierte por primera vez en la historia moderna de los puertos, en un órgano capaz de contar con los recursos que se generaban en los mismos, ya que es quien recauda los derechos por uso de la infraestructura portuaria (puerto, atraque, muellaje y almacenaje), y a su vez agrupa a todas las dependencias que tenían relación con los puertos, facilitando así, todos los trámites que tenían que cumplir los usuarios de los puertos.

Durante la última década del siglo XX los puertos mexicanos se vieron inmersos en un proceso de reestructuración y modernización de gran relevancia. Con la apertura comercial y las tendencias globalizadoras de la economía mundial, el sector marítimo-portuario requirió de cambios substanciales para mejorar tanto su eficiencia operativa, como su integración territorial con regiones interiores donde se encuentran localizados los principales centros de producción, distribución y consumo del país. Esta necesidad de reestructuración se acentuó

<sup>34</sup> ORTIZ, Jr. Federico, *Los puertos mexicanos*, FCE, México, 1976, P. 16.

a la luz del elevado dinamismo que adquirieron los movimientos de mercancías y, en especial, los flujos de comercio exterior realizados a través de las costas del país.

En 1993 entra en proceso de extinción Puertos Mexicanos y se crea la **Coordinación General de Puertos y Marina Mercante**, quien a su vez inicia el proceso de liquidación de las empresas de servicios portuarios, entre ellas la de Manzanillo. Así mismo, con base en el nuevo ordenamiento jurídico (Ley de Puertos) se constituyen las primeras 21 Administraciones Portuarias Integrales, entre ellas la de Manzanillo.

### 3.2 Constitución de la Administración Portuaria Integral

La necesidad de agilizar el movimiento de carga requirió de cambios legislativos significativos para romper viejas inercias y esquemas de organización y operación inadecuados para enfrentar el nuevo contexto de competencia global. Un elemento central de la reestructuración portuaria mexicana fue la aprobación de la ley de puertos, en 1993, teniendo como objetivo fundamental la apertura y estímulo a la participación del capital privado nacional y extranjero en los puertos nacionales.

En tal normativa se redefine el papel del Estado en la actividad portuaria. Se pretende que el aparato estatal deje de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios, quedándose exclusivamente con un papel normativo y de supervisión dejando a los capitales privados y/o sociales la administración, la construcción de terminales y la operación de los puertos.

Asimismo, se pretende eliminar las barreras de entrada con la finalidad de que todas las empresas que deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, esperando generar un ambiente competitivo dentro de los puertos.

Con base en lo anterior se crea la *Administración Portuaria Integral (API)*, constituida legalmente como una sociedad mercantil denominada por la ley de sociedades mercantiles como Sociedad Anónima de Capital Variable tomado en consideración "Que el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, establece que la empresa pública es una organización que debe estar sujeta a las políticas de rectoría económica del Estado, sin perder de vista su carácter



empresarial y que se debe impulsar y fortalecer el sector paraestatal de tal forma que las empresas públicas se conviertan en modelos de eficiencia y productividad...<sup>35</sup> y que asume todas las funciones administrativas dentro de un puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la construcción de infraestructura, en los términos de los artículos 38 y 40, fracciones I y II de la Ley de Puertos.

En su calidad de administradoras de los puertos, las API's deben construir y mantener la infraestructura de uso común; hacer el dragado de mantenimiento necesario en los canales de navegación, dársenas y demás áreas acuáticas concesionadas; construir, instalar, mantener, operar y conservar las señales marítima y las ayudas a la navegación; y dar mantenimiento al recinto portuario en los términos del programa relativo, en el entendido de que, para cumplir con estos compromisos, las API's deben contar con un fondo de reserva suficiente.

Según se dispone en el artículo 9º del reglamento, las API's requieren de la autorización técnica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para realizar obras que impliquen modificaciones al límite del recinto portuario, a la geometría de las tierras o aguas contenidas en el mismo y a la infraestructura mayor del puerto, o para efectuar el dragado de construcción. Además, debe darse la intervención que corresponda a la SEMARNAP y elaborarse el correspondiente dictamen sobre impacto ambiental.

El rol administrativo que desempeñan las API's tiene una función activa en el proceso de privatización de servicios, actividades, infraestructuras que antes manejaba el Estado (mediante las empresas de servicios portuarios y el organismo oficial llamado Puertos Mexicanos). En estricto sentido la infraestructura y los servicios portuarios no serán privatizados sino que serán concesionados, por períodos de tiempo definidos previamente, bajo la figura de cesión parcial de derechos. De hecho las API's estarán habilitadas para celebrar con terceros contratos de cesión parcial de derechos, de modo que sea el capital privado y/o social quien realice directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de los servicios portuarios.

A partir de que entran en función las Administraciones Portuarias Integrales, los puertos de nuestro país, se vuelven autosuficientes, ya que los recursos que éstos generan, se quedan

<sup>35</sup> Acta Constitutiva de la API Manzanillo, pág. 2.

en cada uno de los puertos, convirtiéndose los derechos de puertos, atraque, muellaje y almacenaje, en tarifas por uso de infraestructura. Por lo tanto, dejan de ser subsidiados los puertos, volviéndose más productivos y competitivos. Esto le permite a los puertos, ser importantes contribuyentes al erario público, vía pago de contraprestaciones (por las concesiones otorgadas a las API's), impuestos y capitalización de utilidades, que señala el artículo 37 de la Ley de Puertos, siendo éste del 5% de los ingresos que perciban por el manejo y almacenamiento de mercancías de comercio exterior y otras contribuciones que sean a su cargo y las penas o sanciones que se originen por la falta de observancia de las obligaciones y compromisos asumidos. Por lo tanto, es el capital privado, el que invierte en la operación y equipamiento de dichas terminales, por lo que, y con base en normas claras, se empieza con la libre competencia en la prestación de los servicios, con los beneficios que esto genera para el usuario y el cliente.

En diciembre de 1993 se constituyó la Administración Portuaria Integral en Manzanillo, iniciando operaciones el 2 de febrero de 1994, contando con un Título de Concesión por 50 años, para la Administración Integral del Recinto Portuario así como la autorización para administrar el recinto fiscalizado, y la correspondiente administración de tarifas por el uso de infraestructura.

Cabe señalar que la concesión está regulada por el artículo 28 párrafo XI de la Constitución Mexicana que a la letra dice:

*"El estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, **concesionar** la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguran la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes y evitará fenómenos de concentración que contraríen el interés público"*

Para Fraga la concesión es el "acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del Estado"<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Gabino Fraga. Derecho Administrativo, ed. Porrúa, México D.F. 1986, pag. 242.

La concesión difiere de la privatización en que solamente es una cesión de derechos para la explotación, uso o aprovechamiento de un bien que pertenece al Estado. Cuando éste no posee la capacidad económica o técnica para administrar dicho bien, entonces cede los derechos a un particular mediante licitación por un tiempo determinado que el mismo contrato señala, mientras que en la privatización se cede la propiedad total a un particular.

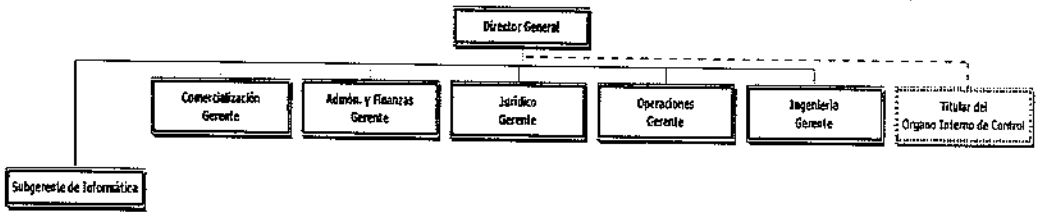
La concesión responderá a las necesidades de interés general, esto quiere decir que la comunidad y principalmente los usuarios determinaran el tipo de bien a concesionar, en este caso el rezago en los puertos mexicanos hizo necesaria la utilización de esta figura para modernizar el sistema portuario mexicano.

Entre los aspectos que destacan del Título de Concesión de la API son:

- La planeación del desarrollo y uso del suelo se determina en el puerto.
- Los recursos que se generan en el puerto, se destinan íntegramente al desarrollo de instalaciones comunes y nuevos proyectos.
- El contar con unas Reglas de Operación del puerto de Manzanillo.
- La problemática derivada de la actividad portuaria, se da a conocer a través de un Comité de Operaciones, en el cual intervienen representantes de todas aquellas figuras que de una forma u otra, intervienen en el puerto, y es presidido por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.
- Se menciona sobre la posibilidad de ceder, mediante licitación pública, instalaciones, terminales, o áreas para el establecimiento de nuevas instalaciones especializadas.
- También se contempla, el otorgamiento de contratos para la prestación de servicios portuarios, mediante el establecimiento de reglas claras, que permiten la libre competencia.
- Se abre la posibilidad a la inversión extranjera, hasta con un 100% de su capital, sujeto a que la aportación sea realizada en empresas constituidas en nuestro país.

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo está constituida de la siguiente manera: un Director General, cuyo titular es el Capitán Héctor Mora Gómez, seis gerencias de áreas, subgerentes, jefes de departamento, coordinadores de área y personal de apoyo.

ORGANIGRAMA DE LA API DE MANZANILLO COLIMA<sup>37</sup>



La Administración Portuaria Integral delimita de la siguiente manera las actividades que desempeñarán cada una de sus gerencias:

➤ **Gerencia de Administración y Finanzas**

La Gerencia de Administración y Finanzas tiene como objetivos:

- Administrar y optimizar el uso de los recursos humanos y materiales de la API de forma eficiente, oportuna y confiable, para asegurar el buen funcionamiento de la empresa.
- Administrar los recursos financieros de la API, para asegurar el control y buen uso de los ingresos y egresos.
- Optimizar el rendimiento de los recursos financieros de la API, para garantizar una situación financiera sana que apoye el desarrollo del puerto.
- Disponer oportunamente de los recursos financieros para atender el desarrollo portuario.

Sus principales funciones son:

- Efectuar y verificar que los cobros por derechos, tarifas, rentas y contraprestaciones se lleven a cabo de acuerdo a las leyes y disposiciones vigentes.
- Realizar el pago de la nómina y prestaciones al personal.

<sup>37</sup> Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo Colima.

- Dar seguimiento al proceso de reclutamiento, selección y contratación, inducción y capacitación del personal. Elaborar y dar seguimiento al presupuesto de la API.
- Elaborar, presentar y analizar los estados financieros periódicos de la API.
- Formular y aplicar el programa de adquisiciones y asegurar el suministro de insumos para el desempeño de las funciones del personal de la API.
- Coordinar y elaborar la documentación de Comités de Adquisiciones y de enajenación de bienes.

➤ **Gerencia de Comercialización**

La Gerencia de Comercialización tiene como objetivos:

- Desarrollar, promover y consolidar las oportunidades de negocio compatibles con las ventajas competitivas del puerto para incrementar el movimiento de carga.
- Garantizar la respuesta oportuna a los requerimientos de los usuarios y de los inversionistas. Promover el desarrollo industrial, comercial y turístico del puerto, tanto en el ámbito nacional como internacional, para propiciar mayores oportunidades de empleo.
- Promover el servicio de cabotaje por el puerto.

Sus principales funciones son:

- Coordinar y participar en la elaboración del plan maestro de desarrollo del puerto.
- Elaborar y dar seguimiento al cumplimiento del Programa Comercial.
- Fomentar y promover la inversión privada y pública.
- Elaborar e implementar la estrategia comercial del puerto.
- Negociar los términos para las cesiones y darles seguimiento.
- Realizar análisis de costos y tarifas preferenciales con el fin de mantener los servicios a nivel competitivo.
- Realizar estudios de mercado que ayuden a identificar puntos de comercialización y desarrollo.

- Diseñar e implementar campañas de difusión y promoción de los servicios que ofrece el puerto a nivel nacional e internacional.

➤ **Gerencia de Ingeniería**

La Gerencia de Ingeniería tiene como objetivos:

- Implementar el programa de conservación y mantenimiento de las instalaciones marítimo- portuarias para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios a las embarcaciones y a la carga.
- Ampliar la capacidad instalada de la infraestructura e instalaciones del puerto para satisfacer los incrementos del movimiento de carga y pasajeros.
- Promover la utilización de las innovaciones tecnológicas en el ámbito marítimo- portuario para ofrecer un puerto moderno y eficiente.
- Contribuir al mejoramiento de la relación de la infraestructura con la urbana de la ciudad de Manzanillo, para lograr un desarrollo armónico del entorno portuario.
- Fomentar el mejoramiento de los accesos terrestres al puerto, para hacer más efectiva la interconexión entre los diferentes modos de transporte.

Sus principales funciones son:

- Elaborar los proyectos a detalle de las instalaciones portuarias para su construcción.
- Elaborar y hacer cumplir las especificaciones y normas de construcción y mantenimiento de las obras marítimas y portuarias.
- Establecer las bases para la licitación de las obras de construcción y mantenimiento.
- Licitación, evaluar y contratar la construcción de obras, así como los servicios de supervisión.
- Revisar y analizar las solicitudes de los operadores privados para la construcción de instalaciones y supervisar la ejecución de las mismas.

- Opinar sobre las conexiones del puerto con los sistemas de transporte carretero y ferroviario a fin de garantizar la eficiencia en las comunicaciones.

➤ **Gerencia de operaciones**

La Gerencia de Operaciones tiene como objetivos:

- Promover el mejoramiento de la calidad, seguridad y eficiencia en la operación y prestación de los servicios portuarios.
- Promover que los servicios portuarios y marítimos se ofrezcan a precios competitivos y con alta productividad.
- Prevenir el deterioro del medio ambiente para preservar el entorno ecológico y cumplir con la normatividad vigente en la materia.
- Promover con los operadores privados la capacitación de los trabajadores portuarios para mejorar la productividad en la prestación de los servicios.
- Promover el desarrollo y la eficiencia operativa de los modos de transporte terrestre.
- Garantizar que los nuevos cesionarios ingresen bajo condiciones mínimas de eficiencia y cobertura de mercado, así como que los nuevos prestadores de servicios cumplan con los requisitos del marco operativo que defina la API.

Sus principales funciones:

- Elaborar y dar seguimiento al programa operativo anual.
- Establecer las reglas de operación del puerto y vigilar su cumplimiento.
- Establecer las normas y estándares de operación que deben cumplir los operadores y prestadores de servicios.
- Supervisar y evaluar la operación de las terminales y la prestación de los servicios.
- Elaborar los estudios de impacto ambiental.
- Vigilar que el funcionamiento del puerto cumpla con las normas mexicanas e internacionales de seguridad industrial y de control del impacto ambiental.

- Recabar, elaborar y analizar las estadísticas portuarias.
- Coordinar la junta de programación de buques.
- Promover el desarrollo integral de los trabajadores portuarios a través de los diversos programas de información, adiestramiento y capacitación.
- Participar en la elaboración y seguimiento del plan maestro de desarrollo del puerto.

➤ **Gerencia jurídica**

La Gerencia Jurídica tiene como objetivos:

- Asegurar que las actividades del puerto se realicen con apego a las normas y lineamientos jurídicos establecidos.
- Vigilar que todas las interacciones oficiales de la Administración Portuaria Integral se lleven a cabo dentro del marco legal vigente.
- Garantizar la respuesta oportuna a los requerimientos legales de los operadores y clientes del puerto.
- Difundir las disposiciones legales aplicables a los cesionarios, prestadores de servicios y en general a todos los usuarios del puerto.

Sus principales funciones:

- Participar en la elaboración de las políticas, normas y reglamentos relativos al funcionamiento de la API.
- Representar y asesorar a la API en todos los actos de carácter jurídico.
- Participar en forma directa en la elaboración de todas las actas y contratos que se establezcan en la API de carácter laboral, de adquisiciones, arrendamientos, cesiones, prestación de servicios, etc. Y documentación legal que se genere.
- Controlar el patrimonio inmobiliario desde el punto de vista jurídico.
- Difundir las disposiciones oficiales aplicables a la API y al puerto.



➤ **Subgerencia de informática**

La Subgerencia de informática tiene como objetivos:

- Implementar los sistemas y equipos informáticos requeridos por los procesos operativos de la API.
- Vigilar el adecuado uso de los equipos informáticos de esta Entidad.
- Garantizar la operación eficiente del equipo y sistemas informáticos.
- Mantener y mejorar los portales de información que se tienen en la Entidad.

Sus principales funciones:

- Administrar equipos informáticos y los sistemas de telefonía.
- Dar seguimiento a los proyectos informáticos en los que la Administración Portuaria Integral participe, como parte de las actividades requeridas en el Puerto.
- Desarrollar e implementar sistemas informáticos requeridos por la entidad y como mejoramiento de los sistemas.
- Atender requerimientos informáticos de los usuarios de la Entidad.
- Asegurar y supervisar el Mantenimiento de los equipos informáticos.
- Administrar red de voz y datos Mantenimiento y actualización de las paginas web de la Entidad.
- Actualización del contenido del índice que marca el artículo 7º de la Ley de Transparencia.

El **marco legal** con el que se rige la API en Manzanillo lo integran los siguientes elementos:

- Acta Constitutiva de la API
- Título de Concesión
- Ley de Puertos
- Reglamento de la Ley de Puertos
- Reglas de Operación del Puerto de Manzanillo
- Ley de Navegación

- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.
- Políticas, Bases y Lineamientos en Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su Reglamento, así como en la Condición Décima del Título de Concesión antes indicado, la API debe cumplir con un *Programa Maestro de Desarrollo*, mismo que será revisado cada 5 años. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispone que la API implemente un Programa Maestro para regular su desarrollo, fomentar su economía y sobre todo prestar servicios portuarios eficientes y competitivos en un marco definido de comercialización y promoción portuaria acorde al crecimiento económico del país. El Programa Maestro y sus modificaciones sustanciales deben someterse a la aprobación de la SCT, la cual emite su resolución después de oír a la Secretaría de Marina y a la SEMARNAP.

El propósito del Programa Maestro de Desarrollo del puerto de Manzanillo es garantizar la continuidad de desarrollo de infraestructura con una visión a largo plazo definiendo objetivos y estrategias específicas a corto y mediano plazo para alcanzar una misión a mediano plazo, con el fin de lograr avances y un crecimiento sostenido en la actividad portuaria aprovechando el entorno socioeconómico de la zona de influencia.

El programa es dinámico y puede actualizarse cada año cuando las condiciones lo demanden, y cada cinco años debe ser revisado y sometido a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para adecuar las estrategias mencionadas a las condiciones prevalecientes del mercado en el que participa el puerto.

### 3.3 Dificultades para establecer la API en Manzanillo.

Desde la época colonial, en la cual Manzanillo fue establecido mediante decreto presidencial como puerto de altura y cabotaje, ha manifestado una constante actividad comercial tanto nacional como internacional en el pacífico. Contando a su vez con uno de los desarrollos en infraestructura más amplios de la costa, Manzanillo ha tenido que experimentar distintas formas de administración para el mejor aprovechamiento de sus recintos portuarios. En

consecuencia el establecimiento de la API en éste, no presentó grandes dificultades excepto el reordenar la situación de los trabajadores.

Para la modernización de los puertos era necesario realizar un profundo cambio laboral que permitiera superar las rigideces que inhibían el crecimiento de la productividad y la introducción de nuevas tecnologías:

- En cada puerto existía una sola empresa de servicios, propiedad del Gobierno Federal, la cual, a su vez, mantenía relaciones contractuales con un solo sindicato.
- Las empresas concesionarias de terminales e instalaciones tenían que contratar los servicios de maniobras que requerían para el manejo de sus propios servicios con las empresas paraestatales de servicios portuarios.
- La remuneración general se establecía por tonelada manejada, lo cual desincentivaba la incorporación de nuevos procedimientos de trabajo.

Después de un largo proceso de negociaciones, el 10 de junio de 1995 las empresas de servicios portuarios firmaron un convenio con los sindicatos de los puertos y con la federación que los agrupa en el cual se acordó fundamentalmente:

- Dar por terminado los antiguos contratos colectivos de trabajo que no eran adecuado a las nuevas condiciones de operación de los puertos.
- Flexibilizar los esquemas laborales al crear sindicatos de empresas.
- Establecer salarios de mercado de acuerdo con la productividad de los trabajadores.
- Propiciar que las nuevas empresas dieran preferencia en la contratación a los trabajadores activos de los sindicatos de las empresas de servicios portuario que entraron en liquidación.

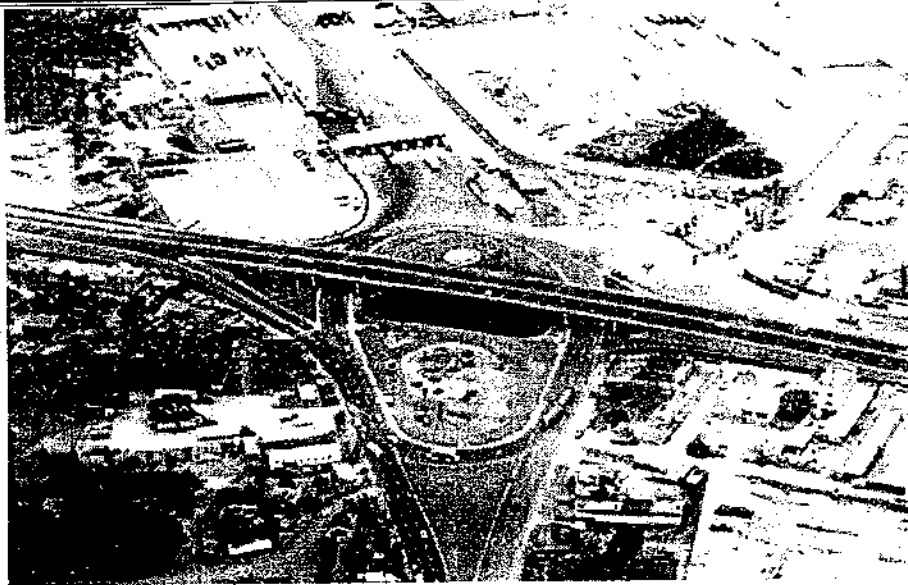
Con base en el convenio anterior en 1995 se firmó un nuevo contrato colectivo de trabajo en Manzanillo.

### **3.4 Situación actual.**

Con la ventaja de que los ingresos recabados en la nueva API son invertidos en el mismo puerto, ha sido posible mejorar y ampliar las instalaciones portuarias teniendo como consecuencia más capacidad de atención a buques de mayor tamaño y mayor capacidad de almacenaje en sus patios.

En el Programa Maestro de Desarrollo 2000-2005, la Administración Portuaria Integral enlista los factores más relevantes de éxito que le han permitido desarrollar una mayor competitividad en la prestación de servicios portuarios:

1. Se incrementó el dragado de construcción en el canal de acceso a 16 metros, se aumentó la profundidad a 14 metros en la banda C y se ha ampliado la dársena norte a 600 metros para permitir la entrada de embarcaciones de gran calado como los megacarriers convirtiendo a Manzanillo en el puerto concentrador de carga contenerizada y multipropósitos más importante del pacífico mexicano.
2. Se ha incrementado la productividad con el propósito de disminuir la estancia de los buques en el puerto y los tiempos de espera en las embarcaciones fondeadas.
3. Se ha adecuado un esquema tarifario y de contraprestaciones para que se vincule con el desempeño y características de cada unidad de negocio, particularmente en movimiento de contenedores, la actividad pesquera y el servicio de remolque.
4. Con la finalidad de agilizar el tránsito de auto transporte de carga, de vehículos ligeros y turísticos, con la coordinación de los 3 niveles de gobierno, se incorporó la zona de crecimiento del puerto con el proyecto del distribuidor vial al norte del Polígono 2 del Recinto Portuario a la altura del monumento del "Pez vela", hacia la vialidad que comunica con la población de Jalipa.



*Distribuidor vial "Pez vela" (Manzanillo Colima 2004).<sup>38</sup>*

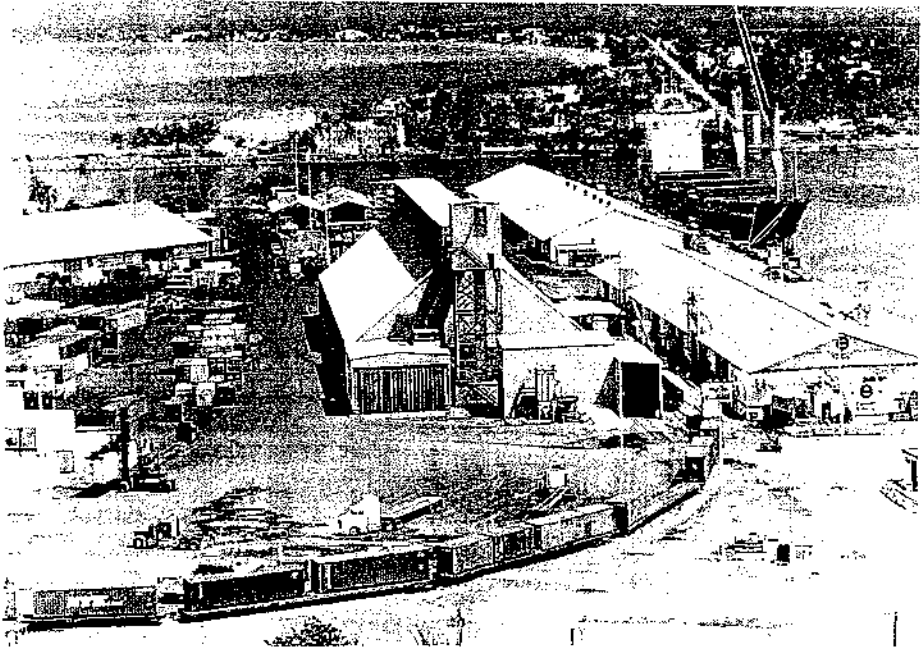
5. Se mantiene una permanente coordinación y comunicación con las autoridades, dependencias y organismos que intervienen en la actividad portuaria, con el fin de establecer áreas comerciales, corredores fiscales, recintos fiscalizados, entre otros para agilizar las operaciones y servicios a las embarcaciones, así como para llevar a cabo acciones de promoción y comercialización del puerto.
6. Se ha ampliado la cobertura de negocios de la API, como sociedad mercantil, mediante la participación en otros sectores productivos y comerciales.
7. Se ha modernizado la estructura organizacional de la API para que responda a los requerimientos de calidad y eficiencia demandados por la unidades de negocio, así como a las necesidades de la administración del Puerto.
8. Se han establecido patios fiscalizados para ferrocarriles para resolver el descongestionamiento de las vialidades ferroviarias y de maniobrabilidad en el interior del Recinto Portuario.

<sup>38</sup> Material pictográfico proporcionado por la API Manzanillo.

9. Se ha establecido un patio de servicios múltiples al auto transporte fuera del Recinto Portuario, con facilidades de comunicación que permita un control eficiente para la entrada y salida de vehículos de entrada y salida al Puerto.
10. Se ha ampliado a cuatro o más carriles de la carretera Manzanillo-Jaipa comunicándola al libramiento del distribuidor vial al norte del Polígono 2 del Recinto Portuario y reubicando la caseta de cobro así como también se ha ampliado a 4 carriles o más la autopista Manzanillo-Guadalajara en el tramo Colima-Ciudad Guzmán, considerando la participación de los tres niveles de gobierno.
11. Se ha fortalecido la vinculación puerto-ciudad para elevar el nivel social, económico y cultural del entorno relacionado con los asuntos marítimos y portuarios.

## Capítulo IV

# Factores que determinaron el ajuste estructural en la prestación de servicios y en la industria portuaria.



A lo largo de sus costas, el país cuenta con un gran número de puertos e instalaciones aisladas para atraque de embarcaciones. Sin embargo, con cierto nivel de importancia, puede decirse que contamos con 73 puertos e instalaciones marítimas, 39 en las costas del Pacífico y 34 en las del Golfo y del Caribe.

#### **4.1 Problemática portuaria.**

Las condiciones adversas en la operación portuaria derivaban precisamente del hecho de que el Gobierno Federal construyera, administrara y operara el sistema portuario; que las empresas maniobristas fueran paraestatales y actuaran de manera monopólica; y que hubiera un solo sindicato por puerto, el cual se adjudicaba una pretendida exclusividad en cierto "radio de acción", todo lo cual trajo consigo la escasez de inversiones en infraestructura, la ineficiencia de la operación, la mala calidad de los servicios, la baja productividad, el requerimiento de cuantiosos subsidios gubernamentales y la limitada competitividad de los puertos nacionales respecto de los del extranjero. El diagnóstico relativo puede sintetizarse en los términos siguientes:

- a) Existía una gran dispersión de las inversiones en un elevado número de puertos, lo que se reflejaba en un bajo índice de utilización de la capacidad instalada, al tiempo que había puertos cercanos al grado de saturación;
- b) Se otorgaban sistemáticamente cuantiosos subsidios para el mantenimiento mayor, el equipamiento y la construcción y conservación de infraestructura; y, a pesar de ello, los equipos y las instalaciones mostraban rezagos importantes;
- c) La participación del capital privado era prácticamente simbólica y, cuando existía, se limitaba a terminales o instalaciones particulares, cuyos concesionarios no podían emplear a su propio personal para realizar las maniobras, pues las tenían que contratar con las empresas del Gobierno, las cuales las brindaban con los miembros del sindicato; y éste decidía cuántos y qué individuos integrarían los grupos de trabajo;
- d) El trabajo desempeñado después de las cinco de la tarde se pagaba como si se realizara en tiempo extraordinario, aunque no se hubiera laborado el turno ordinario; y, en general:



- 1) La remuneración se establecía por tonelada, de manera que los incrementos de la productividad debidos a las inversiones en nuevos equipos beneficiaba, no a quien las hacía, sino a los trabajadores sindicalizados;
  - 2) Los ingresos de éstos no dependían de la naturaleza de su labor, sino de su grado de vinculación con los dirigentes sindicales;
  - 3) Estos últimos eran quienes elaboraban las nóminas, determinaban los salarios y señalaban a qué personas debía pagar la empresa;
  - 4) Además, eran ellos, los dirigentes sindicales, quienes elegían a los trabajadores eventuales que cubrirían cada turno, les asignaban las tareas más duras y les fijaban los salarios más bajos;
  - 5) En algunos casos, los trabajadores de planta designados para un turno se valían ilegalmente de sustitutos, a quienes trasladaban una parte ínfima de su propio salario;
  - 6) Los maniobristas no recibían capacitación para el desempeño de sus labores;
- e) Se entregaban a los sindicatos, para sus propios fines e intereses, cantidades adicionales a los salarios, las cuales, en algunos casos, llegaban a equivaler al 35% del monto de aquellos; se les proporcionaban vehículos para el uso de sus dirigentes; y se le suministraban otras sumas de dinero que debían destinar a los trabajadores pensionados;
- f) La mano de obra representaba desde el 45% hasta el 90% del importe de las tarifas de maniobras, las cuales, por un lado, se establecían desde el centro por el Gobierno Federal y, por el otro, eran fijas y uniformes para todos los puertos del país, sin que su monto se relacionara con las diferentes condiciones de cada uno de ellos, ni con el importe de las inversiones en infraestructura, ni con el costo de la operación, lo que generaba subsidios cruzados entre puertos y dentro de cada uno de ellos.

Las irregularidades que han quedado descritas se exacerbaron de tal manera en Veracruz, por ejemplo, que, en 1991, se hizo necesario requisar el puerto<sup>39</sup>, promover la constitución de empresas privadas de maniobras y establecer un principio de

<sup>39</sup> La "requisa" o requisición esta prevista en el artículo 112 de la Ley de Vías Generales de Comunicación para "cuando se tema algún peligro inminente (...) para la economía nacional"; implica la facultad del Gobierno de disponer de las vías, de los medios de transporte, de sus servicios

reordenación de la operación portuaria, la cual, sin embargo, no se logró en definitiva sino con la reestructuración total del sistema.

#### **4.2 Contenedores.**

Como ya lo expusimos anteriormente, un factor de la problemática portuaria era que la construcción y administración de los puertos fuera responsabilidad exclusiva del Gobierno Federal ya que debido a esto la prestación de servicios se encontraba monopolizada por empresas gubernamentales y se carecía de una participación activa del capital privado. En consecuencia no se contaba con instalaciones apropiadas para las maniobras y el manejo de carga contenerizada. Por lo tanto, las empresas dirigían sus cargas y contrataban los servicios en otros puertos como por ejemplo Lázaro Cárdenas y Los Ángeles, reflejándose esto en bajos ingresos para el país y la imposibilidad de reinvertir para ampliar las instalaciones.

Con la globalización se desarrollaron empresas que trabajaban con inventarios mínimos y sistemas "justo a tiempo", son éstas las que requerían una modernización y agilidad en el movimiento de carga ya que el tiempo y la puntualidad eran primordiales en su proceso productivo y en ese sentido presionaban a las navieras y a los operadores de transporte multimodal para que ajustaran sus rutas a los tiempos de producción.

Definitivamente para este tipo de empresas el tiempo, era un elemento de valorización de regiones o lugares específicos a los que se podía acceder con una puntualidad requerida por el proceso productivo, sin embargo, Manzanillo no cubría las necesidades requeridas por estas empresas.

Es con la privatización de las terminales portuarias de contenedores y de Usos Múltiples que se consolida la tendencia hacia la concentración de carga aunque también influyó en las decisiones de los operadores de líneas regulares. En cambio aquellas terminales que no se han podido privatizar han disminuido su participación en el movimiento de carga contenerizada y ven alejarse a las líneas regulares.

Es a través de licitaciones realizadas por la Administración Portuaria Integral que la principal naviera nacional, Transportación Marítima Mexicana (TMM), en alianza estratégica con la

---

auxiliares, accesorios y dependencias, bienes muebles e inmuebles; es, por naturaleza, de carácter

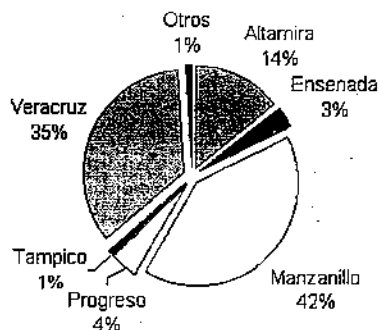
empresa norteamericana **Stevedores Services of Americas (SSA)**, se adjudicó la terminal de contenedores de Manzanillo y esta última es la principal que actualmente opera.

Como se puede observar en la siguiente gráfica se encuentran los puertos más importantes en el movimiento portuario nacional de contenedores entre los que se encuentran Ensenada, Tampico, Altamira, Veracruz, Progreso y Manzanillo. Cabe señalar que para estas fechas Lázaro Cárdenas ya no representa competencia en el pacífico para Manzanillo en movimiento de carga contenerizada ya que la principal empresa maniobrista (TMM, actualmente SSA) que ahí operaba traslado sus instalaciones a Manzanillo debido a la importancia que éste estaba cobrando ya que se encontraba mejor conectado con el centro del país.

| Puerto                         | Movimiento de carga (TEU's) |
|--------------------------------|-----------------------------|
| altamira                       | 225,937                     |
| Ensenada                       | 53,033                      |
| Manzanillo                     | 638,597                     |
| Progreso                       | 61,112                      |
| Tampico                        | 18,848                      |
| Veracruz                       | 548,422                     |
| Otros                          | 15,980                      |
| <b>Total TEU's = 1,561,929</b> |                             |

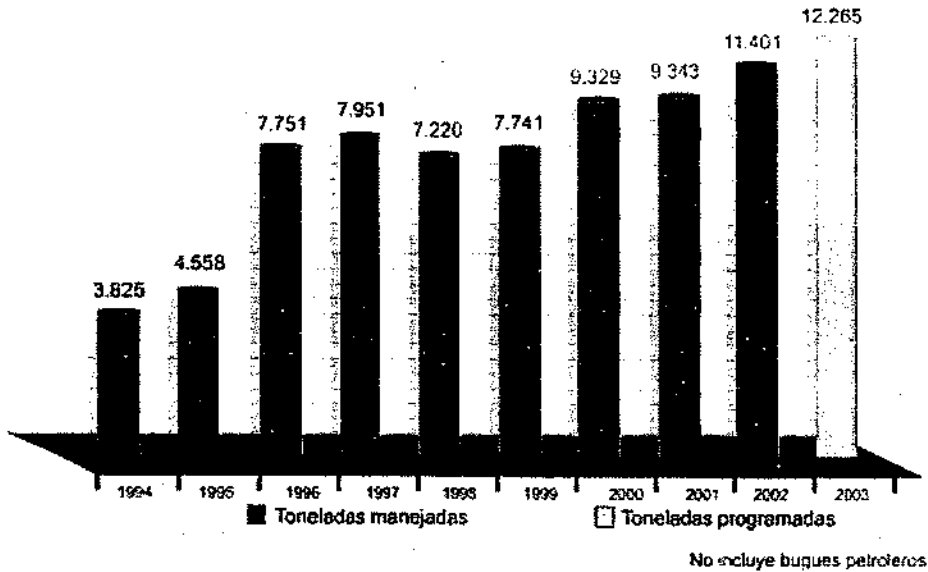
Fuente: Elaboración propia con datos de API Manzanillo

**Movimiento portuario nacional de contenedores (TEU's Ene-Dic 2002)**

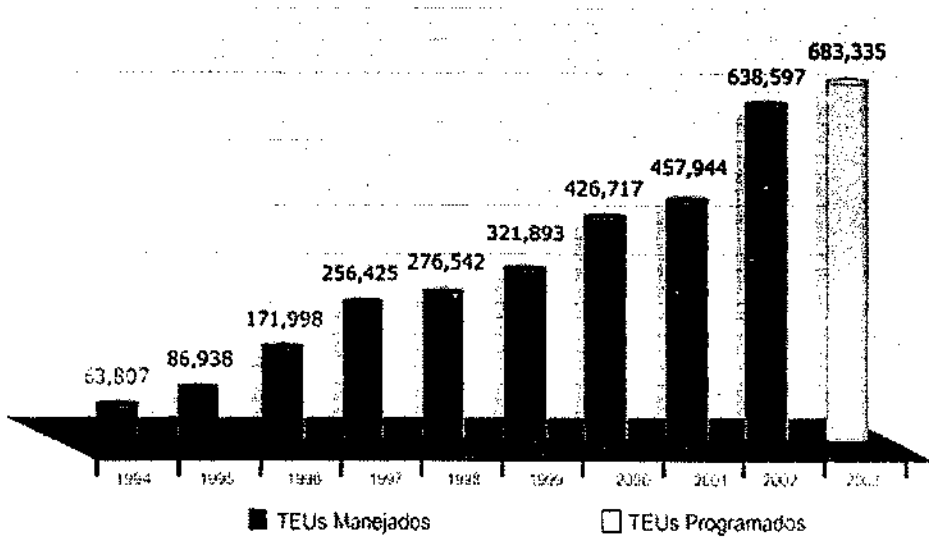


Cabe señalar que anteriormente Manzanillo y Lázaro Cárdenas competían por el movimiento de carga en el pacífico. Es después de la reestructuración del sistema portuario mexicano que Manzanillo eleva su movimiento de carga de 3 mil 825 millones de toneladas en 1994 a 9 mil 343 millones de toneladas en el 2001 (sin incluir productos petroleros).

temporal; e implica el pago de las indemnizaciones correspondientes a los afectados.



Movimiento de carga (Miles de toneladas)<sup>40</sup>



Movimiento de contenedores en TEU's

<sup>40</sup> Datos estadísticos otorgados por API de Manzanillo, S.A. de C.V.

### **4.3 Prácticas inadecuadas que afectaron la calidad y productividad de los servicios.**

Los bajos volúmenes de carga, la administración centralizada de los puertos, la falta de participación privada en los mismos, la situación monopólica de los prestadores de servicios, el tipo de contratación laboral, los excesos de regulación y la falta de conexiones multimodales de apoyo, fueron las causas principales de que no existieran niveles de competitividad satisfactorios entre puertos nacionales y con los del exterior; dentro de los puertos; y del transporte marítimo respecto de otras alternativas del transporte.

Respecto a niveles de productividad, éstos han venido mejorando en casi todos los puertos, sobretodo como resultado del mayor y mejor equipamiento y de una mejor capacitación y organización de los trabajadores, lo que ha producido importantes ahorros para los usuarios por concepto de menor estadía de las embarcaciones. Sin embargo, las barreras de entrada o bien la falta de competencia entre empresas operadoras de servicios portuarios ha limitado los aumentos en productividad.

Por lo que se refiere a calidad del servicio, se habían presentado muchas quejas por parte de los usuarios, la mayoría de ellas relacionadas con los excesos de trámites y con la falta de coordinación entre las diferentes instancias de autoridad que intervenían en los puertos. En muchos casos, también los problemas surgieron por fallas de las empresas navieras, de sus agentes y de los agentes aduanales.

#### **4.3.1 Deficiente organización.**

El bajo desarrollo portuario de nuestro país, no sólo obedeció a la carencia y dispersión de inversiones, a la competencia de otros medios de transporte o a los bajos niveles de nuestro comercio exterior marítimo. Quizás de manera más restrictiva influyó el esquema de organización institucional establecido, el cual, entre otras cosas se caracterizaba por:

- Un exceso de centralismo.
- Un exceso de regulación y una deficiente coordinación entre las diversas instancias de autoridad que intervenían en los puertos.
- Una reducida participación del sector privado en la prestación de los servicios portuarios.

-Una operación monopólica en la prestación de los servicios portuarios, tanto por parte del estado, como de las agrupaciones de trabajadores que tenían exclusividad territorial.

-Un esquema financiero globalizado para el conjunto de puertos que impedía racionalmente evaluar resultados, fijar tarifas y asignar inversiones por centro de costos.

Bajo este esquema se propiciaron prácticas monopólicas con altos costos e ineficiencias.

Dentro de esta deficiente organización existían serios problemas para el buen funcionamiento y operación de los puertos, causados por la enorme cantidad de trámites que debían realizarse ante un gran número de autoridades.

La rígida y excesiva regulación y el gran número de autoridades que intervenían ocasionaban la formación de grupos de poder; la fragmentación en la operación portuaria y serios problemas de coordinación. Entre estos destacó el problema de los horarios de trabajo dispares que impedían dar un servicio integral y oportuno.

Autoridades que intervenían en los puertos y su ámbito de responsabilidad portuaria:

Secretaría de Gobernación (SG): Control migratorio

Secretaría de Marina (SEMAR): Defensa de la soberanía, combate al narcotráfico, prevención y control de la contaminación de aguas marinas en los puertos y en mar abierto.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP): Control aduanal y presupuestal y fijación de derechos y aprovechamientos.

Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL): Prevención y control de la contaminación de aire, agua y tierra. Dominio del patrimonio federal inmobiliario y uso de suelo.

Secretaría de Agricultura y de Recursos Hidráulicos (SARH): Control fitozoosanitario.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT): Autoridad global. Control y seguridad del tráfico marítimo. Fijación tarifas. Inspección sanitaria de la tripulación y pasajeros.

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI): Regulación en materia de comercio exterior.

Secretaría de Pesca (SEPESCA): Permisos de pesca.

Policía Federal de Caminos y Puertos: Seguridad de mercancías e instalaciones.

Policía Judicial Federal: Combate al narcotráfico.

Policía Fiscal: Control fiscal.

Puertos Mexicanos: Administración portuaria.

#### 4.3.2 Rezago en la adquisición de equipo que requerían las maniobras

A partir de 1989, el Gobierno Federal realizó esfuerzos importantes para construir infraestructura portuaria y mejorar el equipamiento de nuestros puertos. En materia de infraestructura, se finalizaron las obras de construcción de los puertos de Pichilingüe, Topolobampo y Progreso. En materia de equipamiento, se contaba ya en 1993 con terminales de contenedores modernamente equipadas en Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz.

No obstante se requirieron aún fuertes inversiones en algunos puertos para corregir el mal estado de muelles, vialidades, accesos, bodegas, instalaciones graneleras y de refrigeración; en otros.

Por otra parte, los puertos requerían de apoyos importantes de infraestructura complementaria en tierra, que los conectara eficientemente con los centros de producción y de consumo y les permitiera manejar mayores volúmenes de carga, con más eficiencia y oportunidad, tales como carreteras, ferrocarriles, puertos interiores y ferropuertos.



*El camino de ingreso al puerto servía al tráfico urbano, ya que era el mismo que se utilizaba para acceder a la ciudad. Contaba con dos carriles con un ancho de corona de 7 metros completamente de terracería y con desniveles superiores a un metro. No se contaba con casetas de control de acceso.<sup>41</sup>*

Algunos puertos mostraban aparentes índices de saturación sobretodo en el manejo de carga general; sin embargo al mismo tiempo, se apreciaba un aprovechamiento subóptimo

de los muelles, almacenes, frentes de agua y de los terrenos aledaños. Debido a que no se contaba con instalaciones propias, la Armada de México se vio obligada a utilizar muelles de servicio público y áreas del recinto portuario, lo que era factor de congestión en algunos puertos.

A lo largo de los años, el sistema portuario comercial mexicano se desarrolló con base en un amplio número de puertos de altura y, por lo tanto presentó una dispersión de inversiones. No obstante los esfuerzos realizados en materia de equipamiento en los cuatro principales puertos (Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz, Tampico- Altamira), eran difíciles de superar.

### **4.3.3 Encarecimiento de los servicios portuarios**

La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria. En ausencia de competencia, teniendo el monopolio de tarifas y el rezago en la adquisición de equipo necesario para las operaciones, los costos se encarecían.

Los servicios a las embarcaciones y facilidades generales en el puerto son: pilotaje, lanchaje, remolque interior, amarre y desamarre de cabos, avituallamiento, suministro de agua, recolección de basura, combustibles y lubricantes, reparación de embarcaciones a flote, reparación de contenedores, fumigación, vigilancia, energía eléctrica, agua potable, iluminación, sanitarios, acceso carretero y ferroviario, báscula para camión, área de aduanas, almacenaje, manejo de consolas para contenedores refrigerados, maniobras de carga y descarga, consolidación y desconsolidación, arrastre y reparación de equipo ferroviario, tren de doble estiba.

En la actualidad sólo existe un permisionario para el servicio de pilotaje y los servicios de atraque, muellaje y puerto son proporcionados por la API. Por lo que se refiere al resto de los servicios se mantiene el principio de libre entrada.

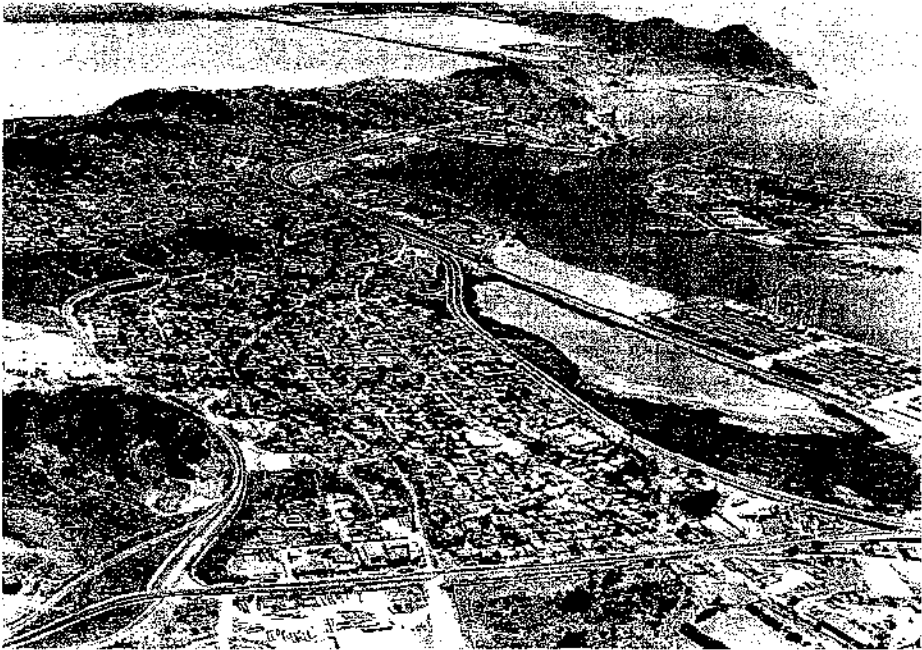
---

<sup>41</sup> Fuente: Información pictográfica proporcionada por API Manzanillo Colima.



## Capítulo V

# Perspectivas de la Administración Portuaria Integral (API) en Manzanillo Colima, en el marco de la globalización.



## 5.1 Logros obtenidos por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo hasta el 2000.

A tan sólo 10 años de constituida la Administración Portuaria Integral en Manzanillo Colima, el puerto ha registrado un crecimiento considerable reflejándose en la ampliación de instalaciones y adquisición de equipo que requieren las maniobras para responder a la demanda que crece día con día, lo cual lo ha ubicado como el principal puerto en el Pacífico por el movimiento de carga contenerizada que maneja, desplazando a puertos como Lázaro Cárdenas, Ensenada y Progreso, y obteniendo reconocimiento internacional como puerto de clase mundial.

A continuación mencionaremos las principales instalaciones y el equipo con el que cuenta actualmente, así como las empresas que están operando.

### 5.1.1 Infraestructura portuaria actual en Manzanillo

El puerto de Manzanillo es un puerto de altura y de vocación comercial, cuenta con un Recinto portuario con una extensión total de 437.38 hectáreas divididas en:

#### A. Zona Marítima Portuaria:

Está integrada por 3 canales de navegación y 3 dársenas de ciaboga para maniobras de atraque y embarcaciones. Polígono 1: 30.99 hectáreas, Polígono 2: 406.39 hectáreas; fondeadero -30 metros de profundidad.

*Canal de acceso o principal.* Limita con morros de escollera del puerto interior y la prolongación de la línea de la barda de atraque "A" del puerto interior, con longitud de 600 metros y una plantilla de 130 metros y 14 metros de profundidad.

*Canal Norte:* limita con la prolongación de la banda sur del muelle de reparaciones a flote de la Secretaría de Marina y el límite sur de la dársena del muelle de contenedores.

*Canal de conexión al puerto pesquero:* tiene una longitud de 480 metros y 50 metros de ancho y 9 metros de profundidad, limitado por la dársena de contenedores y la de los muelles pesqueros.

*Dársena de ciaboga del puerto interior:* tiene un diámetro de 475 metros, limitada por la margen derecha del puerto interior y las bandas de atraque "A", "B" y "C".

*Dársena de ciaboga de la terminal especializada de contenedores:* tiene un diámetro de 460 metros, 14 metros de profundidad y limitada por la margen derecha del muelle de contenedores y margen norte del puerto interior.

*Dársena de ciaboga del puerto pesquero:* tiene dimensiones de 210 metros de ancho y 200 metros de largo.

*Dársena de ciaboga de PEMEX:* tiene un ancho de 250 metros y 300 metros de largo ligada al área del antepuerto.

## **B. Zona de muelles.**

*Puerto interior:*

*Banda "A"* muelle marginal con longitud de 450 metros de 22.50 metros de ancho y 12 metros de profundidad, con dos posiciones de atraque de uso público programado; para el movimiento de las cargas siguientes.

- Tramos No. 2 y 3 cruceros turísticos, automóviles, contenedores, cemento a granel.

*Banda "B"*. Muelle marginal con longitud de 570 metros, de 23.50 metros de ancho y 13 metros de profundidad, con tres posiciones de atraque de uso público programado para el movimiento de las cargas siguientes.

- Tramo No. 4, manejo especializado de cemento a granel, carga general, automóviles y contenedores.
- Tramo No. 5, manejo de granel mineral, contenedores, granel agrícola y cargas perecederas (frutas).
- Tramo No. 6, manejo de granel mineral y agrícola semimecanizado.

*Banda "C"*. Muelle marginal con longitud de 685 metros con 23.50 metros de ancho y con una profundidad de 13.40 metros, con tres posiciones de atraque para el movimiento de las cargas siguientes:

- Tramo No. 7, para el manejo especializado de líquidos a granel de uso público preferente, además de granel mineral semimecanizado y cargas homogéneas.
- Tramo No. 8, para el manejo especializado de líquidos a granel, gránulos agrícolas y mineral semimecanizado de uso público programado.
- Tramo No. 9, para el manejo especializado de gránulos agrícolas.

**Muelle de contenedores.** Muelle marginal para el manejo especializado de contenedores, con una posición de atraque de 250 metros de longitud, 21.6 metros de ancho y 14 metros de profundidad.



Cuenta además con el equipo necesario para su operación como 4 grúas de pórtico de tipo Panamax con capacidad de carga de 40.6 toneladas y 4 grúas de marco tipo 6X3+1 y 4 grúas de marco tipo 6X4+1 con capacidad de carga de 40.6 toneladas.

Muelles<sup>42</sup>. (Ver anexo número 1)




Aunque la operación, planeación, coordinación y organización están a cargo de la API, la adquisición de equipo depende en su totalidad de las empresas que están como terminales en el puerto que por la necesidad que tienen de dar una rápida y eficaz atención a los buques y hacer más ágil el movimiento de carga -que crece día con día- adquieren el equipo necesario y sofisticado para lograr su objetivo.



### 5.1.2 Equipamiento portuario

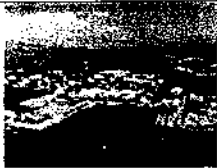






A continuación presentamos las terminales especializadas y semiespecializadas, con su equipo correspondiente que actualmente operan en el puerto de Manzanillo:

| EMPRESA, USO Y DESCRIPCIÓN  | EQUIPAMIENTO PORTUARIO   | TOTAL                      |
|---|--|----------------------------|
|  <p>Cementos APASCO (17.334,00 m<sup>2</sup>)<br/>-Instalación para el manejo y almacenamiento de cemento.<br/>-25,000 tons. de capacidad.</p> | <p>Cargador frontal<br/>Montacargas de hasta 5000 lb<br/>Succionadora (docksider)<br/>Trackmovil</p> | <p>2<br/>1<br/>2<br/>1</p> |
|    | <p>Shiploader</p>  | <p>1</p>                   |

<sup>42</sup> Ver anexo de mapa de puerto

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p>Exploración de Yeso (25.051,00 m2)</p> <p>-Instalación para el manejo de granel mineral (preferente de Yeso).</p> <p>-Capacidad estática 50,000 tons.</p>   |  |  |
|  <p>Granelera Manzanillo (10.844,00 m2)</p> <p>-Instalación para el manejo de graneles agrícolas.</p> <p>-Capacidad estática 21,00 tons. y descarga a buque 90 tons. p/hr y 150 tons./hr. A transporte terrestre.</p> | <p>Almejas</p> <p>Banda transportadora móvil</p> <p>Báscula electrónica</p> <p>Elevador de cangilones</p> <p>Plataformas</p> <p>Tolva granelera</p> <p>Trackmovil</p>                | <p>4</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>4</p> <p>1</p> |
| <p>Manjalba (16.615,00 m2)</p> <p>-Almacenamiento de contenedores</p>  | <p>Montacargas de 5,000 lb.</p> <p>Montacargas de mas de 15,000 lb.</p> <p>Rampas de acero acceso contenedores.</p> <p>Reach stacker para contenedores llenos.</p> <p>Top loader</p> | <p>4</p> <p>4</p> <p>8</p> <p>2</p> <p>2</p>                   |
|  <p>Marfrigo (2.200,00m<sup>2</sup>)</p> <p>-Cámara de congelación.</p> <p>-Cámaras y equipo para congelación de pescado.</p>  | <p>Grúa de mas de 15 tons.</p> <p>Grúa de menos de 15 tons.</p> <p>Montacargas de hasta 5,000 lb.</p> <p>Motobombas cap. 18,000 lts/hr</p> <p>Plataformas.</p>                       | <p>2</p> <p>3</p> <p>5</p> <p>2</p> <p>1</p>                   |
|  <p>Operadora de la Cuenca del Pacifico, S.A de C.V. (42.569,00 m<sup>2</sup>)</p> <p>-Instalación de usos múltiples no. 1</p> <p>-Capacidad estática de 2,800 TEU's.</p>   | <p>Grúa gottwald</p>   | <p>1</p>   |
| <p>OPUMA</p>   | <p>Almejas</p> <p>Montacargas de 5,000 lb.</p> <p>Montacargas de hasta 5,000 lb.</p>   | <p>21</p> <p>15</p> <p>1</p>                                   |

|  |                                       |    |
|--|---------------------------------------|----|
|  | Montacargas de más de 15,000 lb.      | 12 |
|  | Payloaders                            | 6  |
|  | Remolcadores                          | 4  |
|  | Retroexcavadora                       | 1  |
|  | Tolva granelera                       | 15 |
|  <p>SSA México, S.A. de C.V. (133.230,00 m<sup>2</sup>)<br/>                     -Terminal de contenedores.<br/>                     -Capacidad estática de 14,250 TEU's llenos y 2,400 vacíos</p>                                    | Almejas                               | 8  |
|  | Chasis                                | 31 |
|  | Grúa de pórtico de muelle             | 4  |
|  | Grúa de pórtico de patio              | 12 |
|  | Grúa gottwald                         | 1  |
|  | Montacargas de 5,000 lb               | 18 |
|  | Montacargas de hasta 5,000 lb.        | 8  |
|  | Montacargas de mas de 15,000 lb.      | 7  |
|  | Payloaders                            | 4  |
|  | Plataformas.                          | 13 |
|  | Tolva granelera                       | 8  |
|  <p>Terminal Internacional de Manzanillo S.A. de C.V.<br/>                     (35.756,00 m<sup>2</sup>)<br/>                     -Instalación de usos múltiples no. II<br/>                     -Capacidad estática de 892 TEU's</p> | Trackmovil                            | 1  |
|  | Tractocamiones                        | 36 |
|  | Almejas                               | 10 |
|  | Banda transportadora móvil            | 8  |
|  | Cargador frontal                      | 2  |
|  | Grúa gottwald                         | 2  |
|  | Montacargas de 5,000 lb.              | 3  |
|  | Montacargas de hasta 5,000 lb.        | 22 |
|  | Montacargas de más de 15,000 lb.      | 3  |
|  | Mty Handler para contenedores vacíos. | 2  |
|  | Payloaders                            | 2  |
| Plataformas  | 18                                    |    |
| Power pack para contenedores refrigerados  | 2                                     |    |
| Reach stacker para contenedores llenos   | 8                                     |    |
| Spreaders para contenedores 20'  | 6                                     |    |
| Spreader para contenedores 40'   | 6                                     |    |
| Torres móviles de alumbrado  | 2                                     |    |
| Tractocamiones   | 18                                    |    |
| Terminales e instalaciones<br>Con equipo no documentado  |                                       |    |

|   |  |
|---|--|
|  <p>Terminal pesquera<br/>-Productos del mar.</p>  |  <p>Terminal turística<br/>-Instalación para uso turístico</p>  |
|  <p>Cementos Mexicanos (10.454,00 m<sup>2</sup>)<br/>-Instalación para el manejo y almacenamiento de cemento.<br/>-Capacidad para 66,000 tons. de almacenamiento</p> |  <p>Comercializadora La Junta (35.091,00 m<sup>2</sup>)<br/>-Gráneles agrícolas<br/>-50,000 toneladas de capacidad de almacenamiento, 1000 tons/hr de descarga.</p>                           |
|  <p>Corporación Multimodal S.A. de C.V. (7.429,00 m<sup>2</sup>)<br/>-Productos refrigerados<br/>-Capacidad para 3000 tons. de carga refrigerada.</p>                |  <p>Petróleos Mexicanos (118.157,00 m<sup>2</sup>)<br/>-Terminal de hidrocarburos para el suministro y almacenamiento de combustible.<br/>-Muelle en espigón con 2 posiciones de atraque.</p> |
| <p>Frigorífico de Manzanillo S.A. de C. V. (14.471,00 m<sup>2</sup>)<br/>-Productos refrigerados y fluidos.</p>   |  <p>TEPSA (17.776,00 m<sup>2</sup>)<br/>-Fluidos<br/>-13,900 m<sup>3</sup> de capacidad</p>   |

En el capítulo IV mencionamos que el rezago en la adquisición de equipo que requerían las maniobras fue uno de los factores que determinaron el ajuste estructural en la prestación de servicios e industria portuaria. Haciendo una comparación entre los años 1995 y 2002, en las

siguientes tablas, podemos observar que gracias a la Administración Portuaria Integral esta situación está superándose, con más adquisición de equipo y tecnología de punta.

|   | 1995 | 2002 |                                      | 1995 | 2002 |
|---|------|------|--------------------------------------|------|------|
| Grúa pórtico de muelle                      | 3    | 4    | Trackmóvil                           | 2    | 3    |
| Grúa pórtico de patio                       | 5    | 16   | Pilas de 1.0 ton                     | 12   | 24   |
| Descargador mecánico (cap 1000 tons * hora) | 1    |      | Banda de impacto con tolva de 6 mts. |      | 3    |
| Tractocamiones                              | 22   | 48   | Payloaders                           |      | 17   |
| Plataformas                                 | 22   | 19   | Succiónadora (docksider)             | 2    | 2    |
| Chasis                                      | 6    | 36   | Almejas                              | 22   | 76   |
| Grúa pl                                     |      | 1    | Banda transportadora móvil           | 3    | 7    |
| Grúa de más de 15 tons                      | 1    | 7    | Banda transportadora fija            |      | 2    |
| Grúa de menos de 15 tons                    | 7    | 3    | Tolva granitera                      | 16   | 56   |
| Montacargas de más de 15,000 lbs            | 14   | 66   | Chute rampa                          | 8    | 6    |
| Montacargas de 5,001 a 15,000 lbs           | 9    | 76   | Elevador de cargilones               |      | 2    |
| Montacargas de hasta 5,000 lbs              |      | 18   | Camión de volteo                     |      | 1    |
| Cargador frontal                            | 12   | 27   | Carriones                            |      | 7    |
| Grúa Gottwald                               |      | 4    | Autotanque                           |      | 2    |
| Tractor de arrastre                         | 3    | 8    | Locomota                             |      | 2    |
| Tractor ferroviario                         |      | 5    | Barredoras                           |      | 2    |

|   | 1995       | 2002       |
|---|------------|------------|
| Retroexcavadora                                   |            | 2          |
| Remolcadores                                      | 2          | 3          |
| Carros  |            | 7          |
| Reach stacker para contenedores llenos            |            | 10         |
| RTV handler para contenedores vacíos              |            | 2          |
| Spreaders para contenedores 20'                   |            | 12         |
| Spreaders para contenedores 40'                   |            | 10         |
| Torres móviles de alumbrado                       |            | 2          |
| Power pac para contenedores refrigerados          |            | 4          |
| Motobombas cap 18,000 lbs/hr.                     |            | 2          |
| Báscula   | 2          | 3          |
| Shiploader  |            | 1          |
| Top loader  |            | 7          |
| Rampas de acero acceso contenedores               |            | 35         |
| <b>Total</b>                                      | <b>170</b> | <b>651</b> |
| <b>Inversión total: 170,809,648 - 384,199,477</b> |            |            |

### 5.1.3 Situación laboral

*El cambio laboral realizado ha permitido que, hoy día:*

- ♦ Las empresas y los trabajadores definan con entera libertad sus tabuladores y que se establezcan categorías salariales en función de la naturaleza de las labores.
- ♦ Se apliquen sistemas más adecuados de capacitación y adiestramiento.



- ♦ Se reconozcan los beneficios derivados del cambio tecnológico por mejoras en el equipamiento y la infraestructura; y se ponga énfasis en la productividad, calidad y competitividad.
- ♦ Exista competencia entre los puertos y dentro de cada uno de ellos, pues ahora concurren diversos operadores de terminales e instalaciones, así como prestadores de servicios de maniobras en los principales puertos.

*Lo anterior ha producido los siguientes resultados:*

- ♦ Los volúmenes de mercancías manejadas por los puertos, aumentaron a una tasa media de 5.3% entre 1995 y 2000, frente al 2.0% registrado entre 1990 y 1995.<sup>43</sup>
- ♦ En los principales puertos del país, las tarifas de maniobras para la mayoría de las cargas se han reducido en términos reales, respecto de los montos que tenían antes de la reestructuración portuaria.
- ♦ Un incremento de más del 52%, en el número de empleos directos entre 1995 y 2000, como resultado del crecimiento de los volúmenes de carga manejados.
- ♦ Se generó 5500 empleos directos en las actividades portuarias en 1999 lo cual significó un incremento del 105% respecto a 1994.<sup>44</sup>
- ♦ El alto índice de utilización de sus instalaciones, ha hecho necesaria la planeación de nuevos espacios para habilitar áreas de servicio y eventualmente la construcción de un nuevo puerto.

## **5.2 PROYECTOS DE DESARROLLO**

### **5.2.1 Vinculación Puerto-Ciudad**

El objetivo primordial de la Administración Portuaria Integral fue la planeación, administración y aprovechamiento del recinto portuario dejando de lado el vínculo que debería existir entre el puerto y la ciudad, sin embargo, esta situación fue retomada e incluida en el Programa Maestro de Desarrollo del puerto de Manzanillo considerando las siguientes acciones:

<sup>43</sup> SCT, El transporte hacia el tercer milenio, México 2000, p. 85.

<sup>44</sup> Ibidem p. 91.

Coordinar con las autoridades municipales de Manzanillo y las del Gobierno del Estado de Colima correspondientes para que en las superficies de tierra colindantes a la Laguna de Cuyutlán ubicada a 10 Km. al suroeste del puerto, no se permitan asentamientos humanos hasta concluir con el estudio de factibilidad que realizará la API para determinar los posibles usos y ampliaciones del recinto portuario.

Coordinar con las autoridades municipales, estatales y federales encargadas de regular la normatividad ambiental, el relleno de áreas que permitan su utilización en actividades portuarias como el almacenamiento, concentración y manejo de diversas mercancías.

Coordinar con los tres niveles de Gobierno la construcción de una vialidad que amplíe a cuatro o más carriles la carretera Manzanillo-Jalipa y conectarla al libramiento, reubicando la caseta de cobro, además de la ampliación a cuatro o más carriles del tramo Colima - Cd. Guzmán de la autopista Manzanillo-Guadalajara.

Elaborar un estudio que proponga soluciones a la problemática de las operaciones ferroviarias dentro de la ciudad, cuyos resultados permitan, entre otros, reestructurar sus horarios de entrada y salida al puerto, así como colocar las señales preventivas necesarias para lograr un crecimiento armónico de este medio de transporte de carga con la comunidad y evitar en lo posible conflictos viales y de servicios a la población.

Coordinar con FERROMEX y los tres niveles de Gobierno la construcción de un paso a desnivel que evite conflictos del tránsito de vehículos con el ferrocarril en la zona conocida como "El Tajo".

Promover ante el Gobierno Federal el reconocimiento como recintos fiscalizados de los patios de servicios múltiples para el auto transporte y los patios de ferrocarril ubicados fuera del puerto, y coadyuvar con los interesados en su realización para que en ellos sean documentadas las cargas y llevada a cabo la formación de los trenes unitarios, resolviendo el problema del congestionamiento de las vialidades y de maniobrabilidad dentro del recinto portuario y la afectación al tránsito de la ciudad.

Coordinar con las autoridades municipales de Manzanillo y las del Gobierno del Estado de Colima, la habilitación de servicios urbanos en la zona del corredor industrial ubicado al norte del recinto portuario, para dar mayores facilidades a las empresas vinculadas con el puerto.

Coordinar el desarrollo de actividades culturales, educativas y de recreación relacionadas con la protección del entorno ecológico del puerto y la ciudad de Manzanillo.

## **5.2.2 Promoción turística**

Por sus condiciones naturales, el municipio cuenta con lugares propios para el desarrollo no sólo comercial sino también turístico, el cual constituye una actividad de vital importancia para el desarrollo socioeconómico del municipio. Las principales playas con las que cuenta son: La Audiencia, Miramar, Santiago, Las Brisas, El Rompeolas, Oías Altas, San Pedrito, Salahua, Playa de Oro, La Culebra y El Tesoro. También puede practicarse la pesca, el golf y el tenis, lo que se complementa con museos, fiestas populares y una importante tradición gastronómica.

En 1999 del total de turistas hospedados en Manzanillo que fue de 623 mil 45, a turistas nacionales corresponde la cantidad de 442 mil 362 y el resto (180 mil 683) a turistas extranjeros.<sup>45</sup>

Manzanillo es el principal destino turístico del estado y capta dos tercios de la afluencia total de visitantes a Colima; existe un amplio potencial para ofrecer paquetes con destino de playa, de montaña, culturales y ecológicos a la vez.

Actualmente se promueve al puerto, sus servicios y atractivos turísticos en coordinación con las autoridades estatales (Colima, Jalisco, Guerrero, Sinaloa) y municipales (Manzanillo, Puerto Vallarta, Acapulco, Mazatlán) en los foros nacionales e internacionales relacionados con el tema de cruceros turísticos, además el Gobierno ofrece créditos para la reparación y mantenimiento de lanchas a sus propietarios y así poder prestar servicios de paseo al turismo.

También se está llevando a cabo el diseño y remodelación del Centro Histórico de Manzanillo estando a cargo del arquitecto José Luis Ezquerro de la Colina a quien se debe la creación y construcción del hotel "Resort de Las Hadas". La inversión global del sector privado para la zona centro se estima en 300 millones de pesos<sup>46</sup>, mismos que comprenden la adecuación del muelle fiscal en las áreas comerciales y de oficinas, así como una terminal para cruceros turísticos, marina para yates, hotel ejecutivo y edificio de estacionamiento público. El cambio es un hecho.

<sup>45</sup> <http://www.manzanillo.gob.mx/plan/promocioneconomica.htm>

<sup>46</sup> <http://www.visitacolima.com.mx/portada/mzo.htm>

Este proyecto mejora la imagen urbana, promueve la inversión y revitaliza la actividad turística provocándole un ingreso mayor debido a la derrama económica que genera este nuevo atractivo en beneficio de la población en general.

Alrededor del 16% de la superficie total considerada para el desarrollo de Manzanillo se ha destinado al uso turístico, lo que nos habla de las posibilidades extraordinarias de crecimiento en este rubro, sin embargo, para hacer mas atractivo al puerto como destino turístico consideramos necesaria la construcción de un acuario, baños y regaderas en las playas públicas y la construcción de malecón en Playa Miramar y la Laguna de Cuyutlán.

### **5.2.3 Proyectos de inversión**

El gobierno de Manzanillo en coordinación con la Administración Portuaria Integral señala como oportunidades de negocio las siguientes:

- Desarrollar una terminal turística en el muelle fiscal ubicado en el polígono I del recinto portuario frente al centro histórico de la ciudad de Manzanillo, considerando los resultados del "Estudio Modelo Hidráulico de la Agitación producida por Ondas de Largo Periodo que Afectan Las Embarcaciones" que atracan en el muelle fiscal y también las alternativas de amarre para atenuar el fenómeno antes mencionado para llevar a cabo las construcciones necesarias que permitan ofrecer seguridad a los pasajeros, así como las embarcaciones para promover las actividades y servicios turísticos.
- Promover la utilización de la Terminal de Usos Múltiples I, así como de la Instalación de Usos Múltiples III, aprovechando la disponibilidad de productos del sector minero que ofrecen los recursos naturales del estado de Colima.
- Licitación para la construcción, habilitación y operación integral de un área para el manejo de contenedores y vialidades internas para auto transporte y ferrocarril en la zona de la Laguna de Tapeixtles, la cual debe considerar el dictamen que para dicho proyecto emitan las autoridades encargadas de regular la normatividad ambiental.
- Coordinar con otros puertos que compartan la misma zona de influencia, la elaboración de un estudio de factibilidad que determine la ubicación estratégica de un Puerto Seco que permita ampliar la cobertura de mercado de Manzanillo y ofrecer

mayores facilidades a los clientes actuales, brindando una alternativa a las empresas que trasladan sus mercancías vía terrestre hacia puertos extranjeros de la costa oeste de los Estados Unidos de América.

- Promover alianzas estratégicas entre la API y la iniciativa privada que participa en las actividades portuarias, para ofrecer servicios complementarios de valor agregado que demanden los usuarios del puerto.
- Muelles en construcción. Con inversión pública por parte de la Administración Portuaria Integral e inversión privada por parte de operadora portuaria de Manzanillo se inició la construcción de dos posiciones de atraque que actualmente ya están funcionando.

### **5.3 Proyección internacional del puerto de Manzanillo.**

#### **5.3.1 Manzanillo como parte de un nuevo sistema de alta seguridad portuaria internacional.**

El gobierno de México impulsa en la actualidad el *Proyecto Bandera*, como un sistema de alta seguridad en servicio multimodal de transporte marítimo y terrestre para el flujo de mercancías, que podría servir incluso de modelo para las economías integrantes del Mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC).

La columna vertebral del también conocido como Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico (TPMSS)<sup>47</sup>, comprenderá las rutas marítimas más utilizadas entre algunos puertos asiáticos seleccionados, como Shangai y Singapur, y los puertos mexicanos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Pero el destino de los bienes transportados apunta básicamente a la región este de Estados Unidos, a la cual se llegará mediante el sistema ferroviario. La primera prueba piloto se planeó efectuar en el año 2003 iniciando en Singapur, llegando a Manzanillo y culminando en Kansas City.

---

<sup>47</sup> Fuente: Proyecto Bandera de México: Normas para transacciones seguras, [http://www.asexma.cl/contenido/his\\_not/2507.html?topic=542](http://www.asexma.cl/contenido/his_not/2507.html?topic=542)

Estos tres puntos se beneficiarían mutuamente: el de Singapur, porque su gobierno percibe que necesita abrir nuevos horizontes frente a la competencia China; el de Manzanillo, por ser una puerta natural de entrada, y el de Kansas City, porque puede ampliar potencialmente su capacidad, marcadamente menor frente a otros puertos estadounidenses.

"Esta nueva ruta bajaría los costos de transporte", consideró Kok Loon Goon, autoridad gubernamental del puerto de Singapur.

Si bien el proyecto está en marcha, se espera que madure en cuatro años, periodo en el cual se prevén nuevas inversiones por 400 millones de dólares. "Esto requiere una serie de amarres, alianzas estratégicas, inversiones de empresarios tanto del sudeste asiático como del sur y centro de Estados Unidos, y de nuestros propios empresarios y autoridades", dice José Acevedo, coordinador general del Comité Organizador de la Cumbre de Líderes de APEC 2002.

El TPMSS promoverá una mayor coordinación multilateral de aduanas y funcionará para incrementar la integridad de los embarques de carga como un medio para adelantarse a la Declaración de Shanghai Contra el Terrorismo. Un aspecto importante de la iniciativa es su capacidad para mejorar la seguridad y la integridad del comercio global en cuatro distintas formas: el avance de las iniciativas de seguridad existentes; la promoción de múltiples puntos de revisión a lo largo del sistema; la reducción del congestionamiento en las fronteras y los puertos, y el incremento en los niveles de inspección.

El proyecto se iniciará con 300 contenedores de productos de empresas llamadas "triple A", que no serían inspeccionados en las aduanas de México, comentó David W. Eaton, asesor del sector empresarial mexicano ante APEC: "Esto se hará como pruebas, pero requiere de cambios legislativos en materia aduanal".

El TPMSS podría servir fácilmente como un proyecto piloto en el programa llamado Coalición de Negocios por la Seguridad y Contra el Contrabando (BASSC), realizando actividades comerciales legítimas.

Esto lo podría hacer porque prevé el uso de Sistema de Transporte Inteligente (ITS), que permitirá a los oficiales supervisar la seguridad del proceso entero de manufactura y envío, creando un ambiente más consciente de la seguridad de las plantas manufactureras. También puede convertirse en un proyecto piloto para la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI).

Aproximadamente 90% de la carga mundial se transporta mediante contenedores, incluyendo la mitad de los bienes que entran a Estados Unidos. Con un manejo adecuado de riesgos y el ITS, el Proyecto Bandera podría ayudar a que aumentara la seguridad de los contenedores por medio del establecimiento de criterios de seguridad para identificar contenedores de alto riesgo y mediante la pre-inspección de éstos antes de que lleguen a Estados Unidos.

Adicionalmente, ofrecerá un trato preferencial a aquellos usuarios que usen tecnologías avanzadas, tales como sellado láser, código de barras y alarmas sensibles a la luz o a la temperatura en los contenedores. El intercambio avanzado de información será también una parte importante de los protocolos aduaneros del Proyecto Bandera.

El Proyecto servirá como modelo para probar que puertos de mediano tamaño, como el de Manzanillo, que no está entre los 20 más grandes del mundo, puede lograr metas propuestas por la Iniciativa de Contenedores Seguros.

El gobierno mexicano ha destacado que el TPMSS constituye una innovadora alianza entre el sector privado y el público, que puede servir de modelo para las economías de APEC. Con ese sistema, los productos sufrirán una primera revisión de seguridad en el lugar de embarque. El puerto inicial enviará una notificación al puerto de escala y a la autoridad aduanera de la economía destino con la debida información de pre-liberación de la carga. Cuando los contenedores lleguen a la escala, pasarán por un arco de rayos X, pero no tendrán que pasar aduanas. Cualquier contenedor con anomalías será separado del régimen especial. Los Contenedores serán monitoreados por SPS (Sistema de Posicionamiento Global) y por ITS (Sistemas de Transporte Inteligente) durante todo el viaje. Cuando el tren cruce la frontera de Estados Unidos, los contenedores pasarán nuevamente por el arco de rayos X, pero no necesariamente tendrán que pasar por aduanas en ese momento.

Otra parte de este ágil sistema de transporte, es el trato preferencial a carga de clientes "AAA", clasificación a la cual se podrá llegar si se cumple con una serie de procedimientos de intercambio de información, seguridad y mejores prácticas.

Medidas de seguridad como tener clientes "AAA" e ITS, mejorarán el sistema general de puntos de revisión múltiples a lo largo del TPMSS. El proyecto busca crear tanto la infraestructura dura como suave para desarrollar vínculos multimodales directos, una forma de transporte que se está volviendo más importante cada día en la región.

Juntas, las partes intensificarán la cooperación económica, técnica y aduanera entre Estados Unidos y México, demostrando así que la cooperación puede incrementar el comercio y, a la vez, mejorar la infraestructura de transporte.

Los recientes ataques terroristas en Estados Unidos ocurridos en el 2001 incrementaron las preocupaciones sobre la seguridad en la región de APEC y el TPMSS comienza a consolidarse como una respuesta efectiva a esta nueva situación<sup>48</sup>

#### **5.4 Entrevista al Director de la Administración Portuaria Integral (API) Manzanillo.**

*Del 15 al 18 de diciembre de 2003 se realizó una investigación de campo al puerto de Manzanillo en Colima, el objetivo primordial fue obtener información de primera mano, actual y verídica de la situación real de la Administración Portuaria Integral en ese lugar y la influencia que ésta ha tenido en sus habitantes.*

*El día lunes 15 de diciembre se realizó una visita a las oficinas de la Dirección General de la API. En este día sólo se inició contacto para realizar una visita guiada a las instalaciones de Transportes Marítimos Mexicanos (actualmente Stevedores Services of America) y con algunos jefes de departamento de la API, éstos últimos proporcionaron información estadística para la investigación. Por la tarde durante una visita al Archivo Histórico del Ayuntamiento de Manzanillo fue proporcionada más información bibliográfica, hemerográfica y pictográfica del puerto. También fue posible platicar con algunos habitantes sobre la evolución que ha tenido el puerto y la influencia que éste ha significado en su vida.*

*Al día siguiente por la mañana fue concedido el permiso para visitar las instalaciones de SSA., cumpliendo con los dispositivos de seguridad, la secretaria de la Dirección General de SSA. expuso las actividades de ésta como principal empresa maniobrista del puerto, pudiendo observar no sólo las instalaciones sino también el equipo con el que cuentan como por ejemplo: las grúas de pórtico, las grúas de transtainer, los track móvil, entre otros; además de los tipos de contenedores que manejan, la forma en que realizan la revisión de la carga, se observó como están habilitados los patios, las dársenas y la forma en que están divididos los espacios para el almacenaje, al respecto, la secretaria comentó que debido al incremento de movimiento de carga de TEU's en contenedores el espacio estaba resultando insuficiente por lo cual, estaban solicitando la concesión de un patio adicional para la*



ampliación de sus instalaciones. El Ing. Horacio Archundia (Jefe del Archivo Histórico del Ayuntamiento de Manzanillo) y Alejandro Hernández (Auxiliar) gestionaron una entrevista con el Capitán Héctor Mora Gómez actual Director de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, además de ceder material pictográfico del puerto.

El día 18, se visitaron algunos puntos turísticos como la zona hotelera y las playas de Miramar, La Audiencia y San Pedrito; se llevo a cabo un recorrido por el centro histórico y la ciudad en general, comprobando que las vías de comunicación están en óptimas condiciones y cubren las necesidades de los usuarios y habitantes del puerto ya que no se observó congestión vehicular, ni carreteras en malas condiciones. Por consiguiente se puede concluir que los proyectos del Gobierno del Municipio en coordinación con la Administración Portuaria Integral han resultado favorables para el crecimiento y desarrollo de la ciudad y en beneficio de su población.

El Director de la API concedió la entrevista que a continuación se suscribe por la importancia que tiene para la investigación debido a que el director realizó una evaluación de las acciones realizadas por la API desde sus inicios y expuso las perspectivas que se tiene de la API a corto plazo.

### **1. En comparación a otros puertos internacionales ¿cómo evaluaría la competitividad de Manzanillo?**

Actualmente Manzanillo ocupa el lugar ochenta y dos a nivel en movimiento de contenedores, esto lo sitúa como el puerto más importante en movimiento de TEU's en el pacífico mexicano. Aunque la economía esta creciendo un poco arriba del 2%, el movimiento de contenedores en el ámbito mundial esta creciendo más del 7% anual, este crecimiento garantiza que habrá carga<sup>48</sup>. El año pasado en el puerto se movieron 638 mil TEU's y en noviembre 2003 se superó esa cifra con 640 mil, y se piensa llegar el próximo año a 700 mil TEU's. Si el crecimiento continúa de esta manera se especula que se podrá ocupar una posición dentro de los setenta puertos más importantes en el movimiento de contenedores a escala mundial.

<sup>48</sup> Fuente: el economista de México

<sup>49</sup> Ver anexo de pronósticos de carga

Hace dos semanas en Panamá, durante una entrevista para una revista dedicada a hacer estudios sobre puertos se hizo una evaluación de lo que se está moviendo, y en efecto, la carga esta creciendo gracias a la posición geográfica que tiene Manzanillo en el país, esto es una gran ventaja ya que incluye la cercanía con Jalisco, que es un estado muy importante, el Bajío, la ciudad de México, entre otros.

Lázaro Cárdenas va a atraer carga de la ciudad de México, sin embargo, nuestro objetivo es más hacia el norte, más hacia el Bajío, vincularnos más con el puerto de Altamira, pero además con puertos como Brownsville, allí inician los canales inter costeros de Estados Unidos, y aunque es un puerto pequeño en movimiento de carga es muy importante porque a través de barcas mueven ellos sus cargas, sus productos. Ellos van a promocionar su puerto en Asia a través de Manzanillo, esto es lo que se busca conectarse con otros puertos.

Se están haciendo tratos comerciales con el puerto de Vancouver, el de Tacoma en Seattle, y hace dos meses estuve en Singapur Corea con el mismo objetivo. Se está buscando atraer carga de Long Beach, ya que antes la gente de esa ciudad veía a Manzanillo como el puerto de México en el pacífico y ahora lo que se pretende es que Lázaro Cárdenas y Manzanillo sean la primera opción –debido a la cercanía que existe entre éstos y la zona este de Estados Unidos- de Houston, de Chicago, Nueva York y hasta el norte de Canadá. Si se traza una línea de Houston a Long Beach es evidente que estamos más cerca, pero allí intervienen otros factores como las líneas ferroviarias, carreteras, aduanas, y es aquí donde se están haciendo todas las modificaciones posibles para efficientarlo, y todo esto es el futuro de Manzanillo.

**2. Con respecto a la Administración Portuaria Integral ¿cuáles cree usted que fueron las principales dificultades para instalar a la Administración Portuaria Integral en Manzanillo?**

Pues no hubo dificultades porque la relación con el sindicato es excelente, al privatizar hubo una buena negociación entre éste y la administración portuaria. En general problemas no hubo, por el contrario, ha sido muy positivo porque las API's son autosuficientes, no dependemos –como ustedes seguramente saben- del Gobierno Federal, somos una empresa, no damos dinero, sino que todo el dinero se invierte. En realidad no hubo problema, fue una excelente idea.

**3. En comparación a las anteriores administraciones ¿qué ventaja ofrece la API sobre éstas?**

Que no somos una carga para el Gobierno Federal, la API es autosuficientes, reinvertimos todo lo que recibimos en infraestructura, en hacernos más eficientes, en promocionar nuestro puerto, entonces lejos de ser una carga generamos muchos empleos entre 7 mil y 9 mil aquí en la zona, más los indirectos. En éste momento seguramente hay alguien comiendo en algún restaurante en Manzanillo, y ese alguien tiene que ver con el puerto más grande en el estado más pequeño del pacífico, eso es importante. Antes era una carga, no crecíamos pero ahora a raíz de esto se percibe un incremento del 19% anual.

**4. ¿Qué tramites se han eliminado para hacer más ágiles las operaciones?**

Hace unos meses se manejaba más de 70 mil copias mensuales sólo de agentes aduanales, ahora disminuyeron a 20 mil y trabajamos más en los medios electrónicos para usar cero copias; ya los cobros de algunas cosas, como lanchaje por ejemplo, se hacen vía electrónica; estamos instalando un centro en donde llegarán los usuarios y podrán pagar a SAGAR, a la API o a la aduana; habrá bancos, todo en un mismo lugar para que sea más ágil y más efectivo el tiempo que la gente dedica a hacer pagos y trámites. Hemos invertido alrededor de 6 millones de pesos en el último año en cuestiones de seguridad, es el primer puerto en el ámbito mundial que tiene una revisión al 100% por rayos gama que empezará en enero del 2004 y ahí invertimos 4 millones de dólares. Estamos iniciando la construcción de un centro de emergencias con equipo de lo más moderno, en el ámbito mundial va a ser el más importante en el pacífico, ya que contará con todo lo que está pidiendo Estados Unidos a partir de septiembre 11, para que las cargas que vayan hacia Estados Unidos, vayan con la revisión y con todo lo necesario.

**5. Con respecto a eso también hemos escuchado del proyecto Bandera, que se deriva de la seguridad, del 11 de septiembre. que nos puede comentar acerca de esto?**

Vamos a cumplir, estamos trabajando y vamos logrando todos los procesos para cumplir con las nuevas normativas de seguridad, todo lo que esas nuevas regulaciones piden las

estamos cubriendo, sistemas de televisión, de cámaras, con la aduana, todo lo que requiere un control marítimo.

**6. *¿Qué percepción tiene del transporte multimodal?***

En Manzanillo, respecto a buques, tenemos capacidad hasta de 14 metros de calado, pero estamos haciendo las modificaciones necesarias para alcanzar los 16 metros, contamos con tren de doble estiba que hace que el costo sea menor y más seguro ya que transporta el doble de carga al mismo tiempo, tenemos carreteras que ya están restauradas. Nos afectó un poco el problema que tuvimos con el puente, pero se va a reparar, en general, en cuanto a transporte multimodal, Manzanillo está completo.

**7. *¿Cuáles son los proyectos de infraestructura que se tiene para ser más competitivos?***

Contamos con dieciocho posiciones de atraque, y este año estamos empezando la construcción de una posición más; este mes terminaremos otros 25 mil metros cuadrados de patios adoquinados; está construyéndose una ruta fiscal para que el tráfico dentro del puerto sea más fluido, en esa ruta se colocarán los trenes que van a pasar por los rayos gama; el andén de la aduana se está ampliando; están construyéndose más instalaciones para oficinas y remodelándose las ya existentes; estamos elevando las balizas, arreglando el faro, los patios de la banda A, B y C, y se iniciará con la reparación de los daños causados por el temblor del año pasado en los patios de SSA.

**8. *¿Existen algunos tratados o convenios internacionales en los que participe directamente México a través de Manzanillo?***

Estamos extendiendo la relación con algunos puertos, con otros nos estamos hermanando, por ejemplo Brownsville, con la idea de que allá se promueva el puerto y atraiga carga. El objetivo es hacer de éste un puerto "hub", un puerto de tránsito. Actualmente del 100% de lo que movemos, el 85% se queda en el país, el 15% va de paso, la finalidad es que ese porcentaje de paso se vaya incrementando día con día, ya que eso nos permitirá no depender del mercado interno. Entonces sí, estamos negociando tratos con algunos puertos,

en enero estaré en Miami, después iré a Hong Kong y luego voy a Jamaica, quien ha logrado mejorar su puerto con la ayuda de asesores ingleses, cabe mencionar que éstos van a visitarnos en enero y harán una evaluación para ver en que más pueden eficientar el puerto. Actualmente, la prioridad que tengo como Director General es optimizar este puerto, más que la misma inversión de infraestructura, para ello la relación con otros puertos es esencial, extender comunicación, saber que navieras vienen, que problemas tienen, como le están haciendo, hay muchos elementos por considerar.

**9. ¿En qué tiempo considera que Manzanillo alcance su máximo crecimiento como puerto? Y, después de ese momento ¿qué proyectos tienen?**

No vislumbro un máximo crecimiento, no decimos que sólo podrá mover 3 millones de TEU's y ya, no, esto será conforme vaya creciendo el mercado. El movimiento de contenedores está creciendo en un 7% anual a nivel mundial, China esta creciendo 9% anual, éste es un mercado lo mismo que Asia. El mercado asiático tiene más crecimiento económico que el mercado que tenemos en Europa, entonces si la pregunta es ¿hasta dónde vamos a crecer?, la respuesta es, hasta donde sea necesario. Actualmente en la dársena tenemos para crecer al 100% de más muelles y de patios pero además contamos con la laguna de Cuyutlán, donde podemos seguir creciendo muchísimo más, al ritmo que el mercado nos lo vaya pidiendo.

**10. En algunos estudios se ha calculado que en 12 años el puerto alcanzaría su máximo crecimiento en infraestructura ¿Qué opina usted sobre esto?**

Con referencia al espacio geográfico, tenemos un polígono de 400 hectáreas, sin embargo, existe la inmensa Laguna de Cuyutlán hacia donde podemos ampliar el recinto; otra opción es crecer hacia el mar como el puerto de Los Angeles. Reiterando, el crecimiento lo va a definir el mercado, y vemos un mercado impresionante.

**11. El día de ayer en SSA nos expusieron que el capital con que trabajan es 100% extranjero, entonces ¿qué sucede en cuanto a las API's?**

Una cosa es la administración portuaria que invierte en infraestructura y otra es SSA que invierte en su terminal. Ellos nos pagan una contraprestación y les rentamos el espacio, si llega un barco, por su atraque nos pagan, si descarga también por eso nos pagan. La terminal está concesionada a ellos, lo que invierten es suyo y ese es su dinero, y sí, se permite que haya inversión de extranjeros al 100% en su terminal, pero el puerto es de los mexicanos y la API administra el recinto portuario únicamente.

**12. ¿Cuáles son las perspectivas que usted tiene de la API?**

Estamos trabajando en la vinculación puerto-ciudad, por esto invertiremos también en una marina náutica, en una marina turística y en un muelle para cruceros, eso nos vincula más con la ciudad. Este puerto genera varios empleos, ya tenemos en la radio algunos spots hablando del puerto que éramos y el que somos vinculando a la gente. Se está elaborando un libro de la historia mercante de Manzanillo aquí en la administración portuaria y hemos encontrado fotos de buques, de veleros descargando bultos que datan del año 1700, esto quiere decir que tenemos una historia mercante muy interesante. Sabemos que el crecimiento beneficiará a muchos sectores pero inevitablemente perjudicará otros, por ello trabajamos para mitigar las molestias con otras acciones, por ejemplo, vamos a invertir en la Laguna de las Garzas, en donde vamos a litigar haciendo zonas ecológicas, ya que vamos a afectar manglares, estas zonas beneficiarán a la ciudadanía en turismo y demás.

Estamos integrándonos al turismo, ya que si se puede combinar con un puerto comercial como lo ha logrado Singapur, que es una ciudad en donde hay turismo y donde el puerto mueve 23 millones de TEU's con todo lo que hay en África y en China. Entonces, vemos que vinculando el puerto con la ciudad es posible crecer a la par. Tenemos un futuro muy interesante.

En 1994, cuando inicia actividades la API en Manzanillo, el uso de contenedores para transporte marítimo aumentó de 8.8 a 10.1% como porcentaje del comercio marítimo, y de 17.2 a 18.1% si se mide como proporción de la carga seca. Los portacontenedores

incrementaron su parte de la flota mundial de 8 a 8.6% de 1999 a 2000.<sup>50</sup> La importancia de estas cifras se debe a que Manzanillo se especializa en carga contenerizada, ocupando el número uno del país en el movimiento de este tipo de carga, por lo que ya juega un rol importante en el comercio marítimo de México en el pacífico, perfilándose como la puerta principal hacia el oeste de Estados Unidos y Canadá de mercancías provenientes de Asia y, lo anterior coincide y respalda la información proporcionada por la Dirección de la API en la entrevista.

### 5.5 Análisis de la situación actual del puerto.

A partir de la reestructuración del sistema portuario mexicano, basada en la Ley de Puertos de 1993, se produjo una masiva incorporación de capital privado en los puertos nacionales, esta concentración se dio sólo en puertos considerados de alto potencial. Esto quiere decir que a pesar del proceso de reestructuración, no todos los puertos representan el mismo interés para la inversión privada nacional y extranjera. Debido a sus condiciones actuales y a su localización existen algunos puertos a los que se les ha dificultado entrar en este proceso de privatización. En efecto, el flujo de carga en los puertos pequeños corresponde sólo al 20% del total manejado en 1994<sup>51</sup> porque éstos generalmente no se encuentran ubicados en zonas de alto desarrollo industrial y esto los desfavorece para competir con los grandes puertos.

El Pacífico mexicano presenta índices de concentración todavía más pronunciados en el movimiento de contenedores. En 1999, sólo Manzanillo atrajo el 87.6% del tonelaje de carga contenerizada<sup>52</sup> del litoral. Los otros puertos, que en la década de los ochenta, tenían una participación importante en la carga contenerizada han caído estrepitosamente.

Un claro ejemplo de esto es que aún cuando en 1994 y 1995 Lázaro Cárdenas manejó 78 mil contenedores<sup>53</sup> en esta zona a través de Transportación Marítima Mexicana, esto no

<sup>50</sup> Revista Comercio Exterior. *El transporte marítimo en los tiempos de la globalización*. Vol. 54, Num. 8, agosto 2004, México, pag. 750.

<sup>51</sup> Martner, Peyrelongue Carlos, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, Instituto Mexicano del transporte S.C.T., Publicación técnica No. 99, Sanfandila, Qro. 1998, pag 99

<sup>52</sup> *Ibid.*, pag 99

<sup>53</sup> Cuellar, Mireya, *La jornada.*, Lázaro Cárdenas, del letargo a la crisis. Privatizaciones y desmantelamiento de empresas amenazan el futuro del puerto, México D.F., Sábado 14 dic. 2002.

garantizó que entrara en el grupo de los puertos que más llamaron la atención de la inversión privada. Incluso después de la reestructuración portuaria, cuando TMM obtiene la concesión de la terminal especializada de contenedores para operar en Manzanillo, traslada toda su carga para allá y desde entonces el muelle de contenedores de Lázaro Cárdenas estuvo parado. Esto podemos verlo claramente en la siguiente gráfica histórica comparativa de contenedores entre Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Gráfica comparativa

| Puerto          | 1996    | 1997    | 1998    | 1999    | 2000    | 2001    | 2002    |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Manzanillo      | 171,998 | 256,425 | 276,542 | 321,893 | 426,717 | 457,944 | 638,597 |
| Lázaro Cárdenas | 13,325  | 8,111   | 7,167   | 4,475   | 752     | 0       | 134     |

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por las API's de Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Lo que posiblemente influyó en la decisión de las líneas navieras de recalar mayormente en Manzanillo y no en Lázaro Cárdenas fue que éste tuviera tarifas tres veces más altas que Manzanillo, lo que reducía en menor competitividad, asimismo nadie se interesó antes en la operación del muelle de contenedores y aunque tres veces se ha convocado a los empresarios en licitaciones, éstas se declararon desiertas porque nadie se presentó.

La formación de alianzas estratégicas entre navieras también ha contribuido a la concentración de los servicios regulares en los puertos ganadores de los litorales mexicanos. Entre 1990 y 2000, en Manzanillo se pasó de 8 a 21 líneas navieras de contenedores que recalán regularmente en el puerto. Mientras que Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, por ejemplo, han visto alejarse a estos actores principales en las cadenas de carga.

Las navieras, los operadores de transporte multimodal y los agentes de carga se han concentrado en los puertos selectos y han propiciado y presionado para mejorar los enlaces terrestres y expandir el "hinterland", entre otras cosas, porque el tiempo es prioritario para las cadenas productivas de alto valor manejadas por ellos.

En la siguiente gráfica podemos observar que al comparar las distancias de ambos puertos que los conectan con las principales ciudades del centro y norte de la república realmente no hay mucha diferencia en kilómetros, pero para las empresas el tiempo se ha vuelto un punto clave en cuanto a competitividad se refiere, sobre todo si son empresas que trabajan con el



sistema justo a tiempo, no pueden permitirse retraso alguno por eso elegirán las vías que les lleven menos tiempo para poder entregar sus mercancías. En este rubro tiene mucho que ver el estado físico en el que se encuentre el sistema de carreteras y vías férreas, así como la cercanía de los aeropuertos nacionales e internacionales y las facilidades que haya para ingresar a las ciudades lo más rápido posible.

Gráfica comparativa

| Ciudad         | Distancia km. |                 |             |                 |
|----------------|---------------|-----------------|-------------|-----------------|
|                | Carretera     |                 | Ferrocarril |                 |
|                | Manzanillo    | Lázaro Cárdenas | Manzanillo  | Lázaro Cárdenas |
| México         | 791           | 689             | 950         | 696             |
| Guadalajara    | 300           | 718             | 353         | 683             |
| Aguascalientes | 550           | N/A             | 840         | N/A             |
| Querétaro      | 660           | 591             | 715         | 623             |
| Monterrey      | 1,086         | 1,316           | 1,380       | 1292            |
| Nuevo Laredo   | 1,310         | N/A             | 1,645       | N/A             |

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por las API's de

Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

En cuanto a movimiento de vehículos, Lázaro Cárdenas no figurará como puerto especializado para este tipo de carga mientras que en el pacífico es Manzanillo con el 6% y un total de 34 mil 147 unidades, Mazatlán con el 6% y un total de 33 mil 283 unidades y Acapulco con el 3% y un total de 15 mil 715 unidades en el 2002.

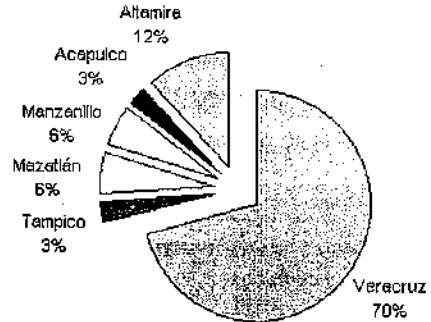
**Movimiento nacional de vehículos transportados por vía marítima**

Enero-Diciembre 2002

| Puerto       | Unidades       | Porcentaje total |
|--------------|----------------|------------------|
| Veracruz     | 416,858        | 70%              |
| Tampico      | 18,626         | 3%               |
| Mazatlán     | 33,283         | 6%               |
| Manzanillo   | 34,147         | 6%               |
| Acapulco     | 15,715         | 3%               |
| Altamira     | 69,812         | 12%              |
| <b>Total</b> | <b>588,441</b> |                  |

**Movimiento nacional de vehículos transportados por vía marítima.**

Enero-Diciembre 2002



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo Colima.

Aún cuando en el movimiento portuario nacional, Lázaro Cárdenas está con el 21% de la carga total y Manzanillo sólo está moviendo el 15%, es necesario hacer hincapié en que no se está incluyendo el rubro de carga contenerizada que es en lo que se especializa Manzanillo.

**Movimiento portuario nacional.**

**Volúmen de carga total**

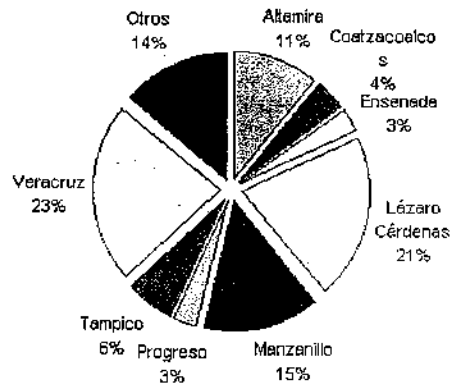
Ene-Dic 2002.

| Puerto          | Vol. de carga X toneladas | Porcentajes |
|-----------------|---------------------------|-------------|
| Altamira        | 7,400                     | 11%         |
| Coatzacoalcos   | 2,909                     | 4%          |
| Ensenada        | 1,968                     | 3%          |
| Lázaro Cárdenas | 13,101                    | 21%         |
| Manzanillo      | 10,041                    | 15%         |
| Progreso        | 2,057                     | 3%          |
| Tampico         | 4,152                     | 6%          |
| Veracruz        | 14,591                    | 23%         |
| Otros           | 8,799                     | 14%         |
| <b>Total</b>    | <b>65,018</b>             |             |

**Movimiento portuario nacional.**

**Volúmen de carga total.**

Ene-Dic 2002.



No incluye tara de contenedores.

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo Colima.

A manera de conclusión podemos decir que Manzanillo se presenta como la mejor opción en el pacífico para poder acceder a las ciudades del centro y norte a través de una amplia red carretera y ferroviaria, en donde la comunicación es constante por la condición en la que se encuentran, es un puerto especializado en carga contenerizada además de proporcionar los múltiples servicios que integran la competitividad de un puerto de clase mundial que requieren los usuarios para importar y exportar. Podemos deducir que al construir un astillero podremos también otorgar el servicio de reparación de buques a un costo y con un servicio también altamente competitivo ya que el espacio es amplio en Laguna de Cuyutlán o aún hacia el mar. Actualmente Manzanillo cuenta con 14 empresas operando dentro del recinto portuario y Lázaro Cárdenas sólo cuenta con 6.

### **5.6 Propuesta de optimización para el puerto de Manzanillo Colima.**

Parece fácil describir a Manzanillo como uno de los principales puertos de México y uno de los focos más atractivos para invertir, pero atrás de todo ello existe una larga historia, un complejo proceso que al paso del tiempo ha logrado consolidarse gracias al impulso que se le ha dado en los últimos años.

Manzanillo tiene como característica ser un puerto natural, se ubica en una zona geográfica con grandes posibilidades de desarrollo; posee una moderna infraestructura de primer nivel lograda en los últimos años, lo cual permite descargar sus mercancías a buques de hasta 60 mil toneladas de peso y 260 metros de eslora.

Además de ello, el puerto cuenta con una red carretera y ferroviaria, así como un aeropuerto internacional que posibilitan una comunicación directa con las principales ciudades del país y del sur de Estados Unidos, también posee una serie de condiciones favorables que lo proyectan como uno de los puertos con mayores perspectivas de crecimiento.

También cuenta con índices de productividad comparables a los que poseen Long Beach y Houston, es la mejor opción para la entrada y salida de mercancías hacia la costa oeste de Estados Unidos y Canadá, así como para comerciar con los países de Asia, Centro y Sudamérica.

En los últimos 10 años, el manejo de contenedores tuvo un aumento del 46% mientras que a nivel nacional esta cifra creció solamente en un 20%, logrando con ello mover el 80% de la carga que entra y sale por el litoral del pacífico, lo que representa el 30% del total nacional.<sup>54</sup>

Manzanillo se mantiene en el primer lugar del pacífico mexicano en cuanto a volumen de carga contenerizada que se maneja y el segundo en el ámbito nacional después del puerto de Veracruz, ocupa un sitio privilegiado en la cuenca del pacífico, porque a través del puerto se tiene acceso a las rutas comerciales y navieras del Japón, Corea, Singapur, Hong kong, Australia; Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica.

A partir de 1995 la eficiencia de carga contenerizada ascendió a 65 por hora-buque en operación, además de registrar una gran dinámica en el comercio de mercancías gracias a las nuevas terminales especializadas con que cuenta el puerto: automóviles y autopartes, graneles agrícolas, graneles minerales, chatarra, fluidos, y de carga general contenerizada.

Manzanillo se ha desarrollado como un puerto polivalente con vocación pesquera e industrial para lo cual cuenta con una terminal especializada de contenedores, gráneles agrícolas, frigoríficos adyacentes al muelle para refrigerar fruta, carne y derivados de la leche.

En la actualidad se prevé un área de reserva de crecimiento del puerto, en la cual se planea construir un muelle pesquero y de servicios, terminales de usos múltiples para cruceros turísticos, combustible y lubricantes, frigoríficos y terminal de contenedores con bodega fiscal.

La infraestructura portuaria tiene una aduana y policía fiscal, garita de control de acceso y un edificio federal portuario que alberga a la capitania del puerto y sanidad vegetal, inmigración, entre otros.

El puerto ofrece una amplia gama de oferta de servicios como empresas estibadoras maniobristas, agentes navieros y consignatarios de buques, agentes aduanales, transportistas terrestres y ferroviarios, bodegas de almacenamiento, frigoríficos, talleres mecánicos, abastecedores de combustible y lubricantes, abastecedores de buques, recolección de basura y diversos prestadores de servicios indirectos.

Entre los objetivos de la Administración Portuaria Integral en coordinación con el gobierno Federal, Estatal y Municipal está el *consolidar a Manzanillo como el principal puerto del*

<sup>54</sup> <http://www.manzanillo.gob.mx/pian/promocioneconomica.htm>

pacífico mexicano, así como en una de las opciones más rentables para invertir y comercializar mercancías, para lograrlo consideramos necesario lo siguiente:

- a) Establecer estrategias para su crecimiento, con la participación de la iniciativa privada y de expertos en la materia.*

Los puertos al ser autosuficientes necesitan de la participación de la iniciativa privada para continuar con su crecimiento, para ello se requiere eficientar la difusión de las obras realizadas en el sector, así como las ventajas, servicios, empleos y oportunidades que ofrece Manzanillo. Los medios de comunicación serían una herramienta útil además de la creación de un departamento de asesoría integrado por expertos en la materia; la asesoría se prestará en función de la cantidad y el sector en el que se quisiera invertir. Este departamento dependerá del gobierno municipal y estará en coordinación con la Administración Portuaria Integral. Éste también deberá elaborar un plan de promoción de oportunidades entre los empresarios locales, con el objeto de que el desarrollo de esta infraestructura represente mayores beneficios económicos para Manzanillo. Aunque la Administración portuaria Integral ha señalado a la Laguna de Cuyutlán como opción para continuar con el crecimiento es imprescindible la elaboración de un plan que permita asegurar el crecimiento del puerto.

- b) Coordinar esfuerzos con los gobiernos federal y estatal para impulsar el desarrollo portuario de Manzanillo.*

Para impulsar el desarrollo portuario de Manzanillo es necesario complementar la infraestructura que se requiere en la zona del puerto, como una opción sugerimos se consulte a ingenieros especializados en puertos y que ya hayan participado en proyectos portuarios exitosos; para complementar la infraestructura es necesario instalar un astillero para reparar y proporcionar mantenimiento a las embarcaciones como el puerto de Veracruz; así como la construcción de instalaciones para suministrar combustible marino y construir un taller para la reparación de contenedores.

*c) Impulsar los procesos de modernización y transferencia de tecnologías.*

El impulso de los procesos de modernización tiene como objetivo reducir la estadía de los barcos en el puerto, para ello es necesario simplificar los múltiples tramites que se llevan a cabo actualmente, así como agilizar el embarque y desembarque de los buques, es aquí donde la transferencia de tecnología juega un papel importante ya que ésta podría darse a través de mecanismos de cooperación con puertos del extranjero. Además es necesaria la capacitación del personal mexicano que manejará dicha tecnología.

---

## CONCLUSIONES

Desde la época de la colonia, el puerto de Manzanillo fue conocido como: la principal puerta del pacífico que comunicaba a la Nueva España con las Filipinas y el Lejano Oriente; y como el puerto de partida de las expediciones y conquistas por mar hacia el norte del país.

Manzanillo tiene la ventaja de ser un puerto natural, el cual está ubicado en una zona geográfica con amplias posibilidades de desarrollo; posee una moderna infraestructura de primer nivel, la cual permite descargar mercancías de embarcaciones de hasta 60,000 toneladas de peso y 260 metros de eslora.

Al finalizar la guerra fría, el entorno internacional dio un giro en las relaciones de cooperación entre los países y las políticas comerciales que se venían presentando, por tal motivo México tiene la necesidad de implementar nuevas políticas económicas para poder competir en el ámbito internacional.

Como una necesidad de crecimiento, promoción y distribución de productos mexicanos hacia el exterior, se da la inserción de México a la nueva dinámica económica internacional denominada globalización.

Coincidimos con algunos analistas, en que el momento de la inserción de México a la globalización no era el adecuado, aunque sólo existía otra opción; el quedarse estancado fuera de esta dinámica económica. Decimos que no era el momento adecuado porque nuestro país no tenía el mismo nivel de desarrollo tecnológico con el que contaban los países con los que iba a competir. Para realizar esta inserción se tuvieron que hacer cambios tanto en el aspecto económico como político que consistieron en: reformar leyes para abrir nuestras fronteras, eliminar barreras arancelarias y exceso de trámites burocráticos, con el objetivo de facilitar todo tipo de intercambios especialmente de orden económico.

Con la finalidad de extender el intercambio comercial y colocar sus productos y mercancías en el extranjero, México firma tratados comerciales como: el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) y el Acuerdo de Libre Comercio con Chile (ALC), además se integra a otros bloques económicos internacionales ya existentes como el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico, conocido por sus siglas en inglés como APEC, logrando así el acceso a los principales mercados internacionales.

Al adherirse a organismos internacionales como la OCDE, el GATT (actualmente OMC) y ser el tercer socio comercial de Estados Unidos; México obtiene el prestigio y la presencia

internacional que necesitaba para ser una economía atractiva para la inversión extranjera directa, sin embargo, en este momento no ha logrado alcanzar el desarrollo económico y tecnológico deseado para competir con las grandes potencias.

Como resultado de la apertura comercial, deben tomarse en cuenta las áreas en comunicaciones y transportes ya que éstos son elementos importantes y están ligados íntimamente con el comercio, ayudando a la eficiente distribución de mercancías (aspecto que caracteriza a la globalización). Dentro de las medidas con mayor importancia para alcanzar el desarrollo deseado y ser más competitivo como país, se encuentra la de reestructurar el Sistema Portuario Mexicano, buscando la modernización de nuestros principales puertos comerciales entre los que se encuentra Manzanillo.

Como resultado de esa reestructuración fue la creación de la Ley de Puertos y su Reglamento y en consecuencia surge la figura de la Administración Portuaria Integral (API), que principalmente se encargara de la planeación, promoción y construcción de infraestructura, así como de la administración del recinto portuario. Se constituye como una sociedad mercantil con capital privado mediante la figura de la concesión dejando de ser una carga para el gobierno ya que se vuelve autosuficiente debido a que los ingresos se invierten en el mismo puerto.

Las API's tiene la posibilidad, y están habilitadas para celebrar con terceros, contratos de cesión parcial de derechos con la finalidad de que el capital privado y/o social sea quien opere terminales e instalaciones directamente y preste los servicios portuarios a los usuarios y clientes, por lo tanto dejan de ser subsidiados, volviéndose más productivos y competitivos ya que es el capital privado el que invierte en la operación y equipamiento de terminales. Esto permite a los puertos ser importantes contribuyentes; al erario público, vía pago de contraprestaciones, impuestos y capitalización de utilidades.

Debido a su ubicación geográfica en el pacífico, Manzanillo es considerado entre los puertos más importantes de México, ya que éste se conecta con los principales mercados internacionales como son: Estados Unidos, Canadá, Latinoamérica y Asia. Así Manzanillo ya es capaz de competir y atender buques de gran tamaño aminorando la estadía de estos en el puerto y agilizando la atención.<sup>55</sup>

<sup>55</sup> Ver anexo de buques atendidos



Debido a la deficiente organización y rezagos en la adquisición de equipo (que se requería para maniobras) los costos eran elevados y los servicios estaban monopolizados, además de no ser competitivos. Por esta razón durante la actual gestión de la Administración Portuaria Integral se ha hecho posible la adquisición de equipo portuario como: grúas, montacargas, remolcadores, cargadores, tractocamiones, entre otros; también se rehabilitaron patios ya existentes y se construyeron nuevos espacios de almacenaje, se hicieron trabajos de dragado en dársenas, se mejoraron y construyeron nuevas vías de comunicación<sup>56</sup> como por ejemplo el crucero del pez vela, para agilizar el desplazamiento y disminuir el tiempo de entrega, evitando el congestionamiento vehicular. Además se construyeron las graneleras: Comercializadora La Junta y Granelera Manzanillo y se introdujo la utilización de tren de doble estiba<sup>57</sup> ya que el puerto no contaba con este servicio. Todo lo anterior ha sido realizado con el objetivo de optimizar las condiciones del puerto para una mejor prestación de servicios y para una mayor movilización de carga, principalmente contenerizada.

Actualmente Manzanillo está ubicándose como el principal puerto de México en el pacífico y transformándose en un puerto de clase mundial. La proyección internacional que ha obtenido ha sido a través de la promoción y vinculación que se ha hecho de éste en otros puertos internacionales conectándose cada vez con mayor frecuencia y trazando nuevas rutas.

Debido a los hechos ocurridos el 11 de septiembre del 2001 en los Estados Unidos, el gobierno mexicano impulsó el Proyecto Bandera que consiste en un sistema de alta seguridad en servicio multimodal de transporte marítimo y terrestre para el flujo de mercancías, también conocido como Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico (TPMSS) y esto como parte del proyecto para modernizar el puerto de Manzanillo.

En el 2004 se incorporaron nuevos métodos para agilizar la revisión de mercancías a través de la utilización de rayos gamma. Este dato fue proporcionado por el capitán Héctor Mora Gómez, actual director de la Administración Portuaria Integral en Manzanillo en una entrevista que nos fue concedida en diciembre de 2003 durante una visita que realizamos al puerto.

En esta visita, también pudimos comprobar que la Administración Portuaria Integral ha logrado llevar a cabo el 70% de los objetivos planteados en el programa maestro de

<sup>56</sup> Ver anexo de carreteras y ferrocarriles

<sup>57</sup> Ver anexo de graneleras y tren de doble estiba.

desarrollo. Hacemos referencia a este porcentaje por que pudimos observar que las instalaciones han sido ampliadas y mejoradas, los patios fueron reparados, incluyéndoles nuevos señalamientos, se mejoraron las vías de comunicación, sin embargo, aún existen proyectos que no se han iniciado como la construcción de un muelle para cruceros, y otros que no se han terminado como la ampliación de patios de almacenaje, la construcción de un centro de información y comunicación para concentrar todas las dependencias en donde se puedan realizar todos los trámites que el usuario necesite hacer como pagos, entrega de formatos solicitud de servicios, permisos, entre otros.

El gobierno del Estado en coordinación con la Administración Portuaria Integral ha hecho posible el crecimiento y desarrollo en el cual se encuentra Manzanillo actualmente, especializándose en movimiento de carga contenerizada, incluso atrayendo la carga de otros puertos como en el caso de Lázaro Cárdenas en donde como muestra de ello TMM trasladó sus instalaciones y servicios de Lázaro Cárdenas a Manzanillo, ésto no sólo se debe a que Manzanillo sea capaz de atender mayor movimiento de carga sino que es un puerto que se encuentra íntimamente conectado con las principales ciudades del país a través de su red carretera y ferroviaria<sup>58</sup>, además de contar con el aeropuerto internacional Playa de Oro, incluye también una serie de condiciones favorables que lo proyectan como uno de los puertos con mayores perspectivas de crecimiento.

En estudios realizados al puerto con anterioridad a esta investigación, se había previsto que en 12 años, es decir, en el 2012, alcanzaría su máximo nivel de crecimiento estructural, sin embargo, coincidiendo con el actual director de la API, no existe tal límite de crecimiento ya que cuenta con la posibilidad de crecer hacia la Laguna de Cuyútlán<sup>59</sup> que se encuentra ubicada junto al puerto, y en el caso más extremo el crecimiento puede darse hacia el mar, esto obedeciendo al aumento de la demanda que se presente.

En nuestra opinión la Administración Portuaria Integral en Manzanillo hasta el momento ha resultado ser el mejor sistema de Administración para el puerto en comparación a los anteriores sistemas ya que no representa una carga para el gobierno, se impulsa el desarrollo a través de las inversiones, hay una mayor calidad en servicios y costos más bajos

---

<sup>58</sup> Ver anexo mapa y tablas de carreteras y ferrocarriles

<sup>59</sup> Ver anexo laguna de Cuyútlán

debido al fomento de la competitividad, proporciona una importante fuente de empleo en el estado, etc. ubicando a nuestro país en un importante sistema multimodal de transporte marítimo y movimiento de carga y en un futuro no muy lejano representará la mejor opción entre el puerto de Long Beach y el puerto de Houston para el tráfico de mercancías.

En la presente investigación después de describir la evolución de la Administración Portuaria, enumeramos los proyectos que el Gobierno Federal, Estatal y Municipal en coordinación con la Administración Portuaria Integral, esta desarrollando para adecuarlo a las necesidades de la demanda y que son los siguientes: incremento en la infraestructura, rellanamiento de áreas para utilizarlas en actividades portuarias (almacenamiento, concentración y manejo de diversas mercancías); construcción y ampliación de vialidades que conectan al puerto con ciudades de su zona de influencia; optimización de las operaciones ferroviarias para evitar congestión vial en la ciudad; revitalización de la actividad turística a través de la remodelación del centro histórico de Manzanillo; adecuación de una terminal para cruceros turísticos; construcción de un acuario, entre otros; promoción de la construcción de puertos secos dentro de la zona de influencia.

Con base en los datos que obtuvimos y las observaciones realizadas consideramos necesario fortalecer los proyectos antes mencionados con las siguientes sugerencias:

1. Promover como oportunidad de inversión, *la construcción de un astillero* para la construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones. Para llevar a cabo este proyecto el Gobierno Federal proporcionaría el 50% de la inversión y el otro 50% se convocaría a la inversión privada.
2. Destinar un espacio donde pueda ofrecerse *el servicio de reparación de contenedores*, ya que aún Manzanillo no cuenta con este servicio y la carga que maneja es en su mayoría contenerizada, pudiendo ubicarse junto al astillero.
3. Entre los proyectos a desarrollar ya se mencionó la construcción de un centro de información en donde se realizarían todos los tramites necesarios, siendo indispensable la utilización de un *software* que permita organizar y llevar un control de todos los tramites, sin la utilización de copias. Para obtener el mejor software proponemos que se publique una convocatoria nacional para desarrollarlo y así

poder elegir el adecuado. Esto conlleva a adquirir *el equipo apropiado* y a capacitar de manera correcta a los responsables del área.

4. En la prestación de servicios vía internet será necesaria la creación de *un marco regulatorio* para este rubro.
5. Firmar *convenios a nivel internacional* con otros puertos, que nos permitan atraer carga y a través de estos convenios homogeneizar los sistemas de comunicación para igualar las oportunidades en la prestación de servicios y promover el puerto como otra opción de clase mundial en el Pacífico.

Si se logra mejorar la integración de los servicios de transporte nacional con los internacionales, se pueden esperar claros beneficios para los puertos mexicanos. En primer lugar, mover más carga nacional por vía marítima reduciría el tráfico camionero y generaría más movimientos portuarios. En segundo, la posibilidad de conectar mejor los servicios de alimentación con los internacionales aumenta la probabilidad de que las líneas navieras elijan puertos de México como sus puertos de transbordo también conocidos como *feeder*.



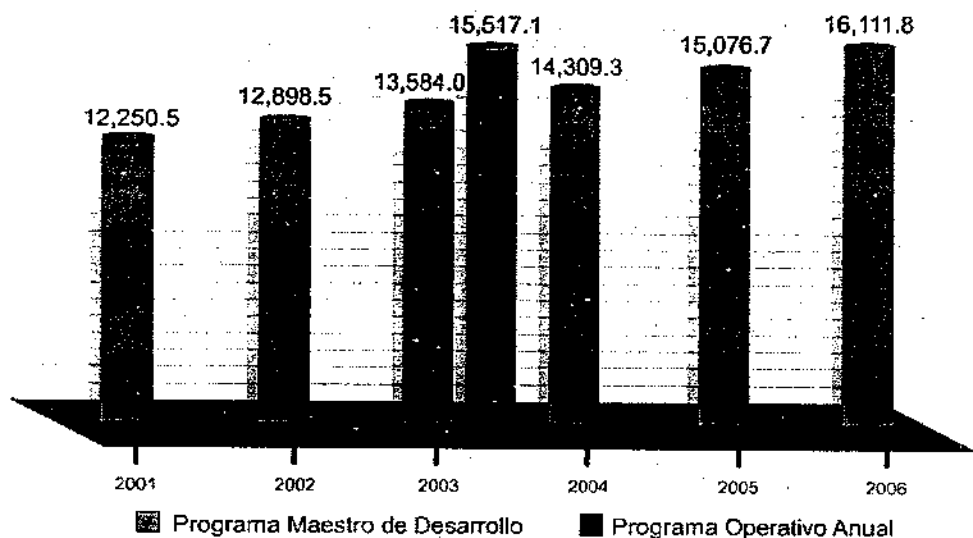
Anexo 1

# DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DEL PUERTO DE MANZANILLO



Material pictográfico proporcionado por API Manzanillo.

## PRONÓSTICOS DE CARGA (2001-2006)

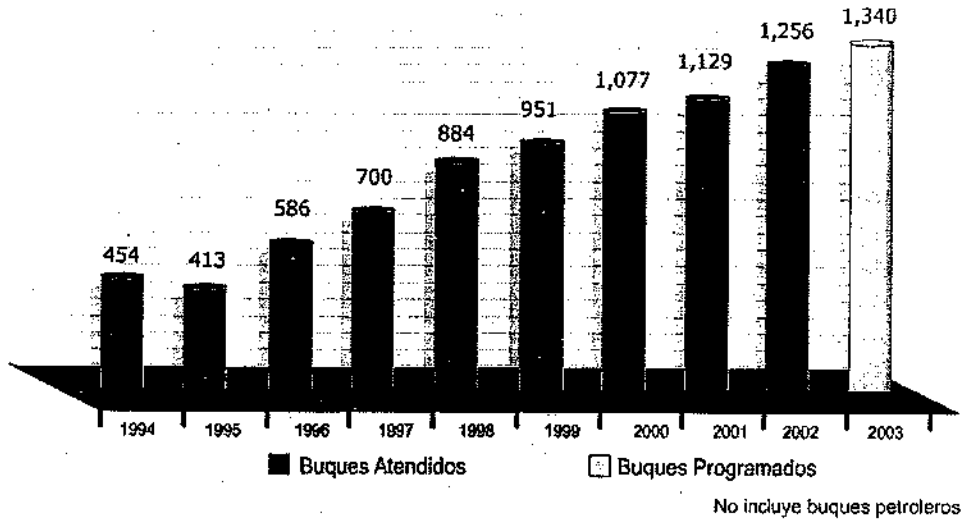


Fuente: Gráfica histórica elaborada por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.

Tomando como referencia el movimiento de carga en cifras obtenidas del periodo 2001-2003, la API Manzanillo elaboró una proyección de carga para el periodo 2004-2006, en donde el Programa Maestro de Desarrollo muestra una tendencia ascendente.

## Anexo 3

## BUQUES ATENDIDOS

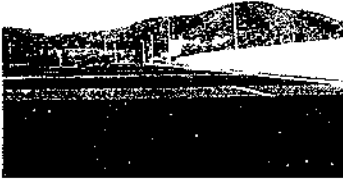


Fuente: Gráfica histórica elaborada por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.

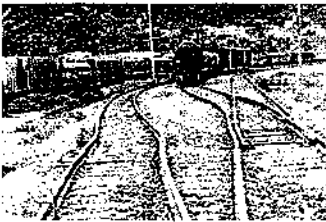
En la siguiente gráfica observamos año por año en cifras el crecimiento de buques atendidos por el Puerto colimense y de acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo en el año 2003 terminará atendiendo aproximadamente 1340 unidades, observando un crecimiento del 300% en este rubro en comparación con 1994.



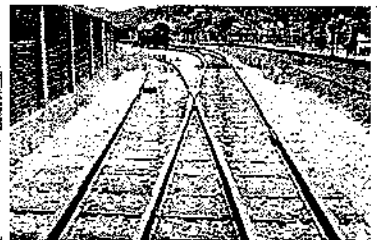
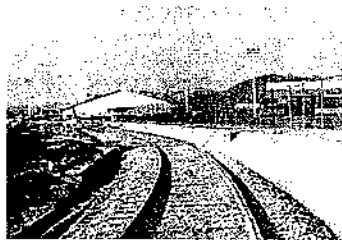
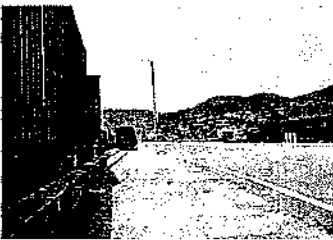
## Anexo 4

**CAMINOS DE ACCESO Y VIALIDAD INTERNA (SITUACIÓN ACTUAL)**

*Se construyeron 3.7 Km. de nuevas vialidades de 4 carriles y 2.2 Km de dos carriles. Permite el acceso directo desde la vialidad perimetral a cada una de las posiciones de atraque. Inversión: 25 millones.*

**VÍAS FUNCIONANDO EN MUY MAL ESTADO (SITUACIÓN ANTERIOR)**

*Existían desniveles superiores a un metro. La situación de las vías provocaba frecuentes descarrilamientos.*

**VÍAS COMPLETAMENTE RECONSTRUIDAS (SITUACIÓN ACTUAL)**

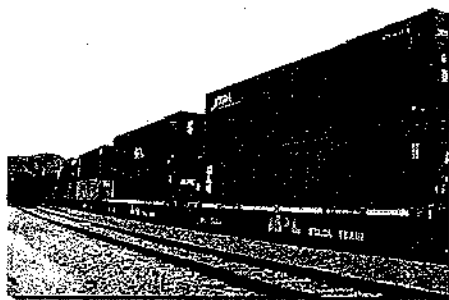
*Se reubicaron y algunas fueron reorientadas para proveer acceso independiente a cada uno de los operadores. Se ampliaron en 13.2 Km., 1.4 veces más de lo que se tenía en 1995. Inversión: 26.25 millones.*

**Fuente:** Material pictográfico proporcionado por API Manzanillo.

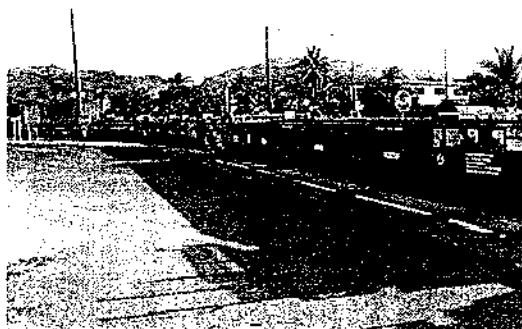
## SERVICIOS A LA CARGA



*Comercializadora La Junta*



*Tren de doble estiba*

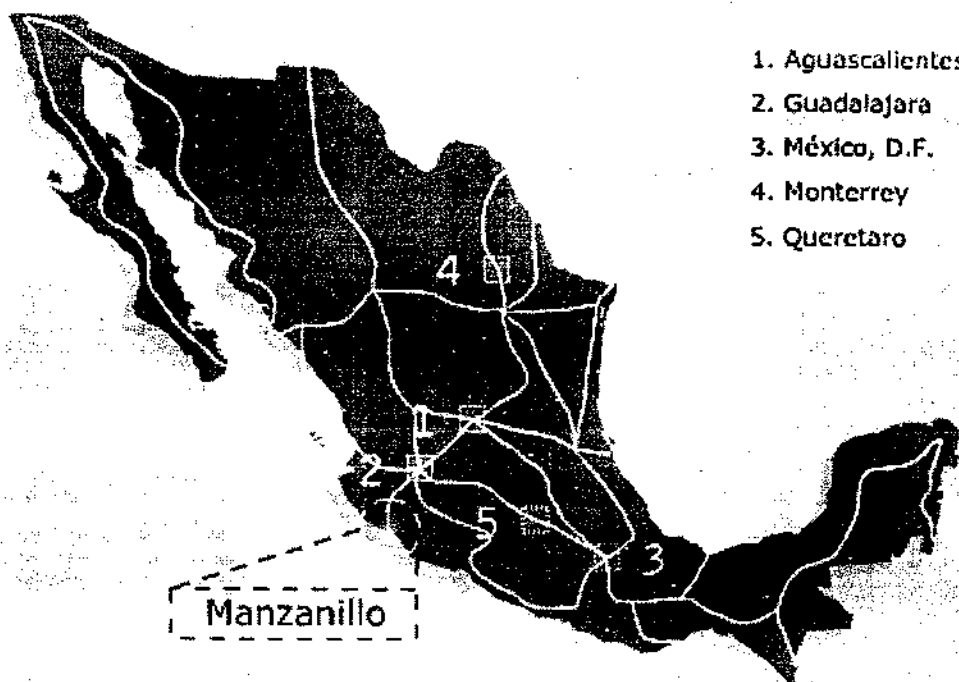


*Nuevas plataformas*

Fuente: Material pictográfico proporcionado por API Manzanillo.

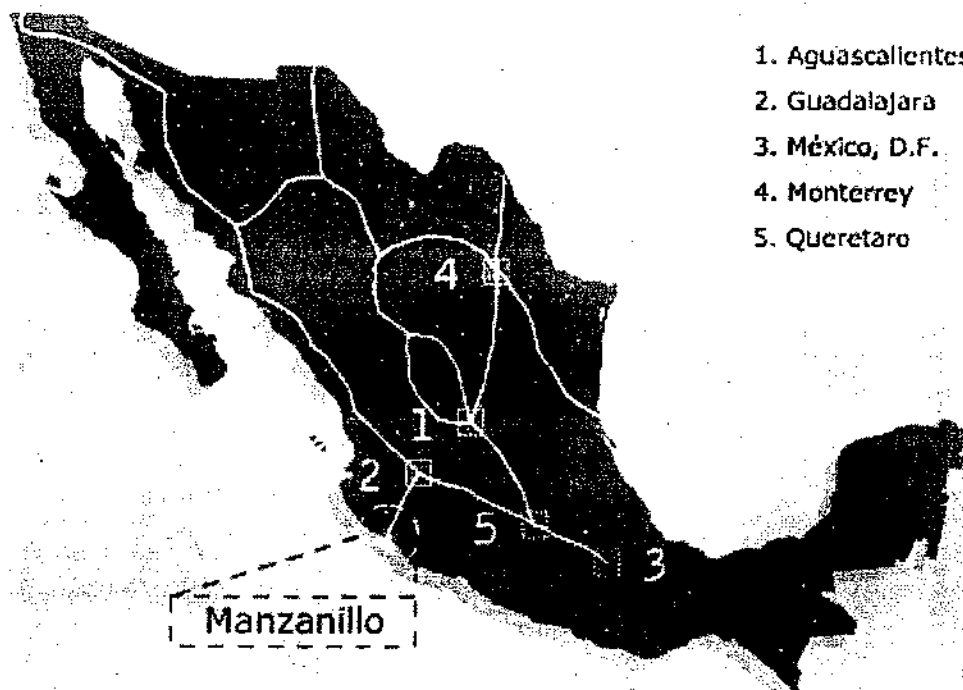
## Anexo 6

## CARRETERAS Y DISTANCIAS DE MANZANILLO AL RESTO DE LA REPÚBLICA



| Ciudad         | Distancia (Km) | Tiempo (hrs) |
|----------------|----------------|--------------|
| Aguascalientes | 550            | 12:00        |
| Guadalajara    | 300            | 5:00         |
| México D. F.   | 791            | 18:30        |
| Monterrey      | 1086           | 22:00        |
| Querétaro      | 660            | 13:00        |
| Nuevo Laredo   | 1 310          | 26:00        |

## Anexo 6

**VÍAS FERREAS Y DISTANCIAS DE MANZANILLO AL RESTO DE LA REPÚBLICA**

1. Aguascalientes
2. Guadalajara
3. México, D.F.
4. Monterrey
5. Querétaro

| Ciudad         | Distancia (Km) |
|----------------|----------------|
| Aguascalientes | 840            |
| Guadalajara    | 353            |
| México D. F.   | 950            |
| Monterrey      | 1 380          |
| Querétaro      | 715            |
| Nuevo Laredo   | 1 645          |

## LAGUNA DE CUYUTLÁN



*En la siguiente imagen, en el extremo superior podemos observar la Laguna de Cuyutlán, en donde se encuentra una termoeléctrica, esta laguna se ubica junto al Puerto de Manzanillo que está en el extremo inferior de la imagen en donde a simple vista puede observarse el rompeolas, el antiguo muelle fiscal y la entrada al puerto para los buques. La Laguna de Cuyutlán es la primera opción de crecimiento para el puerto, en caso de ser necesario.*

**Fuente:** Material pictográfico proporcionado por Archivo histórico del Ayuntamiento de Manzanillo.

---

**GLOSARIO DE TÉRMINOS**

**Actividad comercial.**-Cuando las instalaciones portuarias se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías en tráfico marítimo.

**Actividad pesquera.**-Cuando el puerto se especialice en el manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.

**Actividad petrolera.**-Cuando se dedique al manejo de productos relacionados con la industria petrolera.

**Actividad turística.**-Cuando las instalaciones estén habilitadas para la atención de cruceros turísticos, pasajeros, yates y actividades acuático-recreativas.

**Administración Portuaria Integral (API).**-Sociedad mercantil quien, mediante concesión de la Secretaría para el uso, aprovechamiento y explotación de un puerto o conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, desarrollo, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios portuarios.

**Altura.**-Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos del extranjero.

**Amarre de cabos.**-Es el servicio que se presta para sujetar las embarcaciones cuando se atracan a los muelles o a las boyas. También se tiene la maniobra contraria de desamarre de cabos.

**Área de maniobras.**-Área que tiene la función de permitir las maniobras de carga y descarga que se realizan en los muelles pesqueros y comerciales.

**Áreas de reserva.**-Las que se destinan para las ampliaciones de un puerto.

**Arribo.**-Llegada de la embarcación a un puerto para cargar o descargar, o para evitar algún peligro.

**Astillero.**-Lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde estas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento.

**Atracadero.**-Paraje o instalación donde pueden atracarse las embarcaciones, generalmente menores.

**Atracar.**-Acercar, arrimar el costado de una embarcación a cualquier parte, especialmente a un muelle.

**Autoridad Portuarias.**-La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de las demás dependencias de la Administración Pública Federal, corresponde, entre otras: formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional; aplicar las sanciones establecidas en la Ley de puertos y su reglamento; interpretar dicha ley en el ámbito administrativo y ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

**Avituallamiento.**-Es el suministro de todos aquellos insumos que requiere la embarcación y sus tripulantes para la realización de sus viajes.

**Azolve.**-Material que es arrastrado por el oleaje o por las corrientes y que se deposita en las zonas portuarias o vías navegables.

**Baliza.**-Cualquier señal levantada en una posición visible sobre una costa, un banco de arena, un arrecife, un muelle, etc. que sirve de guía o advertencia a los navegantes. Hay balizas de señal, de refugio, de enfilación, flotantes, iluminadas, etc.

**Banda de atraque.**-Lado de un atracadero donde se arriman y amarran las embarcaciones.

**Barcaza.**-Embarcación de río o puerto, de fondo plano y sin propulsión propia que se emplea en operaciones de carga y descarga de embarcaciones mayores, así como en las obras de puertos y diversos servicios. Se puede llamar también alijador, panga, chalán, o lanchón.

**Bodega.**-Estructura o depósito cubierto para guardar mercancías con riesgos mínimos.

**Boya.**-Cuerpo flotante sujeto en el fondo del agua, que se coloca como señal o como elemento de amarre.

**Buque.**-Embarcación, o plataforma que puede sustentar diversas operaciones en el medio marino y que esta dotado de capacidad de desplazarse.

**Buque portacontenedores.**-Embarcación especialmente diseñada para transportar carga en cajas de acero de dimensiones y tipos acordados internacionalmente, denominadas contenedores.

**Cabo.**-Cualquiera de las cuerdas de fibra natural o sintética que se emplean abordo. Cabo firme o muerto. Punta de tierra que penetra en el mar.

**Cabo de amarre.**-Cuerda o cable con que se sujetan las embarcaciones.

**Cabotaje.**-Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales y marinas nacionales.

**Calado.**-Distancia vertical medida desde la parte sumergida mas baja de un barco hasta la superficie del agua (línea de flotación). En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

**Canal.**-Es la entrada de un puerto, la parte más profunda. Estrecho marítimo que pone en comunicación, los mares. Brazo de mar con salida por ambos extremos, es decir, la porción de mar que hay entre dos tierras.

**Capacidad de atraque.**-Es el número de tramos de atraque que posee un muelle y que pueden ser utilizados simultáneamente.

**Capitanía de puerto.**-Es la autoridad marítima en cada puerto habilitado y que ejerce las funciones que las leyes y reglamentos le confieren.

**Carga contenerizada.**-Carga manejada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte.

**Carga general fraccionada o suelta.**-Es la carga que se maneja en sacos, cajas, bultos, pacas, piezas, maquinaria, etc.

**Carga general unitizada.**-Es la agrupación de un determinado número de artículos para formar una unidad de embarque para facilitar su manejo. Por ejemplo pallets (tarimas), contenedores y vehículos.

**Carga total por puerto.**-Es la suma de la carga en tráfico de altura y cabotaje que se mueve por el puerto.

**Ciaboga.**-Vuelta o giro que hacen las embarcaciones o marcha hacia atrás de las mismas. Girar por medio del ancla que se acaba de fondear.

**Cobertizo.**-Espacio cubierto que carece de muros.

**Cobro por atraque.**-Cobro al usuario por cada metro de eslora total por hora o fracción, a las embarcaciones que permanezcan atracadas, abarloadas, arrejeradas o acoderadas, de manera directa o indirecta al muelle.

**Cobro por muellaje.**-Cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.

**Contenedor.**-Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, destinada a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes, que encierra y protege los contenidos de pérdidas y daños; que puede ser conducido por cualquier medio de transporte, manejado como "unidad de carga" y trasladada sin remanipulación del contenido. Las dimensiones del contenedor con uso mas extensivo son 8x8x20 pies y de 8x8x40 pies.

**Contrato de sesión parcial de derechos.**-Es aquel que celebran los particulares y la Administración Portuaria Integral, para que aquellos puedan ocupar, construir y operar terminales marinas e instalaciones dentro de las áreas concesionadas, en los términos previstos en la ley de puertos.

**Contrato de prestación de servicios.**-Es aquel que celebran los particulares y la Administración Portuaria Integral, para que aquellos puedan prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas, en los términos previstos en la ley de puertos.

**Crucero.**-Viaje marítimo o aéreo de recreo. Generalmente se llama crucero a la embarcación que realiza recorridos específicos de relativa corta duración ofreciendo a los turistas la oportunidad de paseos a cada uno de los puertos donde hacen escala.

**Dársena.**-Área más resguardada de un puerto, protegida contra la acción del oleaje para abrigo o refugio de las naves y con la extensión y profundidad adecuadas para que las embarcaciones realicen las maniobras de atraque, desatraque y ciaboga con seguridad.

**Dársena de ciaboga.**-Área marítima dentro del puerto donde los buques realizan las maniobras de giro y revire con el fin de enfilarse hacia las distintas zonas del puerto.

**Derecho portuario.**-El pago que hace una embarcación por su entrada, estadía en el puerto y por el uso de sus instalaciones.

**Desamarrar.**-Soltar uno o todos los cabos con que esta amarrado el buque. Operación de largar las amarras para desatracar del muelle, cargadero, etc.

**Desatracar.**-Separar una embarcación de otra o del sitio donde se atracó, sea muelle o cargadero.

**Descarga.**-Retiro de bienes o mercancías de un medio de transporte marítimo o terrestre para depositarlas en cualquier lugar de la parte terrestre del recinto portuario u otros medios de transporte marítimos o terrestres. Acción de depositar aguas residuales o residuos sólidos provenientes de embarcaciones en cuerpos de agua o estaciones de recepción, realizada en condiciones normales de operación.

**Diario de puerto.**-Cobro al usuario por embarcación por día o fracción, de casa embarcación menor de 500 unidades de arqueo bruto o de 45 metros de eslora, que ingrese o haga uso del recinto portuario.

**Dragado.**-Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, lagos, etc.



**Empresa naviera.**-Es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal.

**Encallar.**-Quedar detenida una embarcación por tocar fondo; sinónimo de embarrancar.

**Escollera.**-Es una estructura que penetra en el mar abierto y proyectada para evitar el asolvamiento de un canal por los materiales del acarreo litoral, así como dirigir y encauzar una corriente o reflujos de marea (vaciante). Las escolleras se construyen en la desembocadura de un río o de un canal de marea para ayudar a profundizar y estabilizar el canal de navegación.

**Espigón.**-Es una estructura protectora de la costa construida generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el transporte litoral o retardar la erosión de la playa.

**Estibar.**-Acomodar adecuadamente la carga a bordo de una embarcación.

**Faro.**-Torre alta, construida en un sitio elevado para fijar en la parte superior luces que sirvan de guía a los navegantes.

**Fondear.**-Anclar o dar fondo al ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo.

**Granel.**-Es la carga que se maneja suelta, es decir sin envase o empaque. Se aplica a carga seca como granos agrícolas y productos minerales, y fluidos como petróleo y derivados, azufre, melazas, aceites vegetales, etc.

**Grúa transtainer.**-Equipo electromecánico localizado en el patio de contenedores, montado sobre rieles o llantas que sirve para transportar contenedores de muelle a patio y viceversa, transferir contenedores de y hacia transporte terrestre, así como estibar y desestibar contenedores en patio hasta un número determinado de niveles, Este término es equivalente a grúa de patio y grúa de pórtico.

**Grúa portacontenedores o portainer.**-Equipo electromecánico instalado sobre rieles en el muelle, cuyo propósito único es el cargar o descargar contenedores al o del buque. Este término es equivalente a grúa de muelle o grúa derbazo.

**Habilitar.**-Autorizar por parte del Ejecutivo Federal a los puertos, terminales y marinas, mediante decreto, para atender embarcaciones en navegación de altura y/o cabotaje, así como determinar su denominación y localización geográfica.

**Hinterland.**-Zona de influencia económica de un puerto. Región terrestre de la cual y hacia la cual se orienta el flujo de los productos que se mueven por el puerto para su consumo o transformación.

**Infraestructura portuaria.**-Son las construcciones integradas por las obras de protección (rompeolas, escolleras, espigones, diques), faros y señales, áreas de fondeo, muelles, patios; accesos ferroviarios, carreteros, fluviales y oleoductos.

**Instalaciones portuarias.**-Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

**Lanchaje.**-Servicio que se presta con una lancha para conducir a los pasajeros, tripulantes, pilotos y autoridades hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas o regresarlos a tierra.

**Longitud de atraque.**-El tramo que en un atracadero o muelle ocupa una embarcación para sus maniobras de carga y descarga; embarque y desembarque de pasajeros.

**Malecón.**-Estructura que separa la tierra del agua, diseñada principalmente para resistir el empuje de tierras. Muro perimetral que delimita a la dársena.

**Marea.**-Movimiento regular y periódico de las aguas del mar, cuyo nivel sube y baja alternativamente debido a la atracción de la luna y del sol. Existen diferentes niveles del mar que se miden respecto al nivel medio del mar. Estos niveles son: pleamar máxima registrada, pleamar media superior, pleamar media, medio de marea, bajamar media, bajamar media inferior y bajamar mínima registrada.

**Marina.**-El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

**Montacargas.**-Equipo para manipulación de cargas, de autopropulsión eléctrica o mecánica, que cuenta con un mecanismo elevador acondicionado con diversos dispositivos para adaptarse a casi todo tipo de cargas o unidades de carga, y cuya triple función es la de levantar, trasladar y estibar.

**Montacargas para contenedores.**-Equipo de autopropulsión para manipulación de contenedores. Se cuenta con dos tipos principales: el convencional de horquilla elevadora, comúnmente denominado de uñas, el cual sujeta el contenedor por medio de los huecos laterales (side loader), y el acondicionado con brazo o torre elevadora y extensor electromecánicos (top loader).

**Morro.**-Ampliación y refuerzo de una estructura de protección y defensa, como rompeolas y escolleras, en el extremo de las mismas.

**Movimiento de exportación.**-Es la cantidad de carga que se mueve por un puerto nacional con destino a un puerto del extranjero.

**Movimiento de importación.**-Es la cantidad de carga que se mueve por un puerto nacional procedente de un puerto del extranjero.

**Movimiento (tráfico) costero de pasajeros.**-Es el que se realiza por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas del mismo litoral y con fines exclusivamente turísticos.

**Muellaje.**-Derecho que paga toda embarcación durante su permanencia amarrada a los muelles. Cobro al usuario por tonelada o fracción de los bienes o mercancías que cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.

**Muelle.**-Obra o construcción formada artificialmente a la orilla del mar, río, lago, etc. que puede ser utilizada para atracar las embarcaciones para facilitar el embarque y desembarque de mercancías y personas.

**Operadores.**-Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, son responsables de terminales o instalaciones portuarias.

**Paleta -pallet.**-Armazón de madera en forma de plataforma que sirve como base a bultos.

**Pasajero.**-Persona que viaja en una embarcación, sin pertenecer a la tripulación.

**Patio.**-Área en tierra dentro del puerto, donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.

**Patio de almacenamiento.**-Área en tierra dentro del puerto donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la interperie.

**Patio de maniobras.**-Área dentro del puerto en donde se manejan las mercancías para cargarlas o descargarlas de los vehículos de transporte, estibarlas, clasificarlas, empacarlas, envasarlas, etc.

**Pilotaje.**-Derecho que pagan los buques por los servicios de pilotos o prácticos en algunos puertos. Servicio portuario que consiste en conducir una embarcación mediante la utilización de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias.

**Prestadores de servicios.**-Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, proporcione servicios inherentes a la operación de los puertos.

**Puerto.**-El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

**Puerto fijo.**-Cobro al usuario por cada embarcación comercial de 500 unidades en adelante de arqueo bruto y de 45 o más metros de eslora total, que ingresen o hagan uso del recinto portuario.

**Puerto interior.**-Instalaciones para dar servicio a las embarcaciones de navegación interior. El que se construye tierra adentro cerca o lejos de la costa aprovechando mejores condiciones de abrigo y las naturales propias de la vía navegable de que se trate.

**Puertos naturales.**-Son aquellos en los que la confrontación física de la costa proporciona una adecuada protección a las instalaciones portuarias de la acción de los fenómenos oceanográficos y meteorológicos, con la profundidad suficiente que permita la navegación de las embarcaciones, haciéndose mínima la intervención del hombre para su habilitación.

**Puerto variable.**-Cobro al usuario por unidad de arqueo bruto o fracción, que tenga registrada la embarcación comercial de 500 unidades en adelante de arqueo bruto y de 45 o más metros de eslora que ingrese o haga uso del recinto portuario.

**Radio contestador (Racón).**-Estación de radio que transmite una señal que al ser captada por las embarcaciones, les permite determinar su situación o posición.

**Recalar.**-Llegar a la vista de un cabo, faro o punto de la costa susceptible de ser reconocido y marcado.

**Recinto portuario.**-La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por la de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

**Remolcador.**-Embarcación especialmente diseñada con el tirón necesario para remolcar o empujar a otras embarcaciones, plataformas, chalanes o dar salvamento. Puede ser de puerto o de altamar.

**Remolque.**-Es el servicio portuario que se presta con remolcadores para auxiliar a las embarcaciones en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto.

**Rompeolas.**-Una estructura que protege del oleaje un área de playa, un puerto o un refugio.

**Rendimiento del buque.**-También se define como rendimiento real de operación del buque y se obtiene como el cociente del total de toneladas manejadas entre el total de horas reales empleadas en la operación, o sea sin considerar los tiempos muertos que se presentan durante la permanencia del barco en el muelle. La unidad de medida es el promedio ponderado de las toneladas por hora-buque en operación de todos los buques atendidos.

**Señalamiento marítimo.**-Conjunto de dispositivos ópticos, acústicos y electromagnéticos que situados en puntos estratégicos sirven para que las embarcaciones puedan situarse, orientarse o dirigirse a un lugar determinado, así como también para evitar peligros naturales.

**Servicio de línea.**-Es el servicio regular de transporte de mercancías con barcos sujetos a itinerarios previamente determinados entre puertos que se tocan a intervalos periódicos y tiene tarifas de flete predeterminadas.

**Superestructura portuaria.**-Es la integrada por bodegas, cobertizos, estaciones marítimas, equipo portuario y marítimo, subestaciones eléctricas, redes de agua potable y drenaje, plantas de tratamiento de desechos y edificios para oficinas públicas y privadas.

**Tara del contenedor.**-Peso del recipiente vacío, cuyo valor es de 2.1 toneladas para contenedor de 20 pies y de 3.5 toneladas para contenedor de 40 pies.

**Tarifa.**-Conjunto de precios que la administración portuaria, operadores y prestadores de servicios aplican a los usuarios de las instalaciones y de los servicios portuarios y marítimos, que incluye las definiciones de los conceptos involucrados, las reglas de aplicación y la regulación portuaria.

**Terminal.**-La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

**Terminal especializada de contenedores.**-Es la terminal marítima destinada a manipular contenedores, en todas las fases de la operación portuaria con equipo especializado, así como a la atención de buques especializados en el transporte de contenedores.

**TEU.**-Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies de largo. Siglas del término en inglés "Twenty Equivalent Unit"

**Tipo de carga.**-Agrupación de las mercancías que se mueven por los puertos conforme a su forma y características físicas.

**Tolva.**-Elemento auxiliar móvil profusamente empleado en los puertos en la descarga de los buques.

**Trackmovil.**-Tractor que puede moverse indistintamente sobre vías de ferrocarril o fuera de ellas con llantas neumáticas.

**Tráfico de altura.**-Es la cantidad de carga que se mueve por los puertos nacionales con origen o destino en los puertos del extranjero.

**Tráfico de cabotaje.**-También conocido como tráfico costero es el volumen de carga que se mueve entre los puertos nacionales.

**Tráfico portuario.**-Es la cantidad de carga transportada por las embarcaciones y que se mueve a través de un puerto.

**Trasbordador.**-Embarcación que circula entre dos puntos, alternativamente en ambos sentidos, y sirve para transportar pasajeros y vehículos.

**Utilización de la capacidad.**-En cierta medida, indica la productividad del puerto y se calcula como el cociente del total de toneladas de carga operadas en los muelles en el período considerado entre la suma de la capacidad instalada de los muelles para el mismo período; generalmente se expresa como porcentaje.

**Vías generales de comunicación por agua o vías navegables.**-El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación, así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales e instalaciones portuarias y sus afluentes que también lo sean.

**Zona de desarrollo portuario.**-El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

**Zona de influencia.**-También conocida como hinterland, es la zona terrestre atrás del puerto en la cual se consumen, producen o transforman los productos que se mueven a través del puerto.

**Zona franca.**-Área o zona del recinto portuario fuera de la jurisdicción de la Aduana que está bajo control de la Administración Portuaria.

---

**BIBLIOGRAFÍA**

- ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc, *Los nuevos puertos mexicanos*. Grupo Noriega editores, 1ªed., México 1999. 363 pp.
- BLANCO, Mendoza Herminio, *Las negociaciones comerciales de México con el mundo*. Ed. FCE, 1ª ed. 1994, México. 281pp.
- BUSTAMANTE Ahumada, Roberto, *El desarrollo costero de México*, Ed. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, México, 2000. 436pp.
- Como exportar por vía marítima*, Ed. SCT, México, 1997. 207pp.
- El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000*, 1ª ed., México, D. F., Noviembre 2000.
- El transporte hacia el tercer milenio*. El cambio estructural en el sector transportes, 1995-2000. SCT. México, 2000. 92pp.
- Elwee, Mac y Roy Samuel. *Ports and terminal facilities*. 2002.
- Estudio Geográfico de la región de Manzanillo Colima*, Dirección General de Oceanografía y señalamiento marítimo, México, 1973. 300 pp.
- HERNÁNDEZ, Augusto César, *Manzanillo mágico*, Ed. Colección Abraxas Fondo Municipal para la Cultura y las Artes de Manzanillo, Manzanillo Colima, 2000, 162 pp.
- HERRERÍAS, Armando, *Fundamentos para la historia del pensamiento económico*, Ed. Limusa, México, 2001. 506pp.
- IANNI Octavio, *La era del globalismo*, Ed. S. XXI, México. 215pp.
- Informe presidencial de la Madrid*, Uno mas uno, suplemento especial, 1988. 45pp.
- LEÓN, José Luis, *El nuevo sistema internacional, una visión desde México*, Ed. FCE, México, 1999. 416pp.

LÓPEZ, Villafañe Víctor y Uscanga Carlos (coordinadores), *México frente a las grandes regiones del mundo*, Ed. S. XXI editores S. A. de C. V., México, 2000

*Los municipios de Colima*, Ed. SEGOB Y Gobierno de Colima, 1987, 79 pp.

MANCHÓN F., Novelo y LERMAN A., *Integración: Unión Europea, TLCAN y MERCOSUR*  
Ed. UAM, México 2000. 264 pp.

MARTNER, Payrelongue Carlos y RUIZ Gamez Gilberto, *Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo Colima*, Instituto Mexicano del Transporte SCT, México, 1998. 144pp.

MARTNER, Payrelongue Carlos, MORENO, Martínez Ma. Aurora, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, Instituto Mexicano del Transporte SCT, México, 2001. 140 pp.

*Memoria 1988-1994*, Sector Comunicaciones y Transportes, México, D. F. 1994.

MERCADO, Salvador, *Tráfico Internacional, administración y aplicaciones*, Ed. Limusa, México, 1997. 207pp.

*México a través de los informes presidenciales*, Ed. SRE. México 1976. T.3. 577pp.

Milner, Chris. *Export promotion strategies: theory and evidence from developing countries*. Washington, New York University, 1990.

ORTIZ Jr., Federico, *Los puertos mexicanos*, Ed. FCE, México 1976, 63pp.

ORTOLL Servando (compilador), *Noticias de un puerto viejo: Manzanillo y sus visitantes*  
S. XIX y XX ED. Universidad de Colima. Colima, México, 1996

*Programa director de desarrollo de infraestructura portuaria del puerto de Manzanillo Colima*,  
V. 1, 1985. ed. Dirección General de Obras Marítimas. SCT.

---

Programa Maestro de Desarrollo 2000-2005, ed. API Manzanillo.

ROZENTAL, Andrés, *La política exterior de México en la era de la modernidad*, Ed. FCE., México, 1993, 198 pp.

ZEPEDA Jorge Antonio, *Introducción al derecho portuario*, Ed. API Tampico, México 1999, 158pp.



---

**HEMEROGRAFÍA**

Administración Portuaria Integral de Manzanillo S. A. de C. V., *Información del puerto de Manzanillo Co., C.P.* Carlos Cabañilla Tirado, Dir. General, Archivo Histórico del Municipio de Manzanillo.

*API celebra su décimo aniversario.* Noticiero Manzanillo, 17 de dic 2003

GONZÁLEZ García Juan. *México y el APEC 2002.* Recapitulación y perspectiva. Revista Comercio Exterior, Ed. Bancomext, Septiembre 2002, V. 52, Núm. 9, Revista Mensual, México. Págs. 777-778.

MORALES Roberto. *Manzanillo: el nuevo sistema de alta seguridad portuaria.* Eje del comercio exterior, 2002, Págs. 5-8.

Revista Comercio Exterior. *El transporte marítimo en los tiempos de la globalización*, Vol. 54, Num. 8, Agosto 2004, México, Ed. Bancomext, Págs. 749-755

VÁZQUEZ López Antonio. *Detecta API factores clave de desarrollo.* El Correo de Manzanillo Co. 17 de febrero 2002, Pág. 3

Vázquez López Antonio. *Invertirá Ferromex 45 mmd.* El corre de Manzanillo Co. 17 de febrero 2002.

ZUAZO Ochoa Raúl. *"Puerto interior un paso al futuro".* Correo de Manzanillo. Manzanillo Colima 14 de mayo 2001, Pág. 7

ZUAZO Ochoa Raúl. *Puerto interior un paso al futuro.* El Correo de Manzanillo Manzanillo Colima, 29 de octubre 2001, Pág. 7

---

**MESOGRAFÍA**

<http://www.apimanzanillo.gob.mx>

<http://www.apimanzanillo.gob.mx/asp/empresa/antecedentes.asp>

[http://www.sct.gob.mx/inf\\_gobierno97-98/inf\\_gob97-98.html](http://www.sct.gob.mx/inf_gobierno97-98/inf_gob97-98.html)

<http://www.gio.gov.tw/info/noticias97/98/8p3.html#>

[http://www.globaltransportación.com/noviembre2001/contenido/integrar\\_transportistas\\_prestadores\\_servicios\\_en\\_centros\\_portuarios.html](http://www.globaltransportación.com/noviembre2001/contenido/integrar_transportistas_prestadores_servicios_en_centros_portuarios.html)

[http://www2.imcyc.com/noticias/index\\_archivos/contenido\\_archivos/octubre/contenido18octubre2.html](http://www2.imcyc.com/noticias/index_archivos/contenido_archivos/octubre/contenido18octubre2.html)

<http://www.manzanillo.gob.mx/Plan/PromociónEconomic.htm>

<http://www.sct.gob.mx/>

<http://www.infoport.com.mx/manzanillo>

<http://www.tfm.com.mx/productos/marítimos.html>

[http://www.asesma.cl/contenido/his\\_not/2507.html](http://www.asesma.cl/contenido/his_not/2507.html)

[http://fspa.peopledaily.com.cn/200207/05/sp20020705\\_55834.html](http://fspa.peopledaily.com.cn/200207/05/sp20020705_55834.html)

<http://www.sistema.itesm.mx/viii/cee/boletin/Art%Edculo%20de%20David%20Eaton%20APEC.htm>

<http://zedillo.gob.mx/pages/visitas/usa97/eltlc.html>