



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.



FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

**ANÁLISIS DEL PND 2013-2018 EN MATERIA
PORTUARIA. ESTUDIO CASO: PUERTO DE VERACRUZ.**

TESINA

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LIC. EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA:

MÓNICA AÍDA SÁNCHEZ ARIAS

ASESOR:

MTRO. ALEJANDRO MARTÍNEZ SERRANO

México, D.F.

2014



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.

El final es el término, remate o conclusión de algo. En su sentido más amplio se refiere a todo aquello que se caracteriza por la conclusión o desenlace de algo, una actividad o una cuestión pendiente, entre otras alternativas. El concepto también puede aparecer en femenino, “la final”, se emplea para designar a la última y más decisiva instancia de competición en un campeonato. Otro uso muy común y extendido del término en el lenguaje corriente es para indicar el punto final o término de algo o la existencia de alguien. Cierro el ciclo 20 años después gracias. Al Fin.

ÍNDICE

ILUSTRACIONES E IMÁGENES.....	4
INTRODUCCIÓN.....	6
CAPITULO 1 EL PUERTO DE VERACRUZ HISTORIA	
1.1. FLOTA DE BARLOVENTO.....	19.
1.2. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL CONSULADO DE 1.3. VERACRUZ.....	24
1.4. EL PUERTO DE VERACRUZ EN EL PORFIRIATO.....	26
1.5. VERACRUZ EN EL SIGLO XX.....	34
CAPITULO 2. MEXICO ANE LA GLOBALIZACIÓN.	
2.1 MÉXICO GLOBALIZADO.....	42
2.2 LA IED EN AMERICA LATINA Y MÉXICO.....	61
2.3 LOS PUERTOS DE MEXICO CONTRA LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS.....	66
2.4 BRASIL Y MEXICO ECONOMIA EMERGENTES.....	71
2.5 LOS PUERTOS DE MÉXICO EN UN MUNDO GLOBALIZADO.....	77
2.6 TENDENCIA GENERAL DE LA CARGA TOTAL QUE SE MUEVE POR LOS PUERTOS DE MÉXICO.....	99

2.7 LA PRIVATIZACIÓN Y CONCESIÓN PORTUARIA

ASOCIACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API).....109.

2.8 LA API DE VERACRUZ.....113

CAPITULO 3 ANALISIS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO EN

2013-2018 MATERIAPORTUARIA

3.1. EL PND Y LA MODERNIZACION DELN TRANSPORTE MARITIMO Y

PUERTOS.....117

3.2. SITUACION ACTUAL DEL TRAFICO PORTUARIO DE

VERACRUZ.....123

3.3. MODERNIZACION DEL PUERTO DE VERACRUZ.....127

3.4 ASPECTOS DETERMINANTES DEL MERCADO DE CARGA

CONTENERIZADA.....132

3.5 ESTIMACION DE LA DEMANDA DE SERVICIOS Y DE

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....136

3.6 EL PLAN SECTORIAL EN MATERIA PORTUARIA.....137

CONCLUSIONES.....152

FUENTES DE CONSULTA.....158

ILUSTRACIONES

Cuadro 1 Movimientos del tráfico Marítimo.....	48
Cuadro 2 El poder emergente.....	51
Cuadro 3 Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003 (en porcentajes)..	57
Cuadro 4 Países en Crisis durante los años 2008-2009.....	59
Cuadro 5 Recuperación Económica del G20.....	61
Cuadro 6 Niveles de atracción de inversión extranjera a Países de América Latina.....	63
Cuadro 7 Participación porcentual en los flujos de entrada de IED a nivel mundial de países seleccionados.....	65
Cuadro 8 Mejora Posición México en 2013.....	66
Cuadro 9 Lugar que ocupó Veracruz en el Rank latinoamericano.....	67
Cuadro 10 Lugar que ocupó Veracruz en el Rank latinoamericano en 2009-2010.....	69
Cuadro 12 América Latina principales 20 puertos por mov. de contenedores 20 teus.....	71
Cuadro 13 Metas portuarias 2013.....	84
Cuadro 14 los mayores puertos del mundo.....	87
Cuadro 15 Los 20 Principales puertos del mundo.....	88
Cuadro 16 Top 10 El tráfico de los puertos Latinoamericanos.....	91
Cuadro 17 Los 13 puertos principales en el año 2000.....	93
Cuadro 18 Comparación de Movimiento de Teus del 2009 al 2013.....	94
Cuadro 19 El Trafico de los 75 Países en Desarrollo y economías en transición.	95
Cuadro 20 Rutas Mundiales, centros exportadores y mercados principales.....	96

Cuadro 21 Movimiento de carga por puertos Mexicanos.....	99
Cuadro 22 Tasas de crecimiento del movimiento portuario total en México en Toneladas (1990-2004).....	100
Cuadro 23 Movimiento de carga en Teus hacia E.U. por nuestro puertos Mexicanos.....	100
Cuadro 24 Movimiento portuario carga y contenedores TEU'S hasta el 2013....	102
Cuadro 25 Los Principales puertos con mayor movimiento de Carga por Litoral.....	102
Cuadro 26 Participación porcentual de los principales puertos del Pacifico en el movimiento de contenedores.....	104
Cuadro 27 Puertos de Altura que cuentan con APIS.....	110
Cuadro 28 comercio marítimo contenerizado en américa latina y el caribe 2010-2011.....	134
Cuadro 29 PIB de Países de América y el Caribe.....	139
Cuadro 30 Índice de Competitividad de la Infraestructura de acuerdo al Foro Económico Mundial (2013-2014) Países Seleccionados.....	140
Cuadro 31 Obstáculos para hacer negocios en México.....	141
Imágenes	
Imagen 1 ZAL de Veraruz.....	108
Imagen 2 Puerto de Veracruz.....	124
Imagen 3 Espacio insuficiente en Puerto.....	126
Imagen 4 La API Veracruz.....	127
Imagen 5 Arreglo General del Proyecto.....	131
Imagen 6 Ultra Large Container Vessels.....	137

INTRODUCCIÓN

Esta Tesina se basa en el *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018* que fue diseñado bajo el contexto global que se vive en la actualidad. En el país, la planeación de desarrollo está encuadrada en el contexto internacional que se vive y por la historia y evolución reciente de nuestra economía.

México se encuentra en un parteaguas en la arquitectura geopolítica pues representa una oportunidad en materia de inversión, infraestructura, acceso a mercados y mano de obra calificada. Las nuevas dinámicas de crecimiento económico y las transformaciones de política interna, que afectan a diversas naciones desarrolladas, abren una ventana en el escenario internacional para que países emergentes jueguen un papel más destacado.

El presente sexenio, señala que a lo largo de sus 11,500 km de costas, México cuenta con 117 puertos y terminales habilitadas. Sin embargo, el 67% del movimiento de carga está concentrado en 16 puertos comerciales, de los cuales los más importantes Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, que operan el 96% de la carga contenerizada.¹

En este trabajo se hablará acerca del puerto de Veracruz, el cual contempla metas puntuales y significativas sobre inversión de mediano y largo plazo para alcanzar sus objetivos de productividad, seguridad y competitividad; Veracruz se mantiene entre los principales puertos debido al enorme tráfico de mercancías y por ende, su importancia en la economía nacional.

¹ <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/puerto-de-veracruz-de-clase-mundial-y-modelo-de-desarrollo-sustentable> (Consulta 12/12/2013)

En este sexenio se va intentar impulsar el desarrollo de determinados puertos marítimos mexicanos que nos dan cabida a nivel internacional y que son estratégicos potencialmente, es por ello que la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsa las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.

Durante el gobierno del Expresidente Carlos Salinas de Gortari, en el año de 1993 en el siglo pasado, se decreta la Ley de Puertos, que cambia la Administración y operación de los Puertos en México. El cambio radica en que dicha ley define la figura de la Administración Portuaria Integral (API) como empresa mercantil, cambiando el esquema de administración para ser local y comercial. Este cambio reorientó las inversiones y las estructuras funcionales para entrar al proceso globalizador.

En esta tesina se estudiará el caso específico del puerto de Veracruz:

El estado de Veracruz destaca por su historia en donde se localizan tres puertos comerciales de altura: Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos; cinco puertos marítimos de cabotaje: Tecolutla, Nautla, Alvarado, Minatitlán y Nanchital.

Entre los puertos mexicanos, Veracruz destaca por su historia y movimiento de mercancías. El municipio de Veracruz cuenta con una superficie territorial de 241 kilómetros cuadrados, su litoral es de 29 kilómetros. En el incipiente siglo XXI, Veracruz es reconocido históricamente por ser el primer puerto marítimo que como tal se puso en marcha en el territorio mexicano, su ubicación continental y marítima tiene una preeminencia geopolítica, y al agregar las condiciones de la infraestructura en el recinto portuario y las vías de comunicación carreteras y ferroviarias con que dispone al discurrir los primeros años del siglo XXI, lo han convertido en un enclave estratégico o nodo principal de un transporte multimodal; de la misma manera, el citado recinto destaca por el valor monetario y diversidad de las mercancías que por el mismo se mueven.

Con la constitución de la Administración Portuaria Integral de Veracruz en 1994 y con la participación de las empresas que por medio de contrato les otorgó cesión parcial de derechos, se pone en marcha la modernización y ampliación de este recinto portuario.

A escasos dieciséis años, la Administración Portuaria de Veracruz, que por sí misma se caracteriza por el movimiento de mercancía diversificada, con su modernización y ampliación registra un incremento extraordinario de los volúmenes de mercancías que allí desembarcan y embarcan.²

De la propia actividad portuaria obtiene la autoridad gubernamental ingresos fiscales a través de la Aduana Marítima del Puerto de Veracruz. Por lo descrito, es obvio que de todas las Aduanas existentes en los puertos comerciales de México, es la que aporta el mayor monto de ingreso tributario por concepto de exportación e importación de mercancías por la modalidad de transporte marítimo.

El objetivo de este trabajo es señalar las aportaciones que se realizarán en el puerto de Veracruz en los años del 2013 al 2018. La mayor inversión del Gobierno de la República en este sexenio en materia de infraestructura de comunicaciones será en la entidad, donde se promoverá y realizará la ampliación y modernización del puerto de Veracruz para relanzarlo como una terminal marítima de clase mundial, además de la construcción de las autopistas Tuxpan-Tampico y Cardel-Poza Rica.

En el Plan Nacional de Desarrollo (PND) hay un apartado muy amplio para la infraestructura de telecomunicaciones y este sexenio planea ser protagonista en este siglo de la tecnología de la innovación y del libre comercio, donde el país

2 APERTURA COMERCIAL Y RESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA EN MÉXICO* Miguel Angel Rivera Ríos. Facultad de Economía/Casa Juan Pablos/Editora Claves Latinoamericanas, 1998, (Consulta 01/01/2014)

debe contar con una infraestructura que aproveche la capacidad productiva de México y la ubicación estratégica geográfica.

El objetivo General de la presente tesina es analizar el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 en materia portuaria haciendo especial énfasis en el caso del puerto de Veracruz.

Los Objetivos particulares de la presente tesina son:

- 1) Conocer la Historia y el desarrollo del puerto de Veracruz
- 2) Criticar de qué manera llegó México a la Globalización.
- 3) Analizar el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 en el caso del Puerto de Veracruz

La hipótesis de la presente tesina es la siguiente:

Si el puerto de Veracruz recibe apoyos para modernizar su infraestructura mediante recursos financieros derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, luego entonces, este puerto estaría a la vanguardia en el comercio exterior impulsando las importaciones y exportaciones de México.

El Marco Teórico es para comprobar la hipótesis, donde se debe primero retomar a Octavio Ianni con las Teorías de la Globalización donde señala el descubrimiento del mundo, de que el globo ya no es sólo una figura astronómica, de que la Tierra es el territorio en el que todos se encuentran relacionados y remolcados, ese descubrimiento sorprende, encanta y atemoriza. Se trata de una ruptura drástica en los modos de ser, sentir, actuar, pensar y fabular. El mundo ya no es exclusivamente un conjunto de naciones, sociedades nacionales, estados-

naciones, en sus relaciones de interdependencia, dependencia, colonialismo, imperialismo, bilateralismo, multilateralismo³.

Simultáneamente, el centro del mundo ya no es principalmente el individuo, tomado singular y colectivamente, como pueblo, clase, grupo, minoría, mayoría, opinión pública. Para Ianni está claro que el descubrimiento de la sociedad global que el pensamiento científico está realizando al declinar el siglo XX no presenta las mismas características de los descubrimientos mencionados, aun cuando son diversas y antiguas las instituciones e indicaciones más o menos notables de globalización. Desde que el capitalismo se desarrolló en Europa, siempre presentó connotaciones internacionales, multinacionales, transnacionales, mundiales, desarrolladas en el interior de la acumulación originaria, del mercantilismo, el colonialismo, el imperialismo, la dependencia, la interdependencia.

Ahora el mundo se ve en la época de la globalización y el mundo comenzó a ser taquigrafiado como “aldea global”, “fábrica global”, “tierra patria”, “nave espacial”, “nueva Babel” y otras expresiones. La “aldea global” sugiere que, finalmente, se formó la comunidad mundial, información y fabulación abiertas por la electrónica.

En este sentido, la aldea global implica la idea de comunidad global, mundo sin frontera, shopping center global. En todos los lugares todo se parece cada vez más a todo, a medida que la estructura de preferencias del mundo es presionada hacia un punto común homogeneizado.⁴

La “fábrica global” sugiere una transformación cuantitativa y cualitativa del capitalismo, más allá de todas las fronteras y de otras formas de organización

³ Ianni, Octavio (1996) Teorías de la globalización, México, Siglo XXI CEIICH-UNAM pag.1-12,158-173

⁴ Ibid; pág. 12

social y técnica del trabajo, de la producción y la reproducción amplia del capital. Toda economía nacional, sea cual sea, se vuelve provincia de la economía global.

Ya es evidente que los países en desarrollo ahora están ofreciendo espacios para la manufacturación lucrativa de productos industriales destinados al mercado mundial en escala creciente. En la opinión del Autor considera que:

- Primero, una reserva de mano de obra prácticamente inagotable.
- Segundo, la división y la subdivisión del proceso productivo están ahora tan avanzadas que la mayoría de estas operaciones fragmentadas pueden ser realizadas con un mínimo de calificación profesional adquirida en poco tiempo.
- Tercero, el desarrollo de las técnicas de transporte y comunicaciones crea la posibilidad, en muchos casos, de producir mercancías completa o parcialmente en cualquier lugar del mundo; una posibilidad que ya no está influida por factores técnicos, de organización o de costos⁵.

La fábrica global⁶ se instala más allá de cualquier frontera: articula capital, tecnología, fuerza de trabajo, división del trabajo social y otras fuerzas productivas. Acompañada por la publicidad, por los medios impresos y por la electrónica, la industria cultural, mezclada en periódicos, revistas, libros, programas de radio, emisiones de televisión, vídeo clips, fax, redes de computadoras y otros medios de comunicación, información y fabulación, disuelve fronteras, agiliza los mercados, generaliza el consumismo. Provoca la

⁵ Folker Frobel, Jurgen Heinrichs y Otto Kreye, *The new international division of labour (Structural unemployment in industrialised countries and industrialisation in developing countries)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1980, p. 13.

⁶ Ianni, Octavio, *Teorías de la globalización*. México: Siglo XXI, 1996; p. 1.

desterritorialización y la reterritorialización de las cosas, gente e ideas⁷. Promueve el redimensionamiento de espacios y tiempos. Se ve de inmediato que la fábrica global es tanto metáfora como realidad. Lo que se impone como fuerza avasalladora, es la realidad de la fábrica de la sociedad global altamente determinada por las exigencias de la reproducción amplia del capital. En el ámbito de la globalización, a veces se revelan transparentes e inexorables los procesos de concentración y centralización del capital, y se articulan empresas y mercados, fuerzas productivas y centros decisorios, alianzas estratégicas y planificación de corporaciones; así se configuran provincias, naciones y continentes, islas y archipiélagos, mares y océanos.

Retomando a Ianni. Toda economía nacional sea cual sea se vuelve provincia de la economía global. México estaba ante la disyuntiva como nación en desarrollo pues el riesgo que representaba su falta de incorporación a dichas tendencias tendría consecuencias negativas y un atraso incalculable, además de un costo de oportunidad difícilmente recuperable.

Es por ello que hacia mediados de los años ochenta del siglo pasado el conjunto de los países de América Latina, entre ellos México, comenzó a dar un giro de 180 grados en su política comercial. Iniciaron la apertura o liberalización de su mercado interno, abandonando las políticas de sustitución de importaciones que orientaron su desarrollo industrial por más de tres décadas. Dicha liberalización forma parte de un cambio más profundo caracterizado por la privatización, la desregulación y la reestructuración de la industria.⁸

7 Ibid., p12.

⁸ IANNI, Octavio. "Metáforas de la globalización"; "Las economías del mundo"; "La interdependencia de las naciones" y "La aldea global", en Teorías de la globalización. México: op. Cit. pp. 1-12

México se aventuró a la apertura o liberalización comercial que está concebida para lograr una nueva vinculación con el mercado mundial que favoreciera la introducción acelerada de progreso técnico y el aumento de los patrones de eficiencia y competitividad de la industria doméstica. Para lograr esto era necesario aceptar la disciplina del mercado mundial y con ella la posibilidad de que desaparecieran numerosas empresas domésticas no competitivas.

México es un país que ha optado por la apertura económica (quizás uno de los que más rápidamente lo está haciendo entre las naciones en desarrollo) y en el que sus capitales privados de mayor envergadura muestran evidencias claras de una tendencia hacia la globalización.⁹

⁹ Basave Kunhardt Jorge, Asociaciones Internacionales y proceso de globalización del capital en México

CAPÍTULO 1. EL PUERTO DE VERACRUZ HISTORIA

El Puerto de Veracruz de grandes atractivos, rico en historia, tradiciones y económicamente, es el puerto más importante del país, ya que continua siendo la puerta de Europa a México.

Veracruz fue el primer ayuntamiento constituido como tal en toda América continental. Su fundación se remonta al 22 de abril de 1519, cuando una expedición española al mando del conquistador Hernán Cortés desembarcó en las playas de Chalchihuecan, donde se asentó y fundó el primer ayuntamiento del Nuevo Mundo.

A este lugar le dieron el nombre de la Villa Rica de la Vera Cruz: Villa como las de España, Rica por las manifestaciones de riqueza que Moctezuma hizo en el puerto a los recién llegados; Vera de verdadera y Cruz porque el día de su llegada se festejaba el viernes santo y se rendía tributo a la cruz donde falleció Cristo.

En agosto de 1519 Cortés inició su marcha de conquista desde ahí hacia México Tenochtitlán, mientras que sus capitanes se encargaban de pacificar algunas regiones que hoy comprenden la entidad veracruzana.

Así como Veracruz fue la puerta de entrada de los conquistadores, se convirtió en el principal puerto de comunicación entre España y la Nueva España, desde donde se despachaban para Europa, guajolotes, maíz, frijol, aguacate y algodón, entre otros, además de que se recibían productos como: haba, arvejón, trigo, arroz, etc., así como animales domésticos, pólvora, telas, vinos y múltiples mercaderías distribuidas posteriormente por el territorio novohispano.

Unos años más tarde, en 1550, se inició aquí la extracción de oro y plata a gran escala, y fue tan abundante que, para finales del siglo XVI, representaba el 80% de las riquezas exportadas. En consecuencia el puerto prosperó vertiginosamente,

sólo que este auge no pasó inadvertido a los corsarios británicos y holandeses, quienes dirigieron sus miradas -y sus asaltos- en esa dirección, victimando al puerto en varias ocasiones.

Por consiguiente, las autoridades coloniales decidieron tomar cartas en el asunto y, en 1663, dieron inicio a la construcción del fuerte de la isla de San Juan de Ulúa, proyecto que se continuó ampliando hasta su conclusión en 1746, cuando ya era una considerable muralla con siete Baluartes: Santiago o El Polvorín, San José, Santa Bárbara, San Javier, San Mateo, San Juan y el de La Concepción. Esta fortaleza fue derribada en 1889 y hoy únicamente se conserva el baluarte de Santiago. La fortaleza como tal se construyó como lugar estratégico de defensa a causa de los temores de ataques e invasiones, y para defensa de la población. Dichos ataques se hicieron realidad, durante el siglo XVII los piratas de varias nacionalidades desarrollaron fuertes campañas en aguas novohispanas. Una de estas invasiones ocurrió en 1683, efectuada por el pirata Lorencillo, cuyas tropas causaron saqueos y grandes destrozos.

La Batalla de San Juan de Ulúa (1568) significó el desastroso final de la campaña de una flotilla pirata inglesa compuesta por seis buques, que entre 1567 y 1568, violando sistemáticamente la tregua acordada por Felipe II de España e Isabel I de Inglaterra, se dedicó al asalto de pequeños puertos y buques mercantes españoles, la trata de esclavos negros y el comercio ilegal en las aguas de la América española. En un principio, los ingleses no temieron por su seguridad, ya que tras tomar varios rehenes españoles que habían confundido la flotilla inglesa con una esperada flota española, llegaron a un principio de acuerdo con el virrey Martín Enríquez de Almansa. A partir de ese momento pensaron que la tregua entre ambas coronas, tantas veces vulnerada por ellos durante el asalto a mercantes indefensos, sería en esta ocasión respetada por la flota de escolta española equipada con armamento pesado. Pero, desgraciadamente para Drake y Hawkins, Luján había sido informado de los desmanes cometidos por la flota

inglesa, por lo cual el encuentro, que en un principio estuvo presidido por varios intentos de acuerdo, desembocó finalmente en un fulminante ataque de los españoles sobre los piratas ingleses, resultando en 4 barcos ingleses hundidos y unos 500 marineros ingleses muertos, y la captura por los españoles de las abundantes ganancias fruto de un año de saqueos, que hubieran debido acabar en Inglaterra.

Casualmente, los dos barcos ingleses que consiguieron escapar al desastre fueron los comandados por Drake y Hawkins, quienes se dieron a la fuga inmediatamente mientras sus hombres se batían con la flota española, lo que fue interpretado por los marinos españoles como un flagrante acto de cobardía.¹⁰

Una vez que fue protegido, continuó el desarrollo del puerto más importante de la Nueva España. Por ende, la ciudad fue cuna de una rica burguesía comercial y llegó a ser, para 1778, más próspera que la propia ciudad de México, para la cual Veracruz consistía igualmente un punto clave en su desarrollo.

El Consulado de Veracruz adquirió una “importancia comercial relativa a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, gracias al comercio de cabotaje con Yucatán y Guatemala, por lo que los comerciantes locales dependieron menos de los de la Ciudad de México. Debido a la prosperidad comercial reinante en los puertos indianos durante el siglo XVIII, varios consulados surgen a la vida a partir de la expedición del Reglamento de 1778, en el cual se ordenaba su constitución¹¹.

¹⁰ Batalla de San Juan de Ulua . http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_San_Juan_de_UI%C3%BAa

¹¹ CRUZ BARNEY, Oscar, El Préstamo a la Guesa Ventura o Riesgo Marítimo como Mecanismo de Financiación del Comercio Hispano-Indiano: Análisis Jurídico de la Institución, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM/Universidad Iberoamericana/Universidad Panamericana, México, 2005, disponible en página web: <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio02/Oscar%20CRUZ%20BARNEY.pdf>, [consultada el 2 de Noviembre de 2009].

La libertad de comercio, pese a sus contradicciones y limitaciones, supuso una innovación trascendental en las relaciones comerciales entre España y América, en los años de 1778 a 1821 incrementando ostensiblemente el comercio entre Veracruz y la Península.¹²

Las reformas y el auge del tráfico iban a convertir a Veracruz en un centro comercial de primer orden en la América Colonial. Hasta 1778 sólo había sido punto de escala entre México y Cádiz, temido por un insano clima. Este y el monopolio Mexicano habían determinado su desarrollo histórico. Esta medida que en un principio había supuesto la victoria de Cádiz sobre México, en la lucha por el monopolio en el comercio novohispano¹³ iba a ser ratificada con la creación del Consulado de Veracruz, en 1795 para controlar el comercio exterior. Veracruz a lo largo de su historia había ido progresando lentamente al influjo de las flotas. De simple escala comercial iba a ocupar, a raíz del establecimiento del comercio libre, el puesto de centro comercial más importante del virreinato y uno de los principales (como puerto mayor) de América. El auge agrícola y minero del virreinato y sobre todo, la importancia excepcional de la plata mexicana para el comercio libre, serían el origen del auge comercial y urbano del puerto jarocho.

De esta manera, el Real Tribunal del Consulado de Veracruz establecido en 1795, otorgar el derecho de cobrar impuestos al tráfico comercial que obligatoriamente se realizaba por ese puerto, dándole autonomía al grupo comerciante del puerto respecto al consulado de la Ciudad de México, que hasta entonces poseía el monopolizado los beneficios del tráfico comercial desde el siglo XVI.

¹² CRUZ BARNEY, Oscar, El Riesgo en el Comercio, Hispano Indiano: Préstamos y Seguros Marítimos Durante los Siglos XVI a XIX, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 1998, p. 214

¹³ MELGAREJO VIVANCO Historia de Veracruz. Jalapa 1949

Veracruz se constituiría como el principal puerto del virreinato de la Nueva España. La ruta común de aquellos tiempos era: España-Veracruz-México-Acapulco-Filipinas y viceversa. Por allí se enviaban al Viejo Continente metales preciosos y materias primas por grandes montos, provenientes de todo el virreinato, y en retribución recibía manufacturas así como suntuosos bienes de consumo que distribuía en el extenso mercado.

Es por ello que por Veracruz cruzaban muchos millones de pesos en mercancías y efectivo cada año. Se calculaba, por ejemplo, que “artículos por más de 60 millones de pesos entraban anualmente a nueva España por ese puerto y que cerca de otros 15 millones de pesos se enviaban como remisibles a España y el Caribe”¹⁴.

Debido a esta importancia económica y a su posición geográfica, Veracruz estaba considerada también como el puerto de bastión defensivo militar de la Colonia,

No obstante, y a pesar de ser la principal puerta de acceso al reino de la Nueva España, Veracruz –al menos en los primeros dos siglos del periodo virreinal-, era una ciudad pobre, a penas habitada de manera intermitente por arrieros y comerciantes. Sin embargo, esta pequeña ciudad portuaria habilitó una red de comercio internacional entre Asia, Europa y América, que dio origen a diversas relaciones de intercambio en “el siglo de la depresión española”.

El Consulado veracruzano tuvo bajo su control 59% de todas las importaciones y 78% de las exportaciones, incluyendo el azúcar y la plata.

¹⁴ GONZÁLEZ DE LA VERA, Martín, “El Rey Revillagigedo y la Defensa del Puerto de Veracruz 1789 – 1794, en Relaciones, Estudios de Historia y Sociedad, Primavera 2007, Vol. XXVIII, Colegio de Michoacán, p. 35

1.1. La Flota de Barlovento

La Armada de Barlovento fue una institución militar creada por el imperio español para proteger sus territorios ultramarinos americanos de los ataques de sus enemigos europeos, así como de piratas y corsarios.

Ante el cúmulo de asaltos, destrucciones, saqueos e incendios acontecidos desde mediados del siglo XVI sin discontinuidad hasta finales del siglo XVII la Corona española se ve obligada a intervenir; organizando tres escuadras, una que vigilaría entre el cabo de san Vicente y el Canal de la Mancha, otra defendería las costas peninsulares hasta las islas Azores y una última que vigilaría la navegación del Estrecho de Gibraltar hasta la Canaria. Entre 1564 y 1577 funcionó la denominada Armada Real de la Guardia de las costas e islas y carrera de las Indias. En 1560 la Corona elaboró un proyecto de poblamiento de este área como medida de protección frente a los ataques de piratas y corsarios ingleses y franceses, a los que después se sumaron los holandeses.

En 1576 los informes a Felipe II de Diego de Sotomayor y Antonio Manrique señalaron la importancia que podía tener para la defensa de Barlovento la formación de una flota con sede permanente en diferentes puertos del área. Desde mediados del siglo XVI se repitieron las iniciativas para proteger esta ruta marítima, organizándose pequeñas armadas formadas por navíos rápidos. En 1594 ya se había creado la Armada del Mar Océano que, con Lisboa como puerto fijo de residencia, tenía la misión de patrullar las costas atlánticas de la península Ibérica para garantizar la llegada a España de las flotas de Indias, evitando los ataques de los Corsarios y piratas.

En 1605 Felipe III aprobaba la organización de una armada ligera que inicialmente debía formarse, con carácter provisional, a partir de la Armada del Mar Océano que ya estaba en pleno funcionamiento.

En 1635 culminaron en la efectiva creación de la Armada de Barlovento, flota que se formó de manera esporádica con la finalidad de proteger la navegación de los barcos españoles por el Caribe durante el periodo colonial.

La denominación de Barlovento alude geográficamente a las islas de las pequeñas Antillas, pero en términos generales a finales del siglo XVI este término se usaba como referencia al espacio marítimo por el que los navíos españoles entraban en el Caribe en su ruta a América y, más específicamente, al área en conflicto permanente por los ataques de los piratas, que podía incluir las grandes Antillas y la costa de Tierra Firme.

En el año de 1640 llegó a la Nueva España el Virrey Diego López de Pacheco¹⁵, quien dirigió sus esfuerzos a la construcción de dicha Armada pues prestó seis navíos, para que la Armada comenzara sus patrullajes. En la junta que se hizo en Veracruz se encontraba el general de la flota, Roque Centeno; el Almirante Juan de Campos; Alonso de Contreras, así como Juan Blázquez y José de Valdez, tesorero y contador respectivamente y por último Diego de Aldana, quien era el capitán de mar y guerra de la flota. Los primeros galeones que formaron parte de la Armada de Barlovento, que eran de origen mercante y que el gobierno virreinal compró a 40 ducados la tonelada fueron el "Concepción" de 300 toneladas, el "Nuestra Señora del Rosario" de 230, el "San Antonio" de 400, una urca de 400 construida en Jamaica, un patache de 150 y una fragata de 400 que fue construida en Campeche, y de estos últimos no se tienen registros de sus nombres. Además estuvo formada primero por varios galeones que anteriormente formaron parte de la Armada del Mar Océano junto a otros barcos procedentes de la Armada de Vizcaya.

¹⁵ 1640-1642 La breve participación de este virrey en la Nueva España estuvo marcado por la intriga y la sospecha, ya que su primo, el duque de Braganza se levantó desde Portugal contra el rey de España, y López Pacheco fue asociado con él.

La financiación de estas flotas se realizaba a través de los impuestos denominados avería¹⁶ y situado¹⁷, que gravaban las mercancías y servían para cubrir los gastos generados por las dotaciones. En definitiva los propios comerciantes se convirtieron en los responsables de la protección del transporte de sus productos.

A finales del siglo XVII la Armada de Barlovento no había conseguido el fin para el que fue creada, ya que las potencias europeas continuaban hostigando el comercio de España con América y habían conseguido importantes enclaves en el Caribe, desde los que dirigían de una forma más efectiva el comercio ilícito.

Los navíos fueron enviados a La Habana, donde serían armados para su uso militar. Al poco tiempo, unos buques ingleses fueron vistos, donde se construían dos galeones para uso la Armada, por lo que al saberse eso en Veracruz, el Almirante Antonio de la Plaza se dirigió en busca de ellos, esa sería la primera vez que la Armada de Barlovento, enfrentaba un combate naval, lo que sucedió el 9 de junio de 1641 cerca de Río de Caña, Veracruz, tomando presa la nave y a 22 prisioneros. Sería la primera vez en que los piratas fueron interceptados en costas mexicanas. La Armada de Barlovento rara vez se encontraba en Veracruz, y sólo lo hacía para descansar de la tripulación. El Virrey Payo Enríquez de Rivera¹⁸ ordenó en 1673 la colonización de Hawaii, antes

16 La avería, o derecho de avería (del catalán Avaria), era un impuesto sobre el comercio colonial de los siglos XVI y XVII en España; se imponía sobre los mercaderes o las mercancías. Asimismo, incluía a los pasajeros que pasaban a Indias. Los ingresos generados servían para financiar las armadas que protegían a las flotas comerciales que cubrían el circuito entre Indias y la metrópoli, expuestas con bastante frecuencia a los ataques de los exterminadores de piratas y bucaneros o a las potencias extranjeras en guerra con España. Guillermo Céspedes del Castillo: La avería en el comercio de Indias, en: Anuario de Estudios Americanos 2 (1945), págs. 515-698.

17 El Real Situado o simplemente Situado (siglo XVII y siglo XVIII), era una partida anual de dinero que debía proporcionar el tesoro del Virrey del Perú con cargo a las cajas reales del centro argentinífero de Potosí, para solventar en Chile los gastos derivados de la Guerra de Arauco y los preparativos tendientes a dejar esa colonia en condiciones de repeler eventuales incursiones corsarias. La mayor parte del Situado se gastaba en el pago del ejército permanente y profesional de la frontera mapuche. Este ejército profesional, establecido en tiempos del gobernador Alonso de Ribera (1600-1605), fue el primero en funcionar en la América española.

¹⁸ Payo Enríquez de Rivera hijo bastardo de un comandante militar de Andalucía, Fray Payo fue nombrado en pliego secreto, virrey sustituto de Pedro Nuño Colón de Portugal. A la muerte de éste, Fray Payo impulsó las obras públicas,

conocidas como islas de la Mesa. Durante el gobierno del Virrey Payo Enríquez de Rivera se ordenó en 1678 la construcción de las primeras escuelas de artillería en los reinos españoles, siendo construidas en Veracruz, La Habana y Cartagena así como el uso de la Armada de Barlovento contra los piratas en la ciudad de Santa Marta, sin embargo, desentendido de las costas de la Nueva España, los piratas tomaron Campeche en julio de 1678 y tomaron el dinero de las cajas reales y la plata de Panamá. Los constantes ataques a la Nueva España culminaron el 17 de mayo de 1683, donde Francois Grammont y Laurent Graff¹⁹, desembarcaron en Punta Gorda con un grupo de piratas que movilizándose por la playa norte y el arroyo de Vergara llegaron a la ciudad de Veracruz, que fue sorprendida, fallando todos los dispositivos de defensa del puerto, muriendo en la defensa innumerables ciudadanos, los piratas huyeron cuando se acercaba la flota de Diego de Saldívar, pues ya habían saqueado el puerto. Después de ese suceso, la Armada de Barlovento fue reorganizada y se le dio el mando a Andrés Ochoa y Zárate para que protegiera estas costas. En 1688 arribó a gobernar Gaspar De la Cerda Sandoval Silva y Mendoza, que envía a Santo Domingo una expedición para derrotar y sacar a los franceses que la habían ocupado, por lo que necesaria la ayuda de la Armada de Barlovento compuesta de seis buques de línea y una fragata, transportando a 2,600 soldados mexicanos. El Virrey De la Cerda acudió a la misma por el estado de guerra que existía entre España y Francia.

Otra obligación muy importante que tenían la Armada de Barlovento era llevar los situados, es decir, el dinero para pagar la construcción de fortalezas y el

no sólo de la ciudad de México, sino de muchas plazas que lo requerían con las milicias de voluntarios de la costa de Barlovento. Hizo que los ingleses abandonaran Coatzacoalcos y Laguna de Términos. Levantó más de 20 puentes de cal y canto sobre los canales que había en México; inició la reconstrucción de la iglesia de San Agustín y fundó la villa Paso del Norte en 1677, hoy Ciudad Juárez. Tras donar lo que era de su propiedad a un asilo de huérfanos, y regalar su biblioteca al Oratorio de San Felipe Neri, se retiró a España, donde vivió en el convento de San Agustín en Alcalá de Henares hasta su muerte.

¹⁹ Laurent Graff, fue un holandés pirata, mercenario, y oficial de la marina en el servicio de los franceses colonia de Saint-Domingue a finales del 17 y principios del siglo 18.

haber de la gente de guerra a Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y otras islas del Caribe y a la Florida.

En el año de 1685 y con la guerra contra Francia a Cuestas, el rey mando a dos virreyes a desalojar a los ingleses de las cercanías de Puerto Rico²⁰. Ninguno pudo con tal empresa. A finales de 1688 el Virrey Conde de Gálvez²¹ preparo la Armada de Barlovento para que reconociera las islas del Caribe y convoyara la esperada flota. La Armada se componía solo de cuatro navíos de muy corto buque se consideró necesario comprar un vagel²² razonable.

Antes de Finalizar el año de 1689, cuando el Virrey Galvez tenia ya preparado la Armada de Barlovento, recibió noticias donde las fragatas de corso²³ de Vizaya habian apresado cuatro embarcaciones Inglesas y desalojado a los enemigos. El general de la Armada de Barlovento, al ir a llevar los situados a Puerto Rico, Trajo aviso de este suceso al Virrey. Todo debe haber estado listo para que la armada de Barlovento acompañara la flota, al mando del Conde de Villanueva en su travesia por el golfo de México y despues por el Caribe. Los navios de ambas armadas, la Real y la de Barlovento, salieron al mismo tiempo. Navegaron juntos hasta la Habana y alli se separaron, la flota salio para España y la Flota de Barlovento siguió su rumbo a Puerto Rico donde logra derrotar a los

²⁰ Paredes Vera, María Isabel, Justicia y gobierno en La Española durante el reinado de Carlos II (1665-1700). La Real Audiencia de Santo Domingo, Universidad de Sevilla, pag 5

²¹ Bernardo de Gálvez y Madrid, I conde de Gálvez y vizconde de Galvestón; Oficialmente se confirmaría la vuelta al gobierno español de las dos Floridas en el Tratado de Versalles (1763). Esta actuación le valió el grado de teniente general y en 1763 los títulos de vizconde de Gálvezton y conde de Gálvez. Ese mismo año regresa a España, pero vuelve a las Indias el año siguiente, como gobernador y capitán general de Cuba. Al poco tiempo de estar en La Habana, fallece su padre, Matías de Gálvez y Gallardo (17 de junio de 1765), virrey de Nueva España, y es promovido a virrey, cargo del que toma posesión el 17 de junio de 1765, pero muere en Tacubaya, el 30 de noviembre de 1766, se sospecha que envenenado.

²² Vagel: Barca pequeña

²³ Así, los corsarios, además de pescar y comerciar, se dedicaban al robo. En ello tuvieron mucho que ver las "patentes de corso", es decir, el permiso que un rey daba a sus súbditos marineros para perseguir a los enemigos de la Corona hasta apropiarse de lo que éstos portaran. A un corsario un rey daba permiso para robar y otro le colgaba por lo mismo.

franceses y someterlos. Entre los años de 1690 y 1691 fue una época buena para la Armada de Barlovento

A finales del siglo XVII la Armada de Barlovento no había conseguido el fin para el que fue creada, ya que las potencias europeas continuaban hostigando el comercio de España con América y habían conseguido importantes enclaves en el Caribe, desde los que dirigían de una forma más efectiva el comercio ilícito.

Debido a la imposibilidad de organizar grandes expediciones para expulsar al enemigo que siempre se escondía y rechazaba el ataque abierto demostrado en la práctica, que fueron muy escasas las ocasiones en que se produjeron combates entre navíos enemigos y galeones españoles en plena navegación, se dedicaron grandes esfuerzos a proteger los puertos del Caribe, fortificándolos y dotándolos de guarniciones.

Dictándose los primeros reglamentos para la defensa de las ciudades en especial La Habana, donde se ordenó levantar castillos y murallas, tras La Habana le siguieron Cartagena, Santo Domingo, Puerto Rico entre otros; todo ello comenzó a representar un gasto importante para la Corona española cada vez que la flota debía invernar²⁴ en La Habana por temor a ser asaltada.

Es por ello que en el siglo XIX en Cuba sólo se mantiene una escuadra colonial de protección caracterizado por el vapor de ruedas "Blasco de Garay" en servicio para la protección costera de Cuba, uno de los buques más veteranos construido en Inglaterra en 1845.

²⁴ Pasar el invierno en cierto lugar. Ser tiempo de invierno.

1.2 Estructura y funcionamiento del Consulado de Veracruz

Constaba en la Real Cédula la creación del Consulado de Veracruz, que debía estar conformado por “un Prior, dos Cónsules, nueve Consiliarios y un Síndico, todos con sus respectivos Tenientes, un Secretario, un Contador, y un Tesorero, asimismo, y para mayor comodidad de los litigantes, se contará con Diputados en los lugares de mayor comercio donde sean necesarios, los cuales determinarán solamente acompañados de dos Colegas”²⁵.

Su objetivo principal era la más breve y fácil administración de justicia en los pleitos mercantiles, así como la protección y fomento del comercio en todos sus ramos. Esto es, que por un lado se concebía la actividad mercantil como algo de lo que la comunidad requería para su favorable subsistencia, por el otro lado se buscaba vincular el ejercicio al comercio exterior.²⁶

En el Puerto de Acapulco, el tráfico comercial se llevaba a cabo mediante esporádicas ordenanzas y cédulas reales; en 1702 se elaboró el primer reglamento para el tráfico comercial entre Filipinas y la Nueva España.

El virrey Casafuerte expidió en 1728 una cédula a fin de que ninguna de las mercancías que ingresaban al puerto de Veracruz pudiera bajarse a tierra sin el consentimiento del oficial de justicia o regidor. La pena por incumplimiento era el decomiso de los productos. El establecimiento de la Real Aduana del Puerto de Acapulco se verificó alrededor del año 1776.

²⁵ III. Real Cédula de su Majestad para la Erección de Consulado de la muy noble y leal ciudad de Veracruz. *biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/125/13.pdf*

²⁶ BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ Carmen. *Compañías Navieras en el Puerto de Veracruz en el Porfiriato, 1858-1860*. El Colegio de México/Gobierno del Estado de Veracruz, México 1986, pp. 199-217

En 1795 fue constituido el Consulado de Comerciantes de Veracruz, primera asociación gremial de este ramo, cuyos miembros contribuyeron a realizar mejoras al puerto y a la ciudad.

1.3 El Puerto de Veracruz en el Porfiriato

Para los años de 1876 a 1910 Veracruz era el estado más poblado, el más rico, el más culto, el mejor comunicado y el de más alto índice educativo de todos los estados de la república. Tenía más de un millón de habitantes y en ese entonces solo había quince millones en todo el país. El puerto Veracruzano se convirtió en un vasto eje comercial colonial entre España y América. En el transcurso de cuatro siglos el corredor Veracruz-México conservó su relevancia como lazo de comunicación y transporte fundamental entre la costa del Golfo y el Altiplano, y como factor determinante de la fuerza política y económica del centro de la entidad veracruzana.

Para los años de 1885 a 1892 Veracruz fue gobernada por el Gral. Juan de la Luz Enríquez, compañero de armas del Gral. Porfirio Díaz, de 1892 a 1911. Entre las actividades realizadas por Enríquez se encuentran la: apertura de caminos y construcción de puentes; eliminación de las alcabalas, creación de hospitales, introducción del alumbrado y agua potable en varias comunidades, mejora de instalaciones portuarias, resolución de problemas de límites con los estados vecinos, reparto de tierras, apoyo a la industria y creación de penitenciarías, además en junio de 1890 llegó a la ciudad la primer locomotora del Ferrocarril Xalapa-Coatepec-Teocelo. Enríquez se enfocó en la educación estableciendo escuelas y fundando la Escuela Normal Veracruzana 1896. El 17 de marzo de 1892, Enríquez falleció de un ataque al corazón.

Don Teodoro Dehesa viendo una oportunidad para obtener la gubernatura, inició una fuerte campaña contra Enríquez. Dehesa obtuvo el apoyo de diversas personalidades, entre ellas estaba Salvador Díaz Mirón. Tras la muerte de

Enríquez, la llegada de Dehesa al poder estaba asegurada, a pesar de declararse "antireeleccionista" se desempeñó como Gobernador durante cinco mandatos de 1892 a 1911. Don Teodoro Dehesa, quien ha sido considerado por la mayoría de los historiadores como el mejor gobernante que ha tenido Veracruz en toda su historia. Fue buen administrador, eficiente y honrado, quien tenía comunicación directa con el presidente Díaz a través de su amigo y compadre el ingeniero y coronel Ignacio Muñoz, quien era sobrino de Don Porfirio Díaz. Don Teodoro era la forma en que era nombrado y conocido por todos los jalapeños, además dicho personaje fue el "paladín" de la educación y gastaba las máximas sumas de su presupuesto en ella.

Don Teodoro Dehesa hizo que la ciudad fuera conocida como "La Atenas Veracruzana" debido a tantas expresiones culturales que había en ella, gracias a su política educativa. Durante el gobierno de Don Teodoro se llevaron a cabo las obras de la construcción del puerto artificial de Veracruz mismas que fueron hechas por el contratista inglés Weetman Pearson y puestas en servicio e inauguradas por el presidente de la República Don Porfirio Díaz en 1902, en estas obras se le ganaron 100 hectáreas al mar de terreno la extensión del puerto abrigado fue de 220 hectáreas se dragó 6.500.000 m³ de arena la longitud del dique y rompeolas fue de 3300 m la longitud total del muelle de 1200 m, La longitud de malecones de aguas profundas de 800 m, la extensión de malecones de mampostería de 3315 m, además se construyeron el edificio de faros la aduana así como la oficina de correos y telégrafos constando toda la magna obra la cantidad de 30 millones de pesos.²⁷

Para el territorio veracruzano, en especial para el puerto de Veracruz, esto significó tiempos de cambios y transformaciones. El proyecto modernizador liberal apoyado en la atracción de capital extranjero el impulso a la inmigración y la

²⁷ Capella Revista.com/El-estado-de-veracruz-durante-el-porfiriato 29/10/2012. Rafael de la Mora

construcción de ferrocarriles, trajo consigo modificaciones importantes en la imagen urbana porteña; a pesar de los requerimientos que trajeron consigo la tecnología del transporte y la demanda del tránsito, el trazo de los caminos se conservó intacto.²⁸

En 1907 se inauguró el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec construido también por el inglés Weetman Pearson que unía los puertos de Salina Cruz Oaxaca con el puerto de México hoy Coatzacoalcos Veracruz comunicando el pacífico con el golfo de México y ambos puertos se instalaron enormes grúas eléctricas que en aquellos tiempos era lo máximo a fin de transportar la carga de los buques de un océano a otro siendo necesario para su seguridad que ambos puertos fueran artillados con cañones de gran alcance que se mandaron hacer expreso a Francia esto desde luego molestó a nuestros vecinos del norte por el gran adelanto que esto significaba desde el punto de vista comercial pues nuestro país estaba avanzando enormemente además que los Estados Unidos estaban construyendo el canal de Panamá con el mismo objeto y fue inaugurado hasta 1914 y nuestra vía interoceánica resultaba más cómoda, lo que hizo que se enfriaran las relaciones entre ambos países

Otra de las causas que también había enfriado las relaciones entre México y los Estados Unidos fue que don Porfirio Díaz, había otorgado concesiones a los ingleses y a los holandeses para que también inviertan en la explotación de nuestro petróleo y así evitar el monopolio de la Estándar oil, de capital americano quienes fueron los que iniciaron la explotación petrolera en nuestro país, se concedió la explotación petrolera del norte del estado de Veracruz a los

²⁸ Miranda, Francisco. Monografía descriptiva de la ciudad de Veracruz, Talleres de la Tipografía Artística, México, 1900.p.95

americanos y el sur para los Ingleses y Holandeses cuyas compañías se denominaron el águila y la Dutch Royale²⁹ respectivamente.

El desarrollo industrial de la zona fabril de Orizaba y las Villas, también se realizó durante el Porfiriato Ya que únicamente la fábrica de Cocolapan había sido fundada por Lucas Alamán en 1835 las demás como fueron: Cerritos, Mirafuentes y San Lorenzo se inauguraron en 1882, Río Blanco en 1892, Santa Gertrudis en 1898, Santa Rosa en 1900 y ya antes había abierto sus puertas la que es hoy una de las principales industrias del Estado Veracruz la industria cervecera ya que se inauguró la Cervecería Moctezuma en 1896.

En el último tercio del siglo XIX los gobiernos de Benito Juárez y de Porfirio Díaz impulsaron la reorganización nacional y establecieron un régimen de orden, paz y progreso económico a las cuales se sumó el impacto de mayor integración de México al mercado Internacional.

Por un lado el flujo de mercancías experimentaba un crecimiento sin precedentes en diferentes puntos del mundo. Artículos como productos alimenticios; metales preciosos e industriales, y estimulantes como el café, el tabaco y el té; entre otros ingresaron a una corriente comercial en aumento, esto trajo beneficios a nuestro país pues países avanzados del atlántico norte buscaban materia prima y nuevos espacios para sus capitales.

La expansión comercial repercutió sobre el crecimiento de la población portuaria, que desde la guerra de Independencia se había estancado. La tendencia se invirtió y a partir de la década de los setenta del siglo XIX comenzó a crecer en forma sostenida.

²⁹ Casa Real Holandesa

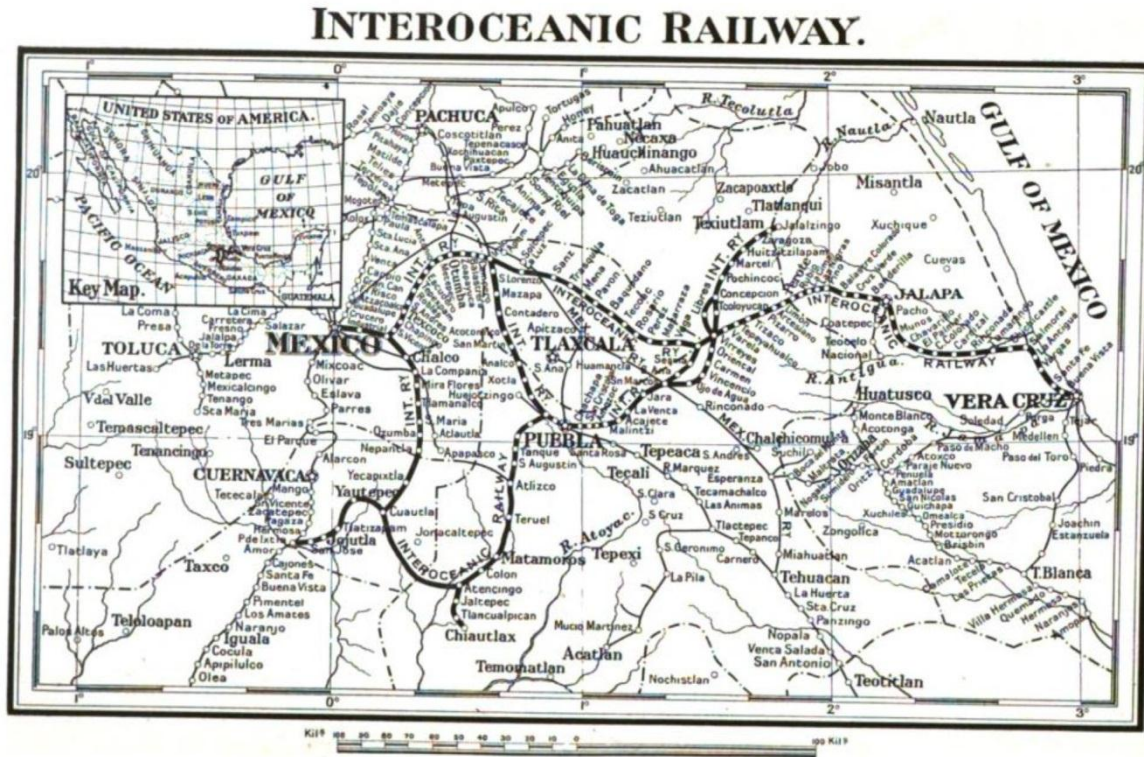
En este proceso mucho tuvo que ver la introducción del ferrocarril, principal innovación tecnológica que facilitó la movilidad de bienes y personas, vinculó regiones productivas y núcleos urbanos del interior con la plaza porteña y estimuló la migración de las tierras altas e intermedias hacia la costa del Golfo. En 1873 se inauguró el Ferrocarril Mexicano, de vía ancha, que recorría la ruta entre el puerto de Veracruz y la Ciudad de México, pasando por Córdoba y Orizaba.

La línea troncal de 547 kilómetros de vía angosta (0.914 mts) fue puesta en servicio el 23 de Mayo de 1892 .Para integrar su línea, compró el gobierno federal en 1886, el tramo de vía ancha y tracción animal de San Martín Texmelucan a Puebla, lo mismo que el de 112 kilómetros de Veracruz a Jalapa. Ambos tramos fueron transformados a vía angosta y fueron modificados para el servicio de vapor³⁰. Ya para la primera década del siglo XX se contaba con el ferrocarril que iba del puerto a las tierras del Coatzacoalcos, en el extremo sur de la entidad, conocido como de Veracruz al Istmo, y que enlazaba a la plaza porteña y a Córdoba con el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec en un punto denominada Santa Lucrecia, en las cercanías de Acayucan.³¹

³⁰ Línea Troncal Ferroviaria .<http://ichcalpan.blogspot.mx/2014/02/historia.html>

³¹ SOUTH WORTH, J. R., El Estado de Veracruz-Llave. Su Historia, Agricultura, Comercio e Industria, Gobierno del Estado de Veracruz, México, 1900, p.48

Foto 1 Mapa de la red del Ferrocarril Interoceánico en México



Mapa de extensión en 1912 Ferrocarriles Mexicanos

Las condiciones descritas llevaron al crecimiento de la población porteña y al planteamiento de otros cambios importantes: la desaparición de las murallas y la modernización del puerto. Así, en julio de 1880 se inició el derrumbe de los muros y los baluartes que durante tanto tiempo habían circundado a la ciudad.

El crecimiento ferroviario en torno a la plaza porteña y en el interior del país se dio a la par que el comercio exterior se incrementaba y que una parte de los intercambios con el exterior se hacía a través de las aduanas fronterizas con Estados Unidos. De esta manera, en defensa de su tradicional supremacía mercantil y ante la amenaza de una reorientación geográfica del grueso del comercio exterior, Veracruz modernizó sus instalaciones portuarias para no quedar marginado de los crecientes flujos comerciales. Se necesitaba que la infraestructura portuaria estuviera al nivel de los nuevos tiempos

Si antes de 1870 la mayoría de las embarcaciones que arribaban a Veracruz eran de vela y con una capacidad que rara vez excedía las 400 toneladas, para 1880 los vapores poblaban la rada, casi todos con un peso superior a las mil toneladas.

Las máquinas de vapor también se usaban en los barcos, las minas y las fábricas. Sólo que para producir vapor, las calderas utilizaban carbón de piedra y México no producía suficiente, por lo que era necesario importarlo y esto aumentaba los costos de producción. Entonces se buscó sustituirlo por la energía eléctrica en fábricas y minas, y por petróleo en los ferrocarriles. La electricidad fue de gran utilidad; en las minas, por ejemplo, sirvió para mover las máquinas que sacaban el agua cuando se inundaban y también para fundir metales.

Otra vía de comunicación muy importante la constituyeron los puertos, a través de los cuales los barcos comerciaban con Norteamérica y Europa; inclusive los ingleses construyeron instalaciones en algunos de ellos, gracias a las concesiones que les otorgó el ministro José Yves Limantour; Ministro de Hacienda de Porfirio Díaz.

Sin embargo, los caminos seguían siendo peligrosos. El gobierno de Porfirio Díaz se preocupó por desarrollar las vías ferroviarias, pero no tanto por los caminos para transporte terrestre, los cuales continuaron en malas condiciones y eran asolados por bandas de maleantes.

A este panorama poco alentador vino a sumarse la contradicción entre la llegada del nuevo medio de locomoción terrestre, el ferroviario, y el atraso del desembarcadero porteño, que todavía trasladaba las mercancías de los barcos al muelle por medio de lanchas de remos o de vela.

La modernización del puerto resultaba impostergable. Las obras portuarias empezaron en 1882. A pesar del entusiasmo inicial, los trabajos avanzaron

lentamente y con problemas. En 1887, no obstante los avances logrados, la rada³² aún no era un puerto seguro ni moderno. Se requerían obras de mayor envergadura, con fuerte inversión, que contemplaran diques, rompeolas, muelles, malecones y vías férreas, empresa que finalmente se realizó con capital británico y que concluyó en 1902. Para entonces funcionaban cuatro muelles: el Muelle Fiscal y los muelles destinados a los ferrocarriles mexicano, Interoceánico y de Alvarado. La obra interior más importante y costosa fue un gran malecón perpendicular al malecón general, dotado de vías con rieles de acero entre las cuales se levantaron grandes almacenes, y de grúas impulsadas por electricidad o por fuerza hidráulica. En la parte sur había un desembarcadero en forma de “T” para pasajeros, y detrás de éste un amplio edificio de mampostería destinado a la estación sanitaria y a la aduana de equipaje. Por último, los trabajos de dragado alcanzaron 8.50 metros de profundidad general y 10 metros en el canal de entrada y en los costados del gran malecón. El gobierno federal construyó un conjunto de edificios la Aduana Marítima, Correos y Telégrafos, Faros y la terminal Ferroviaria.

Los cambios fueron notorios en el centro urbano y en los terrenos ganados al mar, donde se levantaron los edificios públicos que le dieron una apariencia cosmopolita y dinámica.³³

El sector más dinámico de la economía fue sin lugar a dudas el sector exportador. Entre 1874 y 1910 el valor de las exportaciones pasó de 27.5 millones a más de 146 millones de dólares. El dinamismo del sector se debió básicamente a las exportaciones de materias primas, en particular de minerales.

³² Una **rada** es una zona fuera de puerto en la que un barco puede echar el ancla. Se trata de un área cerrada con una apertura al mar, más estrecha que una bahía o un golfo. Por su extensión no puede confundirse con un estuario. Se puede crear artificialmente mediante espigones o diques. Las radas naturales ofrecen abrigo frente a las tormentas y se usan frecuentemente como bases navales. <http://es.wikipedia.org/wiki/Tol%C3%B3n> (Consultada 23/04/2014)

³³ REES, Peter, Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910, col. SEP/70, núm. 304, SEP, México, 1976. P.277

A la caída de Don Porfirio y antes de que se embarcará al exilio, recorrió la ciudad y puerto de Veracruz en compañía de su leal amigo y colaborador Don Teodoro Dehesa sin que recibiera ni la menor falta de respeto, sino por el contrario todo el pueblo se reunió en el puerto a despedirlo con tristeza como lo pueden certificar las fotografías de esos momentos tan tristes para todos los veracruzanos. Posteriormente Dehesa renunció al gobierno del estado de Veracruz y fue nombrado el primer gobernador maderista Don Francisco Delgado (carpintero jalapeño) que fue gobernador de junio de 1911 a febrero de 1912, después lo fue el Lic. Francisco Lagos Cházaro de febrero a diciembre de 1912, luego lo fue Don Antonio Pérez Rivera de diciembre de 1912 a junio de 1913, sucediéndole el Gral. Eduardo Caus Cervantes de junio de 1913 a julio de 1914 lo que nos indicaba la gran inestabilidad política que se presentó después de iniciado los gobiernos post revolucionarios.

1.4 Veracruz en el siglo XX

La Revolución Industrial del siglo XIX no llegó a Veracruz sino hasta 1902 con la modernización del puerto; no existía un muelle moderno que articulara las vías de ferrocarril con los buques de vapor de la segunda mitad de siglo XIX, productos ambos de la Revolución Industrial. La construcción del muelle “inglés” con su estructura de almacenes y vías férreas así como la creación de escolleras y rompeolas dieron seguridad y espacio al comercio moderno. Todo esto bajo la dirección de la casa *Pearson*. Así inicia la etapa moderna del puerto. Posterior ya fue la creación de los muelles especializados. En 1967, la Unión de Estibadores recibió el primer llamado para entablar un contrato especial para el manejo de una nueva tecnología de carga a través de contenedores pero no se le hizo caso en su momento. Nuevamente, Veracruz llegaría tarde a los procesos de modernización; los contenedores arribarían en los setentas sin que hubiera la capacidad para administrar, manejar y proyectar a futuro el nuevo sistema.

Desde los años treinta, los sindicatos, indirectamente, asumieron el control operativo y financiero del puerto de Veracruz. A partir de entonces, Tampico se convirtió en el puerto más importante del Golfo de México dada la mala fama de robos y daños a las mercancías que toda operación por el puerto de Veracruz generaba y los retrasos en el movimiento de la carga que demoraba los buques en los muelles. “Las compañías navieras preferían bajar la carga en Tampico; esto hizo que el puerto de Tampico manejara la mayor parte de la carga”³⁴, afirma el Licenciado Parra Pérez, Gerente General, Alta marítima, agencia consignataria de buques. “Antes los barcos que venían de Covadonga, de Irlanda y Europa mantenían al puerto. Veracruz se mantenía de los socios (los estibadores), de lo cuijes, el socio no trabajaba, trabajaba el cuije, quien iba a trabajar por él, y de todo lo que llegaba a la aduana.”³⁵

En la década de los años 80 del siglo pasado, el Puerto de Veracruz llegó a ser clasificado por organismos internacionales dentro del grupo de "los más ineficientes del mundo", a pesar de caracterizarse como el puerto comercial más importante de México. Hace casi cuatro décadas el movimiento portuario ni remotamente se parecía a lo que es ahora. En los años 80 recién acababa de nacer Servicios Portuarios de Veracruz. El Puerto de Veracruz vivió la requisa de sus instalaciones el 1 de junio de 1991 a través de la cual el Gobierno Federal tomó su administración y control para el correcto manejo de mercancías.

³⁴ BENS, María. Al Puerto Fragmentos de Ciudad para Amar (II) http://www.cafedelasciudades.com.ar/cultura_103.htm, Año 10, Número 102, Año 2010. (Consulta Enero 2014).

³⁵ Idem

El 1 de agosto del mismo año las primeras empresas privadas de maniobras iniciaron la actividad portuaria, generando así el beneficio de la competencia y desarrollo de servicios.³⁶

Finalmente el 19 de julio de 1993 el Congreso de la Unión del Gobierno Federal decretó a través del Diario Oficial de la Federación la Ley de Puertos que tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como los servicios portuarios.

En el margen de la publicación de la Ley de Puertos, se crea la figura de las Administraciones Portuarias Integrales (API) y el 1 de febrero de 1994 la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. De C.V. inicia operaciones renovada y actualizada de manera constante.

La evolución del Puerto se presentó de manera asombrosa, pues mientras que en el año de 1858 el Puerto de Veracruz recibió aproximadamente 198 navíos y movilizó 29 mil toneladas, en el año 2001 recibió alrededor de 1,693 embarcaciones, 128,700 camiones y 543,000 contenedores. Movié 15.9 millones de toneladas de mercancías provenientes del exterior, realizando 219,132 operaciones y recaudó aproximadamente 12,000 millones de pesos de impuestos.³⁷

³⁶ CASTRO, Heladio . Puerto de Veracruz Enfrenta Estancamiento. Imagen del Golfo, Veracruz 2013-06-06

<http://www.imagendelgolfo.com.mx/resumen.php?id=390484> (Consulta Diciembre 2013)

³⁷ Burgos Camperos,Asela, El puerto de Veracruz
http://www.mktglobal.iteso.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=274&Itemid=120

De acuerdo con el Resumen Estadístico del Movimiento de Carga y Productividad de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, la diferencia favorable en el periodo que se indica es de 71 mil 665 contenedores.

Para noviembre de 2013 y durante el periodo enero-octubre, el Puerto de Veracruz registró un movimiento de 735 mil 420 contenedores. La cifra representa un incremento del 10.8 por ciento en comparación a los 663 mil 765 Teus que se manejaron en el mismo periodo el año pasado.

En cuanto a la carga comercial, en enero-octubre del 2013, el Puerto de Veracruz movilizó 17 millones 524 mil 542 toneladas de carga, un dos por ciento más que en el periodo que se compara del año 2012.³⁸

El tráfico de contenedores manejados por los puertos mexicanos durante 2013, sólo creció 0.3 por ciento comparado con igual periodo de 2012, informó la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM).

De acuerdo con el Informe Estadístico Mensual movimiento de carga, buques y pasajeros del organismo, el año pasado se movieron cuatro millones 892 mil 881 Teu's (contenedor de 20 pies), frente a los de 2012 que fueron cuatro millones 878 mil 097.

El mayor movimiento se dio en las terminales portuarias situadas en la región Golfo-Caribe con un crecimiento de 5.6 por ciento, siendo Veracruz y Puerto Morelos los que obtuvieron un aumento de 7.6 y 12.3 por ciento, de manera respectiva.

³⁸ ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ, MÉXICO, Movimiento de Carga, Aumenta tráfico de Teus por Veracruz; <http://www.puertodeveracruz.com.mx/apiver/es/noticias-del-puerto/521-movimiento-de-carga-aumenta-trafico-de-teus-por-veracruz> (Consultado 9/03/2014)

Sin embargo, la peor caída se registró en Dos Bocas con 86 por ciento, así como en Tampico con menos 32.9 por ciento. Mientras que en el Pacífico hubo una caída de 1.9 por ciento, provocado por la disminución en Lázaro Cárdenas de 15.4 por ciento, Salina Cruz con 37.5 por ciento, Puerto Chiapas de 74.8 por ciento, Mazatlán con 28.4 por ciento y Ensenada con 6.7 por ciento.

Las terminales que crecieron fueron Guaymas con 89.7 por ciento y Manzanillo con 7.2 por ciento, siendo el único puerto que rebasó los dos millones de Teu's transportados de enero a diciembre de 2013.³⁹

En el 2014 se planea que la Coordinación de Puertos y Marina Mercante ejercerá 6 mil 500 millones de pesos de recursos fiscales. Para el estado se contempla iniciar la ampliación del Puerto de Veracruz, la rehabilitación del Centro Histórico; un muelle de usos múltiples en Coatzacoalcos, que irá de la mano con el proyecto Etileno XXI; (Braskem Idesa, joint venture de Grupo Idesa y Braskem, compañías que actualmente desarrollan el mayor proyecto petroquímico en construcción en el continente americano. Es también pieza clave de la estrategia que busca el abastecimiento confiable, de calidad y a precios competitivos de los insumos energéticos de México. Cuando entre en operación en 2015, su cracker de etano⁴⁰ y tres plantas de polimerización tendrán capacidad para producir más de un millón de toneladas anuales de etileno y polietilenos).⁴¹

³⁹ Creció el movimiento de contenedores en puertos Publicado el 28 de Enero del 2014 por SERVI PORT; <http://www.servi-port.com.mx/noticias.php?noticia=883> Fuente: <http://manzanillo.mexicoxport.com/noticias/8791/crecio-el-movimiento-contenedores-puertos> (Consulta 9/03/2014)

⁴⁰ La mayor parte del etileno producido mundialmente se obtiene por la ruptura mediante vapor (*steam cracking*) de hidrocarburos de refinería (etano, propano, nafta y gasóleo, principalmente). <http://es.wikipedia.org/wiki/Etileno> (Consultado 23/04/2014)

⁴¹ IDESA <http://www.grupoidesa.com/es/content/nuestra-historia> (Consulta 5/03/2014)

El Lic. Guillermo Ruiz de Teresa, coordinador del área, puntualizó que en este año la carga en los puertos de México creció 7.6 por ciento, mientras que el Producto Interno Bruto lo hizo al 1.3, lo que significa que hay presión sobre los puertos por el dinamismo del comercio marítimo. Expresó que en 2014 se invertirán más de 6 mil 500 millones de pesos de recursos fiscales y propios, que sumado a la inversión privada se aplicará para cumplir con la cartera de proyectos y crear acciones nuevas. Destacó que en el Golfo de México inició la compra de la tablaestaca⁴² del muelle de contenedores del Puerto de Veracruz y en 2014 comenzarán los trabajos de dragado y acondicionamiento para que en 2017 se tengan condiciones de recibir el primer barco.

En cuestión de Inversión se estima que al final del sexenio serán 2 mil millones de dólares, más 500 millones de dólares para Tuxpan, más acciones en Coatzacoalcos. Precisó que el Puerto de Veracruz maneja 22 millones de toneladas y al finalizar el nuevo recinto serán 66 millones de toneladas. La primera parte estará a finales del sexenio, para que en 2025 se tenga el puerto integral. Asimismo iniciarán los trabajos viaducto alternativo y dragado en Progreso, como parte de su ampliación y modernización, así como transformación en una plataforma logística, además de obras complementarias; El puerto de Veracruz deberá estar listo para la competencia pues se planea que en Matamoros se construirá un nuevo puerto, ya se reacondicionó la escollera y se busca ampliar la capacidad para atender la demanda de Pemex, reduciendo la distancia para el abasto de plataformas de exploración profunda en el Golfo de México.

También en Ceiva Playa y Ciudad del Carmen habrá beneficios. En el Pacífico iniciarán con el apoyo de inversionistas privados la construcción de la terminal de cruceros en Puerto Vallarta; el relleno de la antigua terminal de

⁴² Un **tablestacado** es un **muro de contención** con una doble función: impide que el agua avance sobre el terreno y, en los casos que el agua ya avanzó, permite recuperar el terreno permitiendo nivelarlo y posteriormente parquizarlo. <http://www.arquigrafico.com/es-el-tablestacado-tablestaca/> (Consultado 1/03/2014)

transformadores en Guaymas, que dará espacio para exportar mineral de cobre y sustentar a industrias extractivas del norte de México.

Señaló que se fortalecerá Altamira y también Mazatlán y trabajos en las terminales de Lázaro Cárdenas y Manzanillo, para duplicar su capacidad en materia de contenedores.

Asimismo, se hará un parque industrial en Lázaro Cárdenas para desarrollar el aeropuerto, zona de carga, entre otros. Para impulsar el sur sureste se hará un muelle de usos múltiples en Salina Cruz y Coatzacoalcos, que irá de la mano con el proyecto Etileno XXI. De la misma forma trabajarán con la Secretaría de Turismo para ampliar su participación en el fomento a la industria sin chimeneas; se consideran los proyectos de rehabilitación de zonas históricas de Veracruz, Tampico, Mazatlán y Manzanillo, para mejorar la relación puerto-ciudad.

Dentro de esto proyecto en cuestión de la Reforma Energética se tiene contemplado, permitirá reforzar los puertos, y es que para este año se contempla un enfoque intermodal. Se busca pasar de 280 millones de toneladas movidas en 2012 a más de 500 en 2018, para ello se trabajará bajo líneas estratégicas.

Particularmente con la reforma energética vamos a tener petróleo, gas y electricidad más baratos. México tendrá un desarrollo integral acelerado que va a resultar significativo en la inversión. Significa más industria, más producción nacional, más empresas, más empleo, construcción, desarrollo y mejores puertos que estarán a la altura de los desafíos. No queremos puertos que se conviertan en cuellos de botella sino que sirvan de palanca al desarrollo regional y nacional.

México tiene una ubicación estratégica, sobre todo al estar rodeado por mar se considera uno de los puentes más importantes entre el norte y sudamérica, así como entre Europa y Asia, donde se ubican las economías más dinámicas. El país

vive en un panorama donde el comercio internacional demanda ritmos acelerados y la internacionalización exige nuevas formas logísticas.⁴³

Gracias a la evolución del comercio exterior, es así como Veracruz ha logrado ser la primera aduana marítima y la tercera aduana a nivel nacional.

Entre el ayer y el hoy en el puerto de Veracruz hay una diferencia abismal, porque creció hasta ser el Primero en México, pero empieza a ver como lo desplazan otros. Hace treinta años se tecnificó el proceso, ingresaron nuevas grúas móviles y fijas (pórtico) con mayor capacidad de carga en menor tiempo.

Empresas como Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE) y Corporación Integral de Comercio Exterior (CICE) intensificaron las operaciones portuarias y el recinto logra un crecimiento sostenible incesante, pero esa misma ventaja aceleró su estrangulamiento al verse rebasado por la carga.

⁴³ **Puerto de Veracruz, Centro Histórico, muelle en Coatza y Etieno XXI Grandes proyectos iniciarán en 2014**, <http://www.imagendeveracruz.com.mx/Noticiasprincipales/tabid/92/ID/14809/Grandes-proyectos-iniciaran-en-2014.aspx> (Consultado 24/02/2014)

CAPÍTULO 2 México ante la Globalización

2.1. México Globalizado

En la actualidad circulan en los medios de comunicación, los discursos políticos y en la producción académica, diferentes e incluso contrapuestas visiones y valoraciones acerca de la globalización, fenómeno complejo que abarca múltiples ámbitos de la existencia humana contemporánea y que aparece como el proceso más decisivo de la época que vivimos. La globalización, de una u otra forma, afecta a todos. Hoy se pueden comunicar interactivamente por correo electrónico de manera instantánea con personas u organizaciones situadas en cualquier parte del mundo, se dispone de información inmediata acerca de todo el planeta a través de internet, se consumen habitualmente productos fabricados en las más diversas partes del mundo; compatriotas trabajan en empresas transnacionales; y acuerdos comerciales con países y regiones cercanas y lejanas tienen cada vez más efectos en nuestras vidas. Todas estas son realidades relacionadas con la globalización.⁴⁴

México ha sido participe, y muchas veces pionero, en los procesos de globalización en el mundo. Fue el país más importante del proceso globalizador del imperio español que empezó en 1492, y el más importante en declarar su independencia del mismo imperio en 1810. Con su revolución de 1910, fue también antecesor de la revolución Rusa de 1917.

En el periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial, México participó plenamente en el movimiento globalizador representado por la fundación del Banco Mundial y del fondo Monetario Internacional en 1945.

⁴⁴ RIQUELME SEGOVIA, Alfredo, Módulo Didáctico de Historia y Ciencias Sociales. La Globalización Historia y Actualidad, Ed. Maval, Chile 2003. p.11

Cuando el ritmo mundial de la globalización se aceleró con las políticas de la ex primer Ministro de Inglaterra Margaret Thatcher y el expresidente Norteamericano Ronald Reagan Padre en los años ochenta del siglo pasado. México empezó a aplicar políticas de liberalización, desregulación, internacionalización y privatización en los negocios.⁴⁵

Los pasos en la incursión de México en la Globalización fueron: El ingreso al GATT (Ahora la Organización Mundial del Comercio) en 1986. La apertura hacia el capital extranjero representado por el establecimiento del Fondo NAFIN en 1989 y su oferta pública posterior en la Bolsa de Nueva York (*New York Stock Exchange* NYSE) en 1991. La privatización de los bancos entre 1991 y 1992. El proceso de globalización se fortaleció con la implantación del Tratado de Libre Comercio (TLC) en 1994, durante el ingreso a la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos) en el mismo año.

Por el tamaño y el nivel de desarrollo de sus mercados nacionales de capital y dinero, por la amplia disponibilidad de instrumentos de inversión y financiamiento ligados a México en los mercados Internacionales, por la penetración de instituciones financieras extranjeras en su sistema financiero, y las exportaciones de una gran cantidad de productos incluyendo metales preciosos, México se puede considerar como uno de los mercados emergentes más globalizados.

México seguirá colocándose entre los mercados emergentes más importantes por su tamaño y sofisticación de su sistema financiero. Se debe tomar en consideración muchos factores si deseamos internacionalizarnos y eventualmente globalizarnos.

⁴⁵ Aprovechamiento de la Globalización en México.
<http://www.promexico.gob.mx/negociosinternacionales/aprovechamiento-de-la-globalizacion-en-mexico.html> (Noviembre del 2013)

Es por ello que México siempre ha sido participe en uno de los cuatro pilares de la globalización, el transporte, por ello el negocio marítimo es la industria más globalizada. En una simple transacción comercial pueden participar gente y propiedades de una docena de países. Uno de los principales componentes de la globalización es la estandarización internacional. Gracias a los contenedores toda empresa naviera puede, desde cualquier parte del mundo, entrar a nuevos mercados y proporcionar sus servicios en forma global. De igual manera, los operadores internacionales están ahora en posibilidad de adquirir una concesión de una terminal de contenedores en cualquier puerto de cualquier continente; los proveedores de equipos portuarios y marítimos producen y venden en todo el orbe.

Aunque criticados en su metodología y conclusiones específicas, no hay duda de que la liberalización y la globalización del negocio marítimo han propiciado la reducción de los costos de transporte, lo que contribuye al comercio y la producción globales.

La mayor parte de la carga transportada en contenedores suele pasar por uno de los principales puertos públicos⁴⁶, lo cual posibilita ahorros en el traslado, no sólo porque podrían bajar las tarifas portuarias, sino porque se reduce el costo para el naviero gracias a una mayor rapidez, seguridad y fiabilidad de mantener el itinerario. México recibe una evaluación más o menos positiva en lo que se refiere a concesiones exitosas de terminales de uso público en sus principales puertos.

Parte del crecimiento del comercio intrarregional⁴⁷ tiene que ver con las relaciones históricas, la facilitación del tráfico en fronteras comunes y tarifas

⁴⁶ Son puertos públicos aquellos cuyas instalaciones en el ámbito terrestre son propiedad de la República, de un estado, de un municipio, de un ente descentralizado o de una sociedad mercantil en la que cualquiera de dichos entes, directa o indirectamente, tenga participación decisiva. LEY GENERAL DE PUERTOS. Art. 11

⁴⁷ El comercio intrarregional se lleva a cabo por medio de unión de diversos países donde la producción y distribución de los diversos productos que pueden salir menos con mayores desventajas en cuestión de precio y calidad en cuanto a los

intrarregionales más bajas; en particular estas últimas son importantes para el intercambio con México. Además, hay que resaltar los costos y las opciones de transporte. Debido a los volúmenes mayores intercambiados, los costos unitarios se reducen (economías de escala) y la frecuencia e incluso la velocidad de los servicios aumentan. También se dispone de más opciones en escala regional (camino, vías férreas), lo que a su vez reduce los tiempos de traslado, permite una entrega justo a tiempo y aumenta la demanda de bienes. Es decir, más comercio conduce a servicios de transportes mejores y más baratos

Con base en la información disponible por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), México dispone, en sus 11,500 km de litorales, de alrededor de 117 instalaciones portuarias de distintos tipos y vocaciones, entre las que se cuentan puertos de abrigo, comerciales, industriales, petroleros, pesqueros, turísticos y para fines militares y de seguridad nacional. A través de ellos, principalmente los comerciales y petroleros, México realiza una creciente actividad de intercambio internacional de bienes y mercancías con prácticamente todas las naciones del planeta.

Las instalaciones portuarias comerciales de mayor relevancia en el país, por el volumen anual de mercancías que operan (con excepción del petróleo), así como por el número de navieras extranjeras que en ellos operan y sus frecuencias de servicio, son los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el litoral del Pacífico, y los de Veracruz y Altamira en el litoral del Golfo (De acuerdo con estadísticas de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2012). Mediante ellos, México mantiene relaciones de intercambio internacional marítimo con

países de los 5 continentes, a la vez que aportan más del 95% del tonelaje de carga contenerizada que se mueve en los puertos mexicanos.⁴⁸

En este 2014, los puertos de altura comerciales de mayor importancia en nuestro país, considerando el tráfico de mercancías que operan, son el de Veracruz y Altamira, en el Golfo de México, y el de Lázaro Cárdenas y Manzanillo, en el Pacífico. Estos cuatro puertos en conjunto participan con 57% de la carga total, 95% de la contenerizada y 65% de la agrícola a granel.⁴⁹

De acuerdo con los datos del reporte mensual que realiza la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría (Ministerio) de Comunicaciones y Transportes (SCT), estos fueron los movimientos de los primeros meses de año:

El puerto con el mayor movimiento fue el de Manzanillo, el cual cerró con un movimiento total de un millón 592 mil 126 TEUs (contenedores de 20 pies) para sumar un crecimiento de 6.4%. El resultado positivo tiene parte de su explicación en la apertura de la nueva terminal de contenedores (Contecon), y el cambio de algunos tráficos desde principios de año hacia el puerto colimense.

Por su parte, el puerto de Lázaro Cárdenas decreció un 11.9% en el movimiento de tráfico contenerizado al cerrar septiembre con el manejo de 806 mil 453 TEUs casi 109 mil menos de los movilizados un año antes. Este puerto en los últimos años era el de mayor tasa de crecimiento, pero este año ha mantenido su comportamiento en números negativos.

48 Elaboración propia con datos del Instituto Mexicano del Transporte y la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la SCT.

49 De la Madrid Cordero, Enrique; Puertos Mexicanos. Claves para el Desarrollo Económico, **2 ene 2014**, <http://www.sdnoticias.com/columnas/2014/01/02/puertos-mexicanos-claves-para-el-desarrollo-economico>

En la costa del Golfo de México, el tráfico creció principalmente por el puerto de Veracruz, en donde lo hizo a una tasa del 13.4% para sumar 665 mil 879 TEUs, motivada por el tráfico generado por la nueva planta de Audi en la zona de Puebla.

El puerto de Altamira, por su parte, registró un crecimiento de apenas 1.4% en la carga contenerizada, al sumar 447 mil 405 TEUs.

Cuadro 1 Movimientos del tráfico Marítimo

PUERTO	TEUS 20 TONELADAS	CRECIMIENTO
MANZANILLO	1,592,126 TEUS	6.40%
LAZARO CARDENAS	806,453	11.90%
VERACRUZ	665,879	13.40%
ALTAMIRA	447,405	0.90%

Fuente: Realizado con datos citados en el texto

La globalización trajo beneficios tangibles a México como la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN); además, se duplicó el Producto Interno Bruto (PIB) en dólares. Un motor fundamental fue el comercio exterior, que de representar el 35% del PIB antes del TLCAN, hoy sobrepasa el 65% del mismo. Ha sido tan intenso su desarrollo que hoy día la tercera parte de lo que produce México se va al extranjero y una cuarta parte de la oferta total de producto en el país proviene del resto del mundo, situación que impone retos a la competitividad de los mexicanos.

El comercio internacional es visto como un factor determinante de la economía global. Este proceso de intercambio de bienes, productos o servicios entre dos o más países o regiones económicas ha efectuado cambios importantes en la economía de los países, y la relación que se ha formado entre el comercio internacional y la economía es tan fuerte que hoy en día es casi imposible

mencionar un concepto sin el otro. Las empresas mexicanas enfrentan cada día más el reto de competir exitosamente con un número creciente de economías desarrolladas y emergentes, tanto en el mercado nacional como en los mercados de exportación.

Debemos entender la diferencia de la ventaja comparativa y la ventaja competitiva. En la ventaja competitiva, existen 2 países que producen un bien o servicio, sin embargo, uno de los dos posee un factor clave que lo destaca y sobrepone ante su competidor. Pongamos el ejemplo de la tan mencionada competencia entre México y China, donde estos dos países se enfrentan en una competencia directa en diversos sectores del mercado, especialmente en Estados Unidos. Uno de los principales sectores donde México ha salido victorioso, es en el textil, esforzándose para acaparar el mercado estadounidense frente a su fuerte rival, China. En el 2010, las exportaciones crecieron a 996 millones de dólares, lo que significa un incremento del 43 por ciento frente al 2009. Algunos de los factores que participan en la ventaja competitiva de México sobre China en relación al mercado estadounidense son los costos, ya que México se ha visto beneficiado por el incremento en los costos de producción de la industria en China, lo que ha provocado que Estados Unidos vuelva sus ojos a su país vecino.

Como ejemplo de una ventaja comparativa, podemos mencionar la mano de obra de México que ofrece significativos ahorros en comparación a otras economías como Holanda, Alemania y Suiza, no dejando de lado la capacidad y competitividad dentro de éste. México posee un capital humano calificado que puede llegar a compararse con el de países desarrollados, sin embargo mantiene un costo bajo, lo que ayuda a atraer inversión extranjera. Por el otro lado, los países anteriormente mencionados, poseen tecnología avanzada y la exportan a México, de esta manera, podemos observar que México tiene una ventaja comparativa donde la producción de un bien o servicio, en este caso la mano de obra, y el costo de oportunidad de producir ese bien o servicio en términos de

otros bienes o servicios es menor que en otros países, así como México importa tecnología avanzada de Alemania o Suiza, que tendrían un costo de producción elevado en este país.⁵⁰

En el período 1993-2001, México, gracias a la capacidad de sus empresas para explotar los beneficios de las redes comerciales, triplicó sus exportaciones y se convirtió en una potencia comercial mundial séptimo exportador del mundo y el primero de América Latina.⁵¹

Las alianzas estratégicas han desempeñado un papel importante en la Globalización y cambios tecnológicos como en la penetración de los mercados de diferentes países, especialmente, al obtener todos los beneficios como nacionales. Las alianzas se han utilizado en una doble dirección con la creación de empresas conjuntas para reducir los riesgos en los proyectos internacionales y utilizando, recíprocamente los conocimientos tecnológicos o redes de distribución para una región geográfica. Por ejemplo en Colombia la experiencia de Empresas Conjuntas, se presentó en Industrias Alimenticias Noel S.A cuando en 1996 creó Bimbo de Colombia con inversión de Bimbo de México⁵². La planta fue ubicada en el municipio de Tenjo, municipio cercano a Bogotá, con tecnología de vanguardia para el proceso de Panadería y la inversión fue superior a los US\$ 30 millones. Esta misma empresa participa en el mercado internacional con la marca global “ Dragus” de confitería En 1997 , creó otra empresa conjunta con Chupa Chups de España para fabricar dulces y abastecer el mercado Colombiano como el de Sur América⁵³.

⁵⁰ Banda Garza Sandybell, Las ventajas competitivas de los países y su influencia en los mercados internacionales <http://www.tuposgradour.com/Portals/0/11-2.pdf> (Consultado el 26/04/14)

⁵¹ Sada González Federico, Retos y Oportunidades de la Globalización Económica, p 2

⁵² Grupo Bimbo es la principal industria de Alimentos en México. <http://www.bimbo.com.mx/conocenos/historia>

⁵³ Revista virtual "CAMINO DEL HALLAZGO Y DEL JUICIO", GLOBALIZACIÓN: REDES COMERCIALES, Urbina Eliza



Bimbo, marca número 25 dentro de las 50 más valiosas de Latinoamérica.

En el 2000 México dejó de ser una economía emergente para convertirse en una potencia comercial siendo el segundo lugar en América Latina y la décima cuarta en el mundo.⁵⁴

Cuadro 2 El poder emergente



Fuente: Global Challengers 2013

Trece compañías brasileñas y siete mexicanas fueron incluidas en el listado Global Challengers⁵⁵ 2013, que reúne a las 100 mejores firmas de países

⁵⁴ Notimex el universal, México es una potencia Económica afirma Hollande, 11 de Abril del 2014

⁵⁵ Los Global Challengers aportan mucho más que una estructura de bajo costo. Se distinguen también por contribuir con innovaciones en modelos de negocios, y una impecabilidad distintiva en la ejecución de sus operaciones y la gestión de su talento. Las multinacionales que ven a los Global Challengers solamente como competidores de bajo costo no entienden la amenaza competitiva ni tampoco el potencial de asociación que representan, citado por América Economía.

emergentes. Complementan la avanzada latinoamericana dos chilenas (LAN y Falabella), una argentina (Tenaris) y una colombiana, el Grupo Empresarial Antioqueño, que controla las operaciones de Sura, Bancolombia, Argos y Nutresa.

El informe global, que es elaborado cada dos años por The Boston Consulting Group (BCG), incluye compañías de 17 países, que en conjunto invierten 1,700 millones de dólares al año para impulsar su crecimiento.

Las mexicanas del Global Challengers 2013 son:

- Alfa⁵⁶
- América Móvil⁵⁷
- Femsa⁵⁸
- Gruma
- Grupo Bimbo
- Mabe⁵⁹
- Mexichem⁶⁰

Las compañías seleccionadas por The Boston Consulting Group (BCG)⁶¹ deben tener ingresos anuales totales de, al menos, 1,000 millones de dólares e

⁵⁶ Mejor conocida como **Alfa** o **Grupo Industrial Alfa**, es una empresa mexicana compuesta por cinco grupos de negocios: Alpek (petroquímicos), Nemak (componentes de aluminio), Sigma Alimentos (alimentos refrigerados), Alestra (electrónica y telecomunicaciones) y Newpek (Gas Natural e Hidrocarburos). ALFA es líder mundial en fabricación de alta tecnología de cabezas y monoblocks de aluminio a través de su subsidiaria Nemak. Es uno de los mayores productores mundiales de PTA, un producto petroquímico, y cuenta con una posición destacada en el mercado de otros petroquímicos en México. Además, la empresa es líder en la producción de carnes frías y quesos y una de las empresas más importantes de servicios de telecomunicaciones en México

⁵⁷ American Móvil es una empresa mexicana de telecomunicaciones con presencia en 18 países de América, con más de 260 millones de usuarios, y actualmente la cuarta compañía de telecomunicaciones más grande e importante del mundo.

⁵⁸ Fomento Económico Mexicano es una compañía mexicana con sede en Monterrey, México. 1 Es la compañía de bebidas más grande de Latinoamérica y la segunda más grande del sistema Coca-Cola en el mundo. 2 Su origen data desde 1890 aunque se constituyó como holding en 1936 bajo el nombre de Valores Industriales, S.A..

⁵⁹ Mabe es una multinacional que diseña, produce y distribuye electrodomésticos a más de 70 países alrededor del mundo. La compañía se estableció en Ciudad de México, México; en el año 1946

⁶⁰ Mexichem Resinas Vinílicas S.A. de C.V. es una compañía del Grupo Mexichem dedicada a la producción y comercialización de resinas de PVC. Gestiona la operación integrada de tres plantas, localizadas en Altamira y Tlaxcala (México) y en Cartagena (Colombia), con una capacidad total de producción de 750.000 toneladas por año

ingresos en el extranjero de al menos 10% de su facturación total, o 500 millones de dólares. De acuerdo con el reporte, las compañías del ranking han sumado 1.4 millones de empleos en los recientes cinco años.

En 2001 el mundo comenzó a hablar de los BRIC: Brasil, Rusia, India y China. Se los mencionaba como potenciales motores de la economía mundial. El término fue inventado por el economista Jim O'Neill, quien ahora ha acuñado uno nuevo: MINT (que es también la palabra en inglés para "menta"), para agrupar a México, Indonesia, Nigeria y Turquía. O'Neill los considera las nuevas promesas.⁶²

Se destaca la posición geográfica de tres de las naciones de los MINT, una ubicación realmente ventajosa conforme cambian los patrones del comercio mundial. México no sólo se encuentra junto a EE.UU., sino que es a la vez el principio y el paso necesario para acceder a América Latina. Por su parte, Indonesia se sitúa en el corazón del sudeste de Asia, pero cuenta con fuertes conexiones con China, y Turquía está tanto en Occidente como en Oriente.

Un estudio reciente del Banco de México concluye que el país presenta mayor ventaja comparativa y un relativamente mejor desempeño exportador, en comparación con China y otros países similares, en industrias donde la productividad es más elevada como la automotriz y la de bebidas.

La reducción en las restricciones de importación para los productos extranjeros, particularmente en favor de economías que no forman parte de nuestra red de tratados comerciales, como China, Indonesia, Malasia y los países de Europa del Este, y el establecimiento de tope máximos a los niveles

⁶¹ BCG the Boston Consulting group es una empresa líder mundial de consultoría en estrategia empresarial. Colaboramos con clientes en todos los sectores y regiones para identificar sus oportunidades más competitivas, abordar sus desafíos más críticos y transformar sus negocios.

⁶² O'Neill México y los países "MINT", Nuevos gigantes económicos

arancelarios a la importación, ha colocado a algunos sectores productivos mexicanos en situación de competencia desleal de importaciones.

De cualquier manera, con o sin medidas de transición o aranceles elevados, el déficit comercial de México con China no ha dejado de crecer desde que el país arrancó su proceso de apertura comercial. Para el Dr. Enrique Dussel, coordinador del Centro de Estudios China-México de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México, la eliminación de las medidas de transición tendrá un impacto ínfimo en la industria nacional, ya que sólo involucran 8 por ciento de las 3 mil fracciones arancelarias que impone México.⁶³

En este 2014, el escenario parece de fantasía: Estados Unidos podría ser desbancado de su primera posición como potencia mundial nada menos que por China. Y no se trata de una visión futurista, pues el Gigante de Oriente podría alcanzar ese sitio a finales de año. “El repunte económico que registra China actualmente representa un impacto positivo en la economía mundial porque es la segunda economía más grande del mundo, ya que tiene una participación del 19 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) mundial”⁶⁴. Es importante el crecimiento económico de ese país, sobre todo por las economías que tienen una mayor interdependencia como es el caso de países como Chile, Perú o Brasil, porque exportan materias primas a China. Pero también es importante para México porque tiene ante sí una oportunidad para generar mayores acuerdos comerciales y tener un crecimiento económico.

63 México ya no cobrará aranceles adicionales a 209 productos chinos; ww.jornada.unam.mx/2011/12/11/economia/018n1eco (Consulta 03/03/2014)

⁶⁴ Jesús Amador Valdés Díaz de Villegas, doctor en Ciencia Económicas por la Universidad de la Habana y maestro en Economía y Política Internacional. Investigador del Departamento de Estudios Empresariales de la Universidad Iberoamericana.

Para México existen dos escenarios previsibles. Por un lado, especialistas señalan que por la relación bilateral tensa y distante que se desarrolló durante el año pasado, al país no le iría muy bien. Pero por el otro, algunos expertos consideran que el país tiene una oportunidad de crecimiento.

En años pasados, China no escatimó en medidas de rechazo a los mexicanos en su territorio en el periodo de la epidemia del virus H1N1 en 2009, durante el gobierno de Felipe Calderón Hinojosa. Además, en lo comercial, ambos países se enfrascaron en un litigio sobre subsidios en la industria textil. Cabe destacar que con la actual Presidencia, México ha tenido un mayor acercamiento a China, lo que provoca un cierto cambio en lo que son las relaciones económicas, las cuales se vieron un poco desmotivadas en el sexenio de Vicente Fox Quesada y que han mejorado con el actual gobierno⁶⁵. México debe acercarse a China, la “potencia económica que en 2030 será la primera potencia mundial”⁶⁶. México es de los países de América Latina que menos vínculo tiene con China a diferencia de los países de América del Sur (Chile, Brasil y Perú).

En resumen, la globalización nos ha traído importantes beneficios en comercio, inversión, empleo, salarios y un entorno de certidumbre para hacer negocios.⁶⁷ La apertura comercial es un proceso que se ha consolidado en México y no tiene marcha atrás. La globalización económica ha generado la necesidad de que las empresas se integren rápida y eficientemente a procesos productivos y de competencia aguda; toda empresa que no reconozca la realidad de la

⁶⁵ Este contenido ha sido publicado originalmente por: SINEMBARGO.MX en la siguiente dirección: <http://www.sinembargo.mx/01-05-2014/978382>.

⁶⁶ Mtro José de Jesús Rivera de la Rosa, Coordinador del Centro de Estudios de Desarrollo Económico y social (CEDES) de la Benemérita Universidad del Estado de Puebla

⁶⁷ Globalización, un reto para México. <http://www.cnnexpansion.com/economia/2008/08/23/globalizacion-un-reto-para-mexico> (Consulta 11/02/2014)

globalización y permanezca aislada a ésta será incapaz de enfrentarla cabalmente recibir a plenitud los beneficios de la globalización.

México está en posibilidad de figurar entre las cinco naciones más importantes para invertir en el año 2015, luego de que está tomando forma y fuerza un reposicionamiento de su imagen tras la experiencia del Foro Económico Mundial, además de una economía estable en sus indicadores fundamentales y entre las más globalizadas del mundo; México tiene costos altamente competitivos en factores clave de la producción; posición geográfica estratégica, con gran accesibilidad a los mercados más dinámicos; relación riesgo-beneficio que está por encima de la de los países Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica (BRIC); así como capital y talento humano de enorme capacidad.⁶⁸

Como lo comprueban los cuadros 1 y 2, mientras que el año 2003 la producción crecía al 2.6 %, las exportaciones del orbe aumentaban 4.5 %. Antes durante el 2002 la producción de todo el mundo creció 1.7 %, mientras que las exportaciones registraban un 3.0 % de crecimiento y las importaciones también crecían en la misma magnitud.

En el siguiente cuadro se muestran los países que tienen un crecimiento económico a nivel mundial en los años 1990 al 2003 y México ni siquiera se encuentra en la lista.

68 México se perfila como gran receptor de inversiones: CCE; <http://www.cronica.com.mx/notas/2014/811284.html> (Consultado 27/01/2014)

Cuadro 3 Crecimiento de la producción mundial, 2001-2003 (en porcentajes)

Región /agrupación	Promedio 1990-2000	2001	2002	2003 ^a
Mundo	2.7	1.4	1.7	2.6
Países desarrollados de los cuales:	2.4	1.0	1.2	2.0
Estados Unidos	3.5	0.5	2.2	3.1
Japón	1.4	0.4	-0.3	2.7
Unión Europea de la cual:	2.1	1.7	1.0	0.7
Alemania	1.6	0.8	0.2	0.1
Francia	1.8	2.2	1.2	0.2
Italia	1.6	1.8	0.4	0.3
Reino Unido	2.7	2.1	1.6	2.2
Países en desarrollo de los cuales:	4.1	2.4	3.5	4.5
África	2.5	3.6	3.1	3.4
América Latina	3.3	0.4	- 0.6	1.6
Asia	6.2	3.2	5.4	5.9
Economías en transición	-2.5	4.7	4.1	5.9
China	10.3	7.5	8.0	9.1

Fuente: UNCTAD. "El transporte Marítimo en 2004". Nueva York y Ginebra, 2004, p. 2

Banco Mundial (BM) señalaba que la economía mundial estaba emergiendo de los abismos de una recesión sincronizada, de profundidad sin precedente, provocada por la explosión de la burbuja financiera global. El impacto inmediato de la crisis ha quedado, en gran medida, en el pasado. Tras contraerse durante dos o tres trimestres, el producto bruto mundial (PMB) ha empezado a recuperarse. Quizá el primero de ellos sea el que alude a la naturaleza global de la crisis. Si se atiende al hecho de que 2009 fue el primer año, en los últimos seis a siete decenios, en que se registró una caída del producto mundial bruto (PMB) es claro que puede hablarse de una contracción global. Con toda razón se ha señalado que "la crisis está siendo para el mundo entero, y para México en particular, la crisis del empleo".⁶⁹

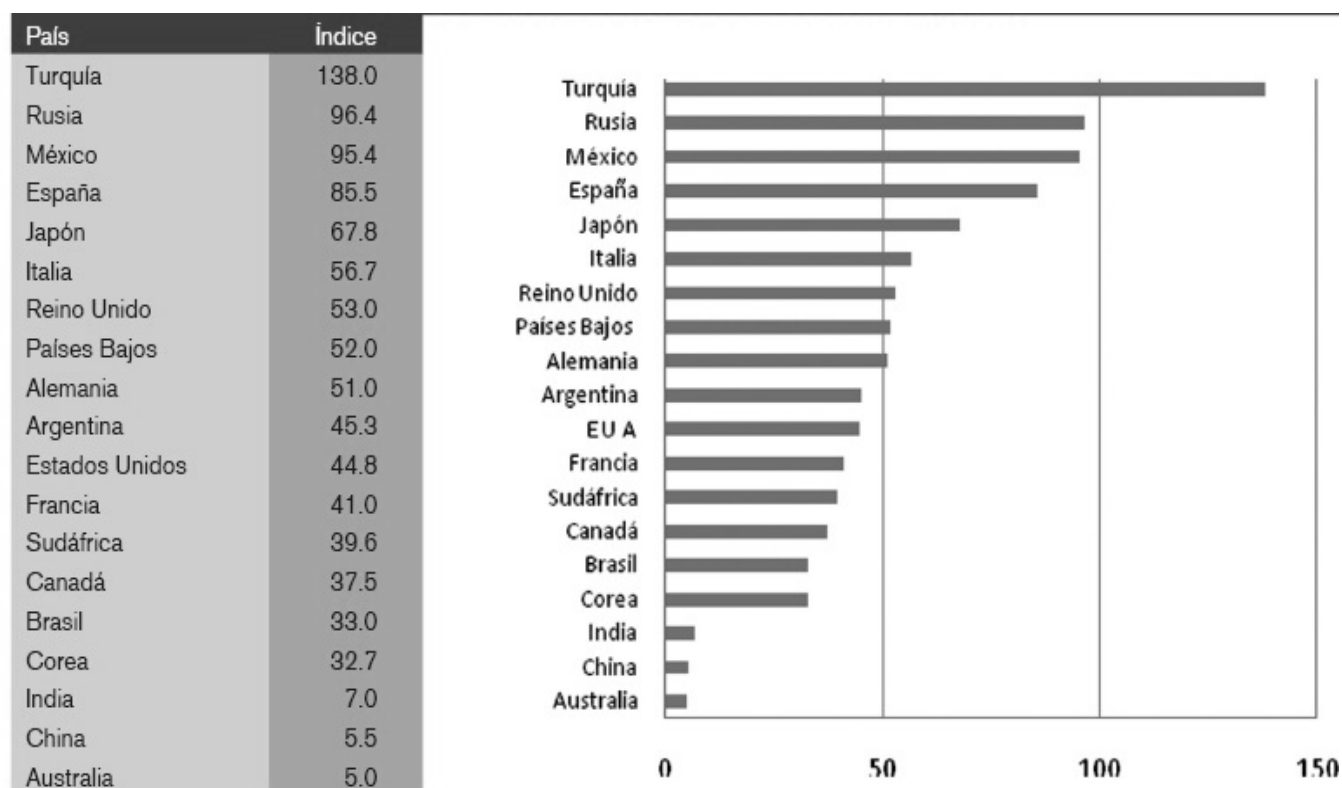
⁶⁹ Véase, México frente a la crisis. Hacia un nuevo curso de desarrollo, UNAM, México, 2009, p. 29.

Sin embargo, algunos países escaparon a la crisis global, entendida como contracción de la actividad económica en 2008 y 2009 y varios otros experimentaron una recuperación menos frágil o más vigorosa desde mediados de este último año. Conviene, para precisar el alcance global de la crisis, revisar la situación nacional de los integrantes del Grupo de los Veinte (G20), que, con la crisis, ha empezado a actuar, de manera informal desde luego, como nuevo "consejo de administración" de la economía mundial, en sustitución del Grupo de los Siete que había jugado ese papel por casi medio siglo. Para los propósitos de este análisis se toma la membresía original del G20 minus la Unión Europea,¹⁰ y con la adición de España y Países Bajos, que participaron en sus reuniones desde comienzos de 2009 en Londres.

La World Economic Outlook del FMI⁷⁰ de otoño de 2009 y la base de datos correspondiente contiene información sobre el comportamiento esperado de la economía mundial y de la de gran número de países hasta 2014. Las cifras presentadas muestran que el Fondo espera una rápida consolidación de la recuperación que deberá iniciarse en 2010 y mantenerse y aun acelerarse en el quinquenio siguiente.

⁷⁰ Internacional Monetary Fund, World Economic Outlook, October 2009 y base de datos correspondiente, ambos en www.imf.org

Cuadro 4 Países en Crisis durante los años 2008-2009



Fuente: Construido en base a FMI

<http://www.scielo.org.mx/img/revistas/eunam/v7n21/a4c1.jpg>

De acuerdo a las previsiones del FMI, puede decirse que cinco de los integrantes del G20plus –Australia, Corea, China, India e Indonesia– escaparon a la crisis; seis más –Arabia Saudita, Argentina, Brasil, Canadá, Francia y Sudáfrica– lo harán en 2010; el conjunto más numeroso, ocho economías –Alemania, Estados Unidos, Japón, México, Países Bajos, Turquía, Reino Unido y Rusia– lo hará en 2011; mientras que los dos restantes –España e Italia– deberán esperar hasta 2012.

Al examinar el corto plazo en México (2009-2010) se destacaba la rápida declinación de la producción petrolera y a la muy limitada opción para incrementar la capacidad debido a las barreras a la inversión. Se indica también al deterioro de la relación de precios del intercambio sufrida por los exportadores netos de commodities de América Latina, Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, Perú y Venezuela. Pero de inmediato se precisa: México –la economía más afectada del hemisferio occidental– se recuperará más lentamente debido a haber sufrido una caída más aguda en su comercio exterior, originada en su alto grado de integración comercial, su dependencia respecto de Estados Unidos y el peso de sus exportaciones manufactureras.⁷¹

A pesar del mayor margen de maniobra, en México se introdujo

- un paquete de estímulo fiscal, de [apenas] 1% del PIB en el contexto del presupuesto para 2009, constituido por
- (1) un aumento del gasto en infraestructura (0.4% del PIB)
- (2) un incremento de los préstamos netos de la banca de desarrollo (0.2% del PIB)
- (3) un alza del gasto corriente en seguridad pública, transferencias sociales y desarrollo económico (0.3% del PIB)

En comparación con otras políticas anticíclicas, la de México resulta una de las más modestas en términos cuantitativos y menos imaginativas en cuanto a la distribución del gasto adicional. Es difícil creer que un esfuerzo tan modesto explique la salida de una reducción del PIB de 7.3% en 2009, seguida por tasas de crecimiento de 3.3, 4.9, 5.5, 5.3 y 4.9 en los cinco años sucesivos.

⁷¹ Navarrete Jorge Eduardo, Crisis y reactivación: rumbos y desvíos http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1665-952X2010000300004&script=sci_arttext#nota

Cuadro 5 Recuperación Económica del G20

Recuperación económica del G20—tasas anuales de crecimiento real (%)			
	2001 - 2008	2010 - 2014	Diferencia
Muy rápida (diferencia positiva de más de 2.0 puntos)			
México	2.4	4.8	2.4
Rápida (diferencia positiva entre 1.0 y 2.0 puntos)			
Alemania	0.4	1.7	1.3
Moderada (diferencia positiva de menos de 1.0 puntos)			
Arabia Saudita	3.8	4.6	0.8
Japón	1.3	2.0	0.7
Canadá	2.3	2.7	0.4
Indonesia	5.2	5.5	0.3
Italia	0.9	1.2	0.3
Corea	4.4	4.6	0.2
Francia	1.6	1.8	0.2
India	7.4	7.5	0.1
Reino Unido	2.3	2.4	0.1
Brasil	3.6	3.6	0.0
Lenta (diferencia negativa de hasta 1.0 puntos)			
Australia	3.1	3.0	- 0.1
Sudáfrica	4.1	3.8	- 0.3
Países Bajos	2.0	1.5	- 0.5
China	10.2	9.6	- 0.6
Estados Unidos	3.1	2.3	- 0.8
Turquía	4.5	3.6	- 0.9
Muy lenta (diferencia negativa superior a 1.0 puntos)			
Argentina	4.5	2.6	- 1.9
España	3.0	1.1	- 1.9
Rusia	6.5	3.5	- 3.0

Fuente :Construido en base a FMI

http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S166552X2010000300004&script=sci_arttext#nota

2.2 LA IED EN AMERICA LATINA Y MEXICO

América Latina se encuentra actualmente en una coyuntura económica favorable, dadas las condiciones tan inciertas de la economía global. En particular, la región muestra tasas decrecimiento relativamente altas, convive en un ambiente de apertura democrática y ha logrado reducir, salvo algunas excepciones, sus tasas de pobreza. Un elemento central detrás de este gran dinamismo económico ha sido el renovado interés que ha recobrado la inversión extranjera por continuar aumentando su participación en América Latina.⁷²

El comportamiento sectorial de la Inversión Extranjera Directa (IED)⁷³ ha mostrado algunos cambios interesantes, en especial cuando se la compara con la década de los noventa. Estos cambios son particularmente llamativos dada la creciente dependencia externa de la región de las exportaciones basadas en recursos naturales, entre ellas el petróleo, el gas, la minería y alimentos, así como los altos precios de estos commodities en los mercados internacionales.

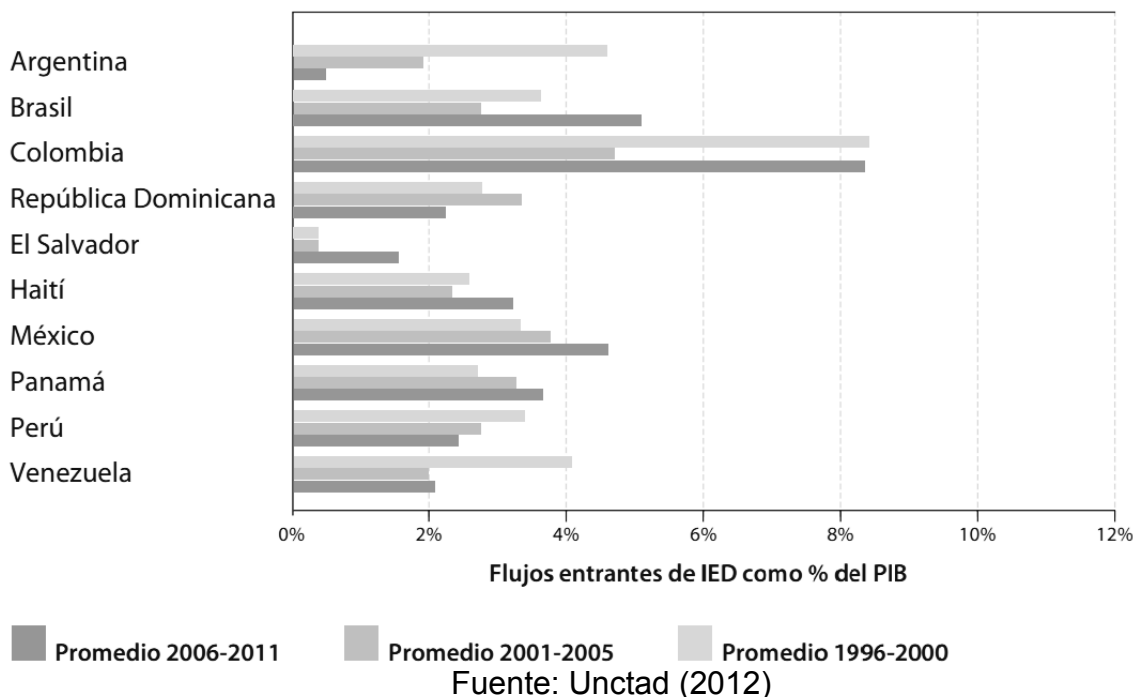
Durante la década de los noventa, la IED en América Latina estuvo altamente concentrada en la atracción de inversiones en el sector servicios debido fundamentalmente a las oportunidades generadas por los procesos de

⁷² HACIA UNA NUEVA AGENDA EN INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA TENDENCIAS Y REALIDADES EN AMÉRICA LATINA, SERIE POLÍTICAS PÚBLICAS Y TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA N° 10 / 2013, <http://publicaciones.caf.com/media/33311/inversionextranjeradirecta.pdf>

⁷³ Inversión Extranjera Directa (IED) es la medición de entrada y salida real de inversiones o capitales foráneos o locales en un país, la metodología de recopilación de datos está dada por el Manual de balanza de pagos y posición de inversión internacional del Fondo Monetario Internacional y por el comité económico, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)⁷³. Esto para lograr una medición global y comparativa real, de acuerdo con las regulaciones internacionales del Fondo Monetario Internacional, OCDE, Banco Mundial.

privatización y la apertura que signaron a los sectores financieros, de telecomunicaciones y también de servicios públicos (electricidad y agua).

Cuadro 6 Niveles de atracción de inversión extranjera a Países de América Latina



<http://publicaciones.caf.com/media/33311/inversionextranjeradirecta.pdf>

Algunos países como Chile, Panamá, Brasil y México han mostrado consecuentemente altos niveles de atracción de inversión extranjera. Este proceso ha sido continuo durante estos tres periodos. En los casos de Panamá y Chile, la IED ronda montos cercanos o superiores al 8% del PIB, y cerca del 3,5% y 2,5% del PIB para los casos de Brasil y México, respectivamente. En el caso de Colombia, Uruguay y Perú ha habido un aumento significativo en la IED al comparar la importancia de los montos que atrajeron entre 1996-2000 con respecto a los altos niveles de atracción alcanzados para el período 2006-2011. En los casos de Uruguay y Colombia, la IED para 2006-2011 llegó a representar

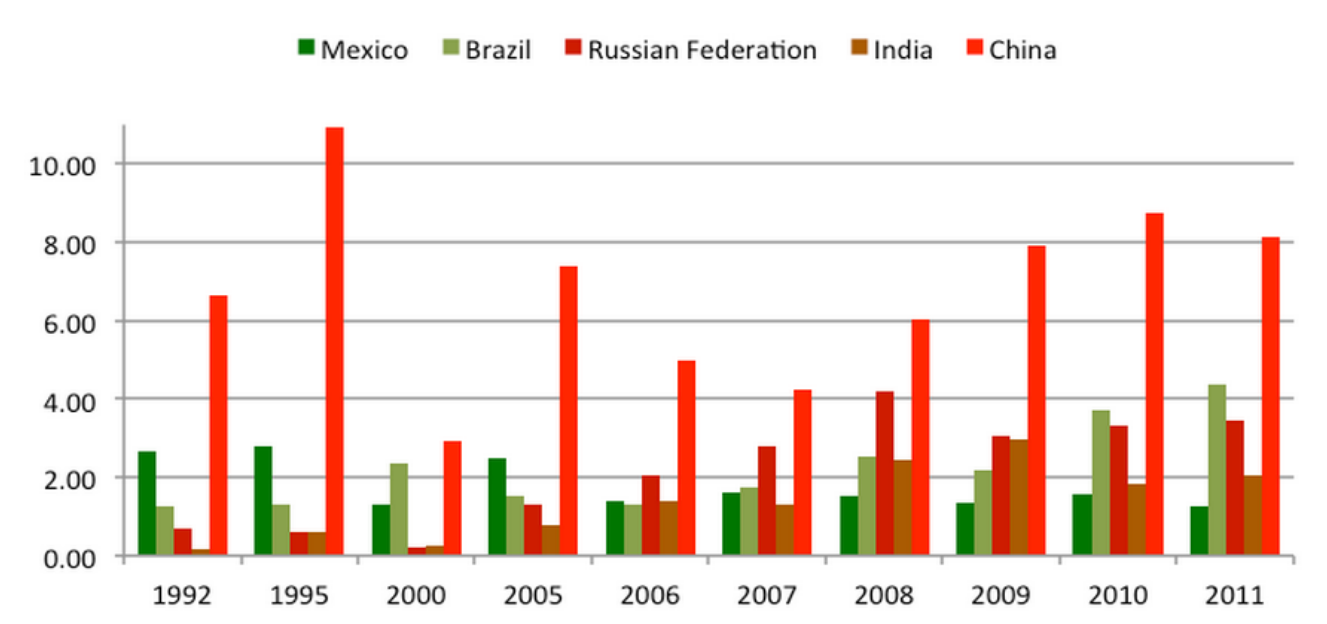
5,5% y 3,5% del PIB respectivamente. Finalmente, países como Venezuela, Bolivia y Argentina han mostrado una caída significativa en la importancia de la IED como porcentaje del PIB a lo largo de estos tres períodos.

En contraparte los BRIC, contra los que se nos compara regularmente y que se dice que México es parte de esos países “emergentes” presentan las siguientes tasas de crecimiento en la recepción de IED en el mismo periodo (1992-2012): China 1,026 por ciento, Brasil 3,134 por ciento, Rusia 4,454 por ciento y por último India con el mejor desempeño de todos con un crecimiento del 12,421 por ciento. Lo que representa que el crecimiento de la entrada de inversiones en China es casi tres veces el de México, el de Brasil poco más de nueve veces, Rusia casi trece veces, y el de India casi treinta y seis veces mayor que el de nuestro país.

Muchos podrían decir, que varias de esas economías reciben menos inversión que la mexicana, por lo que al analizar el porcentaje de las inversiones recibidas por los estos países como porcentaje de las realizadas a nivel mundial encontramos que México 1992 captaba el 2.65 del total mundial de inversiones reportadas, India el 0.15 por ciento, Rusia el 0.70, Brasil el 1.24 y China el 6.25 por ciento. Pero para 2011 las cosas fueron muy diferentes, ya que la economía mexicana recibió el 1.28 por ciento, mientras que Brasil, Rusia, India y China captaron el 4.37, 3.47, 2.07 y 8.13 por ciento respectivamente.⁷⁴

⁷⁴ Desaceleración de la IED en México; RIVERO CARLOS; @CalbertRivero vie 7 jun 2013 08:42

Cuadro 7 Participación porcentual en los flujos de entrada de IED a nivel mundial de países seleccionados



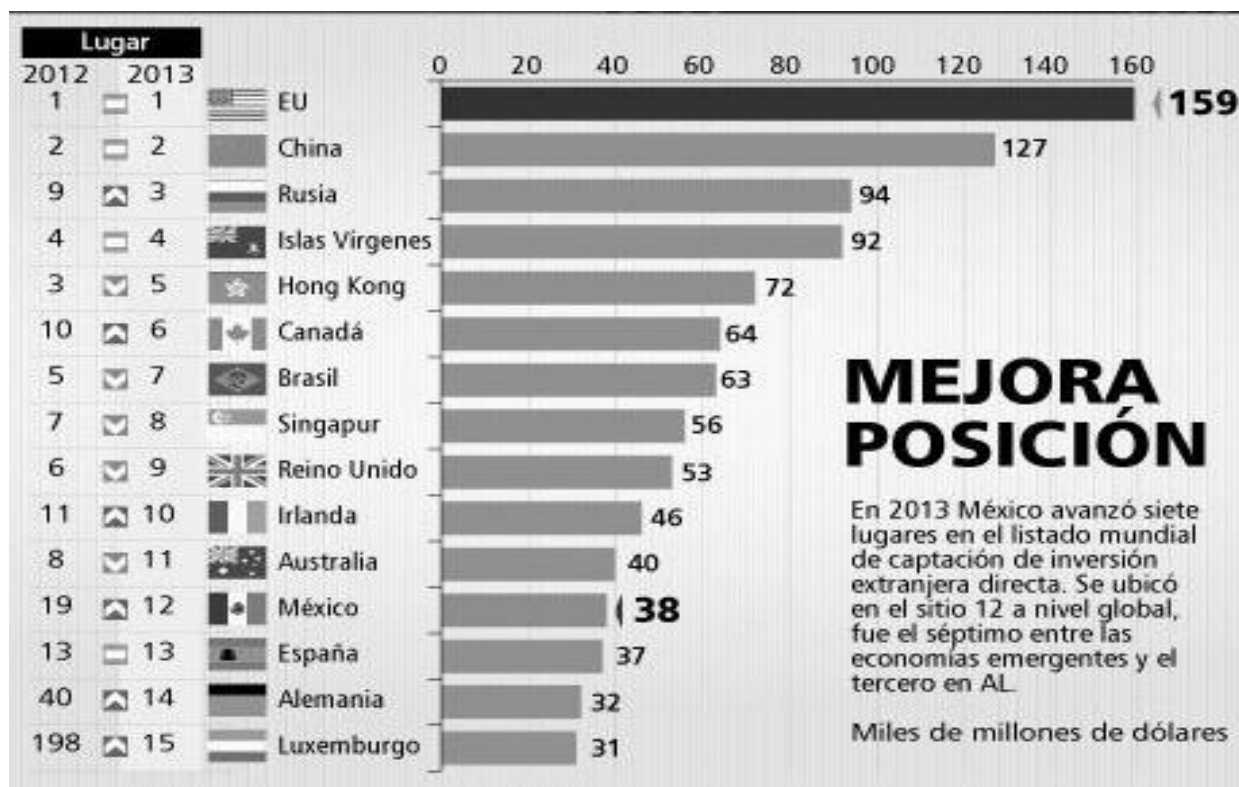
Fuente: <http://www.sdpnoticias.com/columnas/2013/06/07/desaceleracion-de-la-ied-en-mexico>.

Lo anterior se refleja en el Ranking Mundial de Economías Receptoras de IED, en el cual nuestro país en 1992 se ubicaba en el 11 puesto y llegando a su peor lugar en 2009 al ocupar el vigésimo primer lugar, para recuperar cuatro lugares en 2011 en donde se encontraba en lugar número 17, con una pérdida de seis peldaños en dos décadas. Por su parte en 1992 Brasil ocupaba el lugar 19, Rusia el 24, India el 47 y China el sexto; para 2011 se encontraban en el quinto, noveno, décimo cuarto y segundo lugar respectivamente.

Para el 2007 México se sostiene en el puesto catorce, pero resulta sorprendente, el retorno de Brasil, que ocupa ahora el décimo sitio, que tuvo México hasta el 2004. Para 2008, a pesar de la crisis México gana un sitio, colocándose en el sitio 13. El ascenso de Brasil es notable y ahora ocupa el

noveno lugar Mundial. En el 2009, a pesar de los terribles efectos de la crisis, México pierde solamente un sitio, ocupando el lugar 14. El ascenso de Brasil continúa y ahora ocupa el octavo lugar Mundial. Para 2010 Brasil se sostiene en el octavo sitio, creciendo de manera acelerada, mientras tanto México se recupera y gana un sitio regresando al sitio 13. En 2010, China se convierte en la segunda potencia mundial y desbanca a Japón que cae al tercer sitio, aún antes del sismo. Inglaterra, Francia, España, Italia y Canadá retroceden o se mantienen estancados por efecto de la crisis mundial.

Cuadro 8 Mejora Posición México en 2013



Fuente : El Financiero 28/01/14

La Tabla anterior señala que respecto a las economías emergentes, México fue el séptimo destino con la mayor generación de este tipo de capitales por

debajo de Singapur, Hong Kong, Rusia y China y las otras dos economías latinoamericanas mencionadas.⁷⁵

2.3 LOS PUERTOS DE MEXICO CONTRA LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS

Cuadro 9 Lugar que ocupó Veracruz en el Rank latinoamericano

País	Puerto	TEU 2007	Rank
Brasil	Santos	2.532.900	1
Panamá	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	2.056.095	2
Panamá	Balboa	1.833.778	3
Argentina	Buenos Aires (incluye Exolgan)	1.710.905	4
México	Manzanillo	1.411.146	5
Perú	Callao	1.022.246	6
Colombia	S.P.R Buenaventura	914.720	7
Chile	Valparaiso	845.234	8
Costa Rica	Puerto Limón_Moin	842.903	9
Venezuela	Puerto Cabello	831.732	10
Ecuador	Guayaquil	809.730	11
Colombia	Cartagena (incluye S.P.R, El Bosque, Contecar)	795.380	12
México	Veracruz	729.717	13
Brasil	Itajai	668.521	14
Chile	San Antonio	650.697	15
Brasil	Rio Grande	607.275	16
Uruguay	Montevideo	596.487	17
Brasil	Paranaguá	595.261	18
Honduras	Puerto Cortes	553.139	19
Chile	Talcahuano/San Vicente	492.917	20

⁷⁵ <http://eleconomista.com.mx/economia-global/2013/07/15/mexico-ocupa-sitio-81-mundo-pib-persona>

Fuente CEPAL <http://www.cepal.cl/perfil/>

En el cuadro anterior se observa que en el 2007 el puerto de manzanillo ocupaba el 5° lugar en el ranking de mov. De teus mientras que el puerto de Veracruz se posesionaba en el lugar 13.

Para el 2009-2010 un aumento en promedio de 17% registró el movimiento portuario contenedorizado en América Latina durante el primer semestre de este año, lo que refleja que el sector ha ido regresando a las tasas de crecimiento que tenía antes de la crisis económica mundial, según cifras dadas a conocer por la Cepal.

El organismo advierte que los puertos de Iatajaí, en Brasil, Manzanillo, en México, y Balboa, en Panamá, han anotado un incremento destacable en la transferencia de contenedores en la primera mitad del año en comparación con el mismo período del 2009 y enfatiza el repunte de los puertos panameños en este segmento.

El puerto de Cartagena, en Colombia, también tuvo un buen desempeño, ya que movió 699.972 teus, el de Manzanillo se ubicó en el quinto lugar, con 669.500 teus, mientras que Veracruz se acomodó en el lugar 22 de esta lista con 262,256 teus.

De acuerdo a la Cepal, el ascenso sostenido en los resultados de algunos puertos como Cartagena y Callao, así como el crecimiento portuario de México, son señales del enorme dinamismo que existe en el sector portuario de América Latina y el Caribe⁷⁶.

76 Mundo Marino; Movimiento portuario contenedorizado en América Latina crece 17% en primer semestre http://www.nuestromar.org/noticias/puertos/09_09_2010/32769_movimiento_portuario_contenedorizado_en_america_latina_crece_17_en

Cuadro 10 Lugar que ocupó Veracruz en el Rank latinoamericano en 2009-2010

Ranking 2009	PUERTO	PAÍS	TEU 2009 Primer Semestre	TEU 2010 Primer Semestre	Variación 2010/09
2	Colón	Panamá	1 127 553	1 256 887	11,47%
3	Balboa	Panamá	904 953	1 209 312	33,63%
1	Santos	Brasil	1 030 855	1 206 532	17,04%
7	Cartagena	Colombia	633 723	699 972	10,45%
8	Manzanillo	México	482 036	669 600	38,89%
9	Callao	Perú	505 909	581 121	14,87%
5	Buenos Aires	Argentina	416 900	514 500	23,71%
13	Puerto Limón-Moin	Costa Rica	382 840	467 527	22,12%
15	Valparaíso	Chile	376 218	442 474	17,92%
14	San Antonio	Chile	373 505	441 550	18,22%
19	Itajaí	Brasil	238 297	423 769	77,83%
21	Lázaro Cárdenas	México	263 469	355 519	34,94%
17	Paraguá	Brasil	295 678	334 700	13,20%
11	Guayaquil	Ecuador	283 646	323 784	14,15%
18	Río Grande	Brasil	293 946	315 290	7,26%
22	Veracruz	México	262 956	312 340	18,78%
20	Montevideo	Uruguay	304 118	306 441	0,76%
16	Buenaventura	Colombia	297 311	294 322	-1,01%
24	Puerto Cortes	Honduras	250 709	284 371	13,43%
25	Altamira	México	177 773	232 218	30,63%
28	Santo Tomás de Castilla	Guatemala	170 458	200 145	17,42%
23	Talcahuano/San Vicente	Chile	300 547	177 723	-40,87%
29	Puerto Barrios	Guatemala	143 491	167 206	16,53%
26	La Guaira	Venezuela	213 121	147 004	-31,02%
32	Suape	Brasil	102 203	135 121	32,21%
34	Puerto Quetzal	Guatemala	101 760	123 123	20,99%
37	Lirquén	Chile	110 891	90 783	-18,13%
41	Caldera	Costa Rica	60 828	73 478	20,80%
45	Ensenada	México	39 408	68 372	73,60%
49	Paita	Perú	57 424	68 181	18,73%
43	Puerto Angamos	Chile	58 231	63 151	8,45%
48	Puerto Castilla	Honduras	49 048	42 302	-13,84%
42	Coronel	Chile	14 584	61 276	320,16%
46	Arica	Chile	52 037	57 071	9,67%
53	Corinto	Nicaragua	23 652	27 585	16,63%
Total	35 puertos	América Latina	10.398.128	12.174.640	17,08%

Fuente: Nuestro Mar

Durante el primer bimestre del año, el movimiento de contenedores en los principales puertos del país disminuyó 2.4%, al manejar 750.974 teu (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies), comparados con las 769.697 registrados durante el mismo periodo del año anterior, reporta la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

La caída más representativa, de acuerdo con la información de la entidad, dependiente de la Secretaría (Ministerio) de Comunicaciones y Transportes (SCT), se presenta en los puertos del Golfo de México, donde se muestra una disminución de 7.9%, mientras que en el Pacífico es de sólo 0.1 por ciento.

Cuadro 11 Caída de movimiento portuario

<i>Puertos</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>
Lázaro Cárdenas	18%	178.511	146.758
Ensenada	6.9%,	19.150	17.824,
Manzanillo	9.3%		
Mazatlán	16.6%		
Veracruz	-14%	137.122	118.126
Altamira	-0.3%	88,141	87,872

En este último litoral, el descenso más grande fue para Lázaro Cárdenas con casi 18%, al desplazar 146.758 teu, en comparación con los 178.511 del primer bimestre de 2013. Por otra parte, Ensenada presenta una disminución de 6.9%, al movilizar 17.824, 1.326 menos que en el periodo anterior.

Sin embargo, no todos los recintos del Pacífico registraron pérdidas: Manzanillo logró incrementar su movimiento 9.3%, Mazatlán 16.6% y Guaymas casi 177 por ciento.

Por otro lado, en el Golfo de México, la caída más grande fue para el puerto de Veracruz, en el que se registraron 118.126 teu movilizados, comparados con los 137.122 contabilizadas el año anterior, es decir, casi 14% menos. En tanto,

Altamira presenta una disminución de sólo 0.3%, al desplazar 84.872 teu, sólo 269 menos que en el primer bimestre de 2013.

No obstante, Progreso logró un 1.8% de incremento al mover poco más de 11.200 y Puerto Morelos logró superar el doble de su movimiento del año pasado, al alcanzar casi 1.500 teu manejados.

Cuadro 12 América Latina

Principales 20 puertos por movimiento de contenedores 20 teus

	Puerto	País	TEU		Var. %
			2010	2011	
1	Colón ¹	Panamá	2'810,657	3'371,714	20.00
2	Balboa	Panamá	2'758,506	3'232,265	17.2
3	Santos	Brasil	2'715,568	2'985,922	10.0
4	Cartagena ²	Colombia	1'581,401	1'853,342	17.2
5	Buenos Aires ³	Argentina	1'730,831	1'851,687	7.00
6	Manzanillo	México	1'511,378	1'762,508	16.6
7	Callao ⁴	Perú	1'346,186	1'616,165	20.1
8	Guayaquil	Ecuador	1'080,847	1'405,762	30.1
9	Caucedo	Rep. Dom.	1'004,901	-	-
10	Itajaí ⁵	Brasil	957,130	983,985	2.8
11	Valparaíso	Chile	878,787	973,012	10.7
12	Láz. Cárdenas	México	796,023	953,497	19.8
13	Limón-Moin	Cta. Rica	858,176	901,330	5.0
14	Montevideo	Uruguay	671,952	861,164	28.2
15	San Antonio	Chile	870,719	853,806	-1.9
16	Buenaventura ⁶	Colombia	662,821	748,305	12.9
17	Veracruz	México	662,537	732,538	10.6
18	Pto. Cabello	Venezuela	629,895	721,500	14.5
19	Paranaguá	Brasil	546,564	681,678	24.7
20	Río Grande	Brasil	647,188	618,039	-4.5

1. MIT, Evergreen, Puerto de Panamá 2. Incluye S.P.R, El Bosque, Contecar y ZP.
3. Incluye Exolgan 4. Incluye DPW/APM 5. Incluye Navegantes
6. Incluye SPR, TCBUEN y ZP.

Fuente: cepal <http://3.bp.blogspot.com/-DwO5QZrm5a8/T5ztaU8TUDI/AAAAAAAAAEzc/5snttFDgWU4/s1600/DesarrolloPeruano.PNG>

2.4 BRASIL Y MEXICO ECONOMIA EMERGENTES Y COMPETIDORAS

Brasil es el quinto país más grande del mundo, con una superficie estimada de 8.5 millones de km². Tiene frontera con casi todos los países de América del Sur, increíbles recursos naturales como la selva amazónica de 3.6 millones de km² y gracias a su vegetación y clima es uno de los países con más flora y fauna en el mundo. Es miembro fundador de la Organización de las Naciones Unidas, el G20, de la Organización de los Estados Americanos (OEA), del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), entre otros. Brasil es el segundo mercado más importante en el Continente Americano y una de las principales economías emergentes a nivel mundial. Se ubica como la 6° Economía en el mundo y la 1° en América Latina. En términos de comercio internacional es el 22° exportador mundial y 21° importador. Como receptor de IED, se ostenta 2° entre todas las economías emergentes y el 1° en América Latina.



Brasil se encuentra entre los principales países productores de alimentos del mundo. Cuenta con el mayor volumen de ganado comercial. A pesar de ello, la participación de la agricultura al PIB es de apenas un 5.5%, sin embargo, este sector participa con el 40% de las ventas al exterior.

El sector industrial representa 27.5% del PIB brasileño, siendo los más relevantes los sectores textil, aeronáutico, agroalimentario, farmacéutico, automovilístico, siderúrgico y químico. Aunque para 2012 Brasil sufrió una caída de la producción industrial de 2.7% y una contracción de sus exportaciones del 5.3%. El sector servicios representa dos tercios del PIB brasileño y emplea a 60% de la población activa.

A pesar de estas impresionantes credenciales, Brasil ha enfrentado en los últimos años un estancamiento económico y competitivo que se ha reflejado en la severa contracción de la tasa de crecimiento del PIB desde niveles de 7.5% en 2010 a 1.2% en 2012.

Sin duda, la figura del presidente Lula da Silva fue imprescindible para que Brasil se convirtiera en uno de los principales países emergentes. La potencia brasileña creció tan rápidamente ante la mirada atónita de un México estático. Principalmente por sus políticas internas y su política exterior. Al principio de su gobierno, el 10% de la población más rica tenía la mitad del dinero del país y los más pobres tenían sólo un 10% de la riqueza, el mandatario logró en cinco años elevar el sueldo mínimo un 62%. Su política social sacó a 28,000,000 brasileños, construyó 14 universidades federales de excelencia y abrió el empleo formal para darle frente a la demanda de empleos de egresados. Otra estrategia clave fue “bancarizar” a la población, en un año 45,000,000 de brasileños tenían cuentas bancarias activas y esto ayudó a hacer viable la segunda estrategia: no dejarles a intermediarios la administración ni la entrega de estos recursos públicos. Combatir el hambre fue una prioridad del gobierno de Lula da Silva, al punto de crear un

ministerio dedicado exclusivamente para esta tarea. En seis años la desnutrición de Brasil se redujo en un 73% y la mortalidad infantil en un 45%.

Parte de su política exterior es que, a pesar del expansionismo brasileño, éste intenta no ahogar a los gobiernos vecinos más débiles, por ejemplo: apoyó la decisión soberana de Evo Morales de nacionalizar los campos de gas, entre los que se encontraba operando la multinacional Petrobras y además se comprometió a revisar los acuerdos por la represa de Itaipú a favor de Paraguay. Fue mediador en varios conflictos, como el de Colombia y Ecuador en 2008 y uno de los promotores de la UNASUR (Unión de Naciones Suramericanas), el organismo que busca reemplazar a la ineficiente Organización de Estados Americanos (OEA). Cuando el Mercosur parecía estancado, El presidente Lula firmó con su par argentina el Código Aduanero Común. La creación del BRIC, el bloque integrado por los cuatro países emergentes más importantes (Brasil, Rusia, India y China) fue un gran avance a largo plazo. El estrechamiento de la cooperación ha propulsado diversas iniciativas, por ejemplo el intercambio de tecnología, el incremento del comercio y la utilización de sus propias monedas en lugar del dólar en el mediano plazo.

Brasil se puede jactar de estos resultados, Lula da Silva aseguró que son una muestra de que “no hay nada más barato que invertir en los pobres”⁷⁷ y deja atrás la teoría de que hay que esperar al desarrollo para ser inclusivos. En el caso de Brasil, la inclusión llevó al desarrollo. “Los ricos también se benefician cuando los pobres dejan de serlo”⁷⁸.

⁷⁷ Palabras del ex Presidente de Brasil, Luis Ignacio Lula Da Silva; <http://www.hondurastierralibre.com/2011/11/no-hay-nada-mas-barato-que-invertir-en.html>

⁷⁸ Ibidem pag.68

Luego de estar hasta hace una década en las mismas condiciones de atraso que México, hoy Brasil es visto en el mundo como el líder indiscutible de América Latina. Brasil dejó de tomar el papel de un país conquistado y del correspondiente sentido de inferioridad. Optó por no aceptar una realidad como un país lleno de pobreza extrema, dictadura militar y subdesarrollo, decidiendo hacerse cargo de su futuro, no únicamente gracias a un dirigente, sino, al cambio de conciencia y al hartazgo de un siempre es lo mismo; esto es lo que llevó a Brasil a lograr ese crecimiento⁷⁹.

Según la Organización Mundial del Turismo, México es considerado como el principal destino turístico de América Latina y el 13° más visitado del mundo por los 32 sitios culturales o naturales considerados Patrimonio de la Humanidad.

En término del PIB es la décimo cuarta economía mundial, en la escala continental es la cuarta y en la regional es a segunda. Durante mucho tiempo, México y Brasil eran como las dos caras de una misma moneda. Ambos tenían fuertes economías emergentes, ambos petroleros, estaban trabajando duro en sus relaciones comerciales internacionales. Históricamente, mientras que Brasil ha sido el niño mimado de la economía mundial, México ha sido siempre el mal hijo .

La fuerte inversión extranjera por años, lo demuestra. En relación con México, Brasil siempre ha sido el portador de buenas noticias, de las empresas en expansión y una clase media en ascenso. México, vivió de una economía obsoleta.

79 Escrito por Susana Madrigal el 5 noviembre, 2012 – 20:57 Brasil como potencia mundial, <http://join.org.mx/?p=11866>

La crisis financiera mundial (2008) desaceleró la economía de Brasil , mientras que México hizo caer en picado en una de las peores recesiones de su historia. Sin embargo, en el último año soplan nuevos vientos para el país.

El PIB de Brasil creció sólo un 1 por ciento en 2013, llegando incluso en una recesión en el tercer trimestre, mientras que el crecimiento del PIB de México, sin ser espectacular, fue más constante. El crecimiento económico de este año se prevé que sea un 4 por ciento para México, mientras que Brasil está estudiando un año más decepcionante de poco menos de 2 por ciento.

Por otra parte, las firmas de análisis han estado colocando México por encima de Brasil en sus calificaciones crediticias. Varios observadores han señalado que México superará a Brasil como mayor economía de América Latina, en menos de una década.

El modelo del Brasil ha sido, durante los últimos diez años un modelo que muchos economistas creen que esta en el borde, justificando así el crecimiento más lento que Brasil ha experimentado en los últimos tres años.

La administración del presidente Enrique Peña Nieto, ha mostrado su determinación de estrechar los pilares económicos del país, con una serie de reformas, desde la energía, telecomunicaciones y la fiscal. México también se ha mantenido ocupado cultivando nuevos socios comerciales, está particularmente China, que en junio pasado firmó el “Acuerdo de Tequila”⁸⁰, un contrato de

⁸⁰ Consejo Regulador del Tequila (CRT) informó que su consejo directivo sostuvo una reunión con la delegación de la Administración General de Supervisión a la Calidad, Inspección y Cuarentena de la República Popular de China (AQSIQ, por sus siglas en inglés) .

Agregó que durante el encuentro se firmó la minuta de trabajo correspondiente con acuerdos específicos de colaboración e intercambio de información entre ambas instituciones.

comercio bilateral fuerte que apunta a nivelar el volumen de las exportaciones e importaciones con el gigante asiático.

México también debe mejorar al superar los baches del cambio de gobierno y verse favorecido por la recuperación del crecimiento de la economía estadounidense, con la cual está fuertemente vinculada. Aun así, los dos gigantes económicos latinoamericanos van a anclar nuevamente la expansión regional.

Mientras tanto, los esfuerzos de Brasil se han centrado en mantenerse a flote. Entre las protestas sociales y disputas internacionales. Encima de todo eso, en los próximos años Brasil está jugando anfitrión de no uno, sino dos de los mayores eventos deportivos del planeta: la Copa Mundial de Fútbol, que comienza el 12 de junio 2014, y los Juegos Olímpicos de verano en 2016. Los dos eventos son una manera segura de atraer visitantes, publicidad y atención internacional, también significa una inversión inicial importante que tiene que ser asumido por Brasil. Condición que también ha enfurecido a sus ciudadanos, situación que comenzó el verano pasado las protestas del tamaño de la que nunca se habían visto en el país.

La economía latinoamericana es una bolsa de resultados mixtos este año, algunos países como Colombia, Panamá, Perú, Chile y Argentina mostraron un dinamismo encima del promedio, pero estuvo anclada por el estancamiento de los gigantes Brasil y México. "Al final, a pesar de la moderación en la actividad económica en 2013, la región mantuvo un crecimiento positivo y fue la segunda locomotora de la economía mundial, después de Asia. Por lo tanto, en la prolongada debilidad global de 2013, el comportamiento latinoamericano fue positivo".⁸¹

⁸¹ Alfredo Coutiño, Economista director para América Latina de Moody's Analytics,

México como Brasil han sido un lastre para la región como un todo, aunque por motivos diferentes. Brasil se recupera lentamente del impacto de la crisis global y sufre por su pérdida de competitividad industrial, aunque se espera que sus perspectivas mejoren en 2014 como efecto del estímulo proporcionado por las inversiones en grandes obras de infraestructura, como las que servirán para el Mundial de 2014.

México, entre tanto, se vio nuevamente atrapado por el efecto negativo del inicio de un nuevo gobierno, cuando el incipiente equipo político económico tiende a causar atrasos en la ejecución del presupuesto federal, afectando las decisiones privadas de inversión y consumo.

Para este año las perspectivas de México son favorables debido a tres factores primordiales:

- 1) destacando el entorno global, que se vislumbra mucho mejor para 2014 luego del estancamiento en Europa y el crecimiento moderado en Estados Unidos en los años previos⁸².
- 2) Como un segundo factor, se menciona que las leyes secundarias de las reformas recientemente aprobadas en materia de telecomunicaciones, competencia y energía será lo que también atraiga más inversiones, es decir, todo este esquema de implementación se verá concretado para 2015 o 2016.
- 3) El tercer motivo que hace atractivo al país para los inversionistas son las perspectivas sobre la industria automotriz y la aeronáutica, que se han desarrollado muy rápido. En resumen, la economía mexicana se encuentra muy ligada al ciclo económico de nuestro vecino del

⁸² México desde el 2050, <http://istmo.mx/2013/07/mexico-hacia-2050/>

norte, por lo que una mejoría en dicha nación será benéfico para México.⁸³

Las reuniones de otoño y primavera del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial suelen ser de los mejores termómetros para medir la percepción generalizada que se tiene de la economía de un país. Y, sin duda, la cita sirvió para comprobar cómo ha empeorado la percepción respecto a Brasil, que vio rebajadas sus previsiones de crecimiento para el 2013 y el próximo año.

Según las nuevas previsiones del Fondo, la séptima economía mundial avanzó un 1,8%, medio punto menos de lo anunciado tres meses antes y por debajo del crecimiento del 2,3% registrado en 2013. Para el que viene repuntaría al 2,7%, dos décimas menos de lo pronosticado en enero y a casi medio punto del crecimiento de 2012. El Banco Mundial también prevé un alza inferior al 2% este año. El pesimismo respecto a Brasil contrasta con el optimismo que despierta México, su gran rival económico y diplomático en América Latina.

El FMI califica de "situación preocupante" el frenazo brasileño, que se replica también en otros países emergentes, como Rusia, Sudáfrica o Turquía. Las limitaciones por el lado de la oferta, especialmente en infraestructuras, y la insistente baja inversión privada son lastres a la actividad y reflejan la baja competitividad y confianza empresarial", indica en su informe de previsiones⁸⁴.

⁸³ <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/alcanza-ied-a-mexico-record-en-2013-suma-38-mil-mdd.html>

⁸⁴ Brasil ve pesimistas las previsiones del FMI y el Banco Mundial

http://internacional.elpais.com/internacional/2014/04/14/actualidad/1397506143_951973.html

2.5 Los Puertos de México en un mundo Globalizado

Se considera que en esta fase de globalización que empieza en la década de los ochenta del siglo XX hay elementos nuevos que impactan en los transportes y puertos y que recrean un nuevo estadio de crecimiento, caracterizado por la presencia de redes, de la contenerización, de buques de alta capacidad y de tendencias novedosas para el transporte marítimo internacional. También se relativizará la importancia en órdenes de magnitud que tienen los puertos líderes de México, comparándolos con otros puertos mundiales y se probará, con indicadores de que el aumento de carga contenerizada en los puertos seleccionados, se debe no solo al impulso internacional, sino también a la privatización portuaria realizada desde 1994 y a los cambios comerciales que aumentan el comercio, como el TLCAN o NAFTA, por ejemplo, firmado con Estados Unidos de América y Canadá.

Aunque el comercio internacional que realiza México; no es muy significativo en relación con el total del comercio mundial,⁸⁵ demuestra que la dinámica y desarrollo de los puertos mexicanos depende de un conjunto de fenómenos estructurales cuya lógica se decide en los países centro, destaca en este caso las políticas que vienen de los países desarrollados, de los Estados Unidos, de los países del Lejano Oriente y dependen también de los precios y tarifas que deciden las empresas comerciales y navieras cuyas sedes se ubican en Estados Unidos, Europa y Japón, principalmente.

El análisis no sería completo, si no se presenta la importancia en el mundo de los distintos puertos que tienen terminales de contenedores, especialmente porque este indicador reflejaría qué países y territorios son líderes, qué nivel de

⁸⁵ Como se verá más adelante representa el 2.2 % del comercio mundial generado, en términos de valor y considera la actividad marítima de las 25 principales naciones comerciantes.

carga contenerizada manejan y por qué se justifica que existan puertos grandes y líderes en carga contenerizada. En contraste, también existen puertos pequeños y medianos, que manejan poca carga contenerizada y que se consideran en este trabajo “puertos excluidos”.

Esta tipología de terminales y de puertos, no solo demuestra cuáles son los lugares claves del comercio internacional, sino también cómo los puertos pequeños y medianos tienen terminales que alimentan y apoyan a los países grandes. Se consigue de esa manera determinar cuáles son los países líderes y qué terminales son complementarias al comercio, que es dinámico en el mundo y que logra centros de negocios portuarios, que cumplen el justo a tiempo, para servir a empresas multinacionales ubicadas en distintos lugares del orbe.

El Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones señala que una infraestructura y logística moderna es indispensable para elevar la productividad, la competitividad, el desarrollo económico y la calidad de vida. Para ello, la presente administración impulsará el desarrollo de dos sistemas portuarios integrales: el del Golfo de México y el del Océano Pacífico, en donde los puertos se complementen entre sí, resaltando su vocación natural y compitan con otros puertos del mundo.

Para que no se conviertan en cuellos de botella que obstaculicen el crecimiento de la economía nacional, se necesita que los puertos crezcan entre 1.5 y 2 veces más que el resto de la economía. La meta es llegar a tener una capacidad de movilización de mercancía de 500 millones de toneladas, 7.5 millones de contenedores (TEUs) y 1.3 millones de vehículos al final de la presente administración.

Así, con el desarrollo integral de las comunicaciones y transportes del país, México consolidará su posición como una plataforma logística global de valor

agregado, que además sirva para el cruce eficiente de mercancías entre las regiones.

Se invertirán al menos 62,381 millones de pesos en 7 compromisos presidenciales y 14 proyectos estratégicos, lo que implica más de 17,300 mdp de recursos públicos y alrededor de unos 45,000 mdp de recursos privados.

Puertos del Golfo de México

En la zona del Golfo se desarrollará la ampliación del puerto de Veracruz, con una inversión de más de 21,000 mdp, de los cuales 6,500 mdp serán de inversión federal y los demás serán de inversión privada.

La ampliación de Veracruz es un proyecto de largo plazo, por lo que para aliviar de manera inmediata la demanda de servicios portuarios, en el Golfo de México se están fortaleciendo los puertos de Tuxpan, Matamoros, Altamira y Tampico.

En Tuxpan se tiene contemplada una inversión de 400 millones de dólares para convertirlo en un puerto multipropósito, que a finales del sexenio tenga capacidad para manejar 600,000 TEUs y cerca de 50,000 vehículos.

En Dos Bocas se proyecta un astillero de plataformas para PEMEX, ya que es un puerto enfocado primordialmente a las actividades petroleras.

Por otra parte, está la ampliación de los puertos de Seybaplaya y Ciudad del Carmen, que permitirá consolidar el sistema de puertos del estado de Campeche.

En la zona peninsular de México, en puerto Progreso, se planea construir una marina, un centro de negocios, un parque logístico y diversas obras de conectividad.

En Matamoros, en la zona norte del Golfo, hay una inversión total de 2,500 mdp, de los cuales en este año se invertirán 400. También está el puerto de Altamira, dedicado principalmente al manejo de fluidos, que en un principio tendrá una inversión de 180 mdp para infraestructura básica, que le permitirá crecer en los términos que necesita esa zona del noreste del país. Por su parte, en Tampico se prevé un programa para el desarrollo de la zona aduanal.

Puertos del Océano Pacífico

En los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas se realizará en el sexenio una inversión total público privada de 1,280 mdd, con la que se incrementará su capacidad en 100%, para poder movilizar hasta 7.2 millones de TEUs. El objetivo es consolidar estos puertos como los pilares del sistema portuario del Pacífico.

Para el desarrollo de la zona de Guaymas se espera contar con 10 nuevas terminales para el manejo de granel mineral, una de las cuales podría estar destinada al manejo de contenedores. Por su parte, en puerto Vallarta se construirá una nueva terminal para cruceros, que fomentará el turismo en la zona.

Metas

El plan de inversión en infraestructura logrará un esquema de dos sistemas portuarios, el del Golfo de México y el del Océano Pacífico, en donde los puertos se complementen entre sí, resaltando su vocación natural y compitan con otros puertos del mundo.

De esta forma, con el desarrollo integral de las comunicaciones y transportes del país, se alcanzará la meta final de consolidar a México como una

plataforma logística global de valor agregado, que además sirva para el cruce de mercancías entre las regiones⁸⁶.

Meta

Año	Movimiento actual	Sector	Proyecto	Zona	Estado	Movimiento meta	Año
2012	282 millones de toneladas 5 millones de contenedores 868 mil vehículos	Ampliación de Puerto	Modernización del Puerto de Mazatlán	Golfo	Sinaloa	500 millones de toneladas 8 millones de contenedores 1.3 millones de vehículos	2018
			Ampliación del puerto de Altamira	Golfo	Tamaulipas		
			Modernizar el Puerto de Ciudad del Carmen	Golfo	Campeche		
			Modernizar el Puerto de Seybaplaya.	Golfo	Campeche		
			Ampliación y modernización del Puerto de Altura en Progreso, así como la construcción e instalación de una Plataforma Logística.	Golfo	Yucatán		
		Nuevos Puertos	Modernizar el Puerto de Guaymas.	Pacífico	Sonora		
			Consolidar el desarrollo y operación del puerto de Matamoros.	Golfo	Tamaulipas		
			Construcción del nuevo puerto en Veracruz	Golfo	Veracruz		
		Tarifa Reducida	Tarifa reducida Cozumel - Playa del Carmen	Golfo	Quintana Roo		
		Terminales Especiales	Instalación para concentrado de cobre Topo- Iobampo	Golfo	Sinaloa		
			Instalación para granel agrícola Topolobampo	Golfo	Sinaloa		
			Terminal de usos múltiples en Tampico	Golfo	Tamaulipas		
			Instalación para amnejo de fluidos en Laguna de Pajaritos	Golfo	Veracruz		
			Muelle público para contenedores y carga general en Tuxpan	Golfo	Veracruz		
			Construcción de una terminal portuaria de pasajeros en Puerto Vallarta	Pacífico	Jalisco		
Muelle de usos Múltiples en Salina Cruz	Pacífico		Oaxaca				
Terminal de usos múltimpes zona norte Manzanillo	Pacífico	Colima					
Terminal especializada de contenedores II en Manzanillo	Pacífico	Colima					

Fuente: Realestemarket, <http://realestemarket.com.mx/articulos/infraestructura-y-construccion/12652-puertos-entrada-y-salida-comercial-de-mexico>

En el marco del IV Foro Latinoamericano de Inversiones en el Guildhall⁸⁷ de Londres, el funcionario explicó que el reto es duplicar la infraestructura portuaria mexicana durante este sexenio. El representante de Puertos y Marina Mercante, Lic. Ricardo Martínez Suárez, señaló que se debe situar a los puertos de México como la primera opción de inversión no sólo para Latinoamérica, sino para las empresas globales dedicadas a la logística de transporte marítimo. La infraestructura portuaria que tiene México desde hace 75 años se va a duplicar en seis años comenzando con el Puerto de Veracruz, donde serán invertidos 23 mil millones de pesos. Vamos a duplicar el tamaño del puerto y construir sobre el mar.

Explicó que también se van a licitar los servicios internos como las terminales de contenedores, terminales automotrices, terminales de grano, servicios de los puertos “y con esos ingresos podremos financiar el proyecto público. Veracruz es el puerto estratégico de México y construir sobre tierra saldría muy caro, los japoneses lo hacen, los europeos lo hacen, necesitamos un puerto que sea competitivo para albergar todo el tema de logística. El Lic. Ricardo Martínez Suárez aseguró que hay reglas claras y certeza legal para los inversionistas extranjeros y recordó que las empresas globales portuarias más grandes del mundo Hutchison HMM y APM ya operan en México.

El funcionario mexicano dijo que una de las ventajas de invertir en infraestructura portuaria es que será más barato trasladar mercancías desde Asia

⁸⁷ Foro Latinoamericano de Inversiones”, organizado por LATIA (Asociación Latinoamericana de Comercio e Inversión), en el Centro de Convenciones Guildhall de Londres. Al evento concurren cerca de 400 asistentes, entre los cuales se encontraban autoridades locales e internacionales, oficinas comerciales de los 19 países participantes, empresarios involucrados en el sector de inversión en infraestructura y medios de comunicación.

a Estados Unidos vía México. De Shanghai a Nueva York es más barato trasladar su producto por mar a través de (los puertos mexicanos de) Lázaro Cárdenas o Manzanillo que a través de Long Beach. Otro beneficio será que los productos que pasen por México se les puede dar un valor agregado para que salgan con el sello Hecho en México, y que la mercancía se beneficie de los tratados de libre comercio con América del Norte, Europa, Sudamérica y Asia.⁸⁸

En el ranking de los mayores puertos del mundo elaborado por la American Association of Port Authorities (AAPA), Asia reina desde hace ya tiempo sin contrapeso. Y su ventaja es creciente dadas las extraordinarias tasas de crecimiento de sus economías emergentes, y de sus flujos de comercio.

Medidos por volumen total de carga transferida, siete de los 10 mayores puertos del mundo, y 15 de los mayores 20, son asiáticos incluyendo los dos primeros, Shanghai y Singapur. Hay que destacar que el ranking por tonelaje es sólo aproximado, pues algunos puertos usan unidades de medida diferentes de la tonelada métrica, incluyendo medidas basadas en el espacio ocupado y no en el peso. En términos de tráfico de contenedores, el ranking es exacto y lo encabeza Singapur seguido de cerca por Hong Kong. En esta tabla de posiciones, seis de los mayores 10 puertos del mundo (y 13 de los mayores 20), son asiáticos.

Los únicos puertos latinoamericanos que aparecen en el listado de los mayores 50 puertos del mundo en términos de tonelaje, son cuatro puertos brasileños que, encabezados por Tubarao, comienzan a aparecer desde el lugar 31 del ranking. Medidos por tráfico de contenedores, el único puerto latinoamericano entre los top 50 es Santos, que aparece en el puesto 38.

⁸⁸Fuente: El financiero, <http://manzanillo.mexicoxport.com/noticias/9718/invitan-empresas-britanicas-invertir-puertos-mexicanos>

Cuadro 14 LOS MAYORES PUERTOS DEL MUNDO

Los mayores puertos del mundo								
POR VOLUMEN TOTAL DE CARGA (MILLONES DE TONELADAS)					POR TRAFICO DE CONTENEDORES (MILES DE TEUs ¹)			
	PUERTO	PAIS	MEDIDA	M. TON.		PUERTO	PAIS	TEUs
1	Shanghai	China	MT	443,0	1	Singapur	Singapur	23.192
2	Singapur	Singapur	FT	423,3	2	Hong Kong	China	22.427
3	Rotterdam	Holanda	MT	376,6	3	Shanghai	China	18.084
4	Ningbo	China	MT	272,4	4	Shenzhen	China	16.197
5	Tianjin	China	MT	245,1	5	Busan	Corea del Sur	11.843
6	Guangzhou	China	MT	241,7	6	Kaohsiung	Taiwan	9.471
7	Hong Kong	China	MT	230,1	7	Rotterdam	Holanda	9.287
8	Busan	Corea del Sur	RT	217,2	8	Hamburgo	Alemania	8.088
9	South Louisiana	Estados Unidos	MT	192,5	9	Dubai	Emiratos Árabes Unidos	7.619
10	Houston	Estados Unidos	MT	192,0	10	Los Angeles	Estados Unidos	7.485
11	Nagoya	Japón	MT	187,1	11	Long Beach	Estados Unidos	6.710
12	Qingdao	China	MT	184,3	12	Antwerp	Bélgica	6.482
13	Kwangyang	Corea del Sur	MT	177,5	13	Qingdao	China	6.307
14	Dalian	China	MT	176,8	14	Port Klang	Malasia	5.544
15	Qinhuangdao	China	MT	167,5	15	Ningbo	China	5.208
16	Chiba	Japón	FT	165,7	16	Tianjin	China	4.801
17	Antwerp	Bélgica	MT	160,1	17	New York/New Jersey	Estados Unidos	4.785
18	Shenzhen	China	MT	153,9	18	Guangzhou	China	4.685
19	New York/New Jersey	Estados Unidos	MT	138,0	19	Tanjung Pelepas	Indonesia	4.177
20	Kaohsiung	Taiwan	MT	137,9	20	Laem Chabang	Tailandia	3.834

Abreviaciones : MT=tonelada métrica HT=tonelada en puerto FT=tonelada de carga RT= tonelada pagada

⁽¹⁾ TEU=contenedores medidos como equivalentes a unidades de 20 pies (Twenty-foot Equivalent Units).

Fuente: American Association of port Authorities

<http://www.microbyte.cl/nego/picarti/200707/puertosgrafbig.gif>

Cuadro 15 Los 20 Principales puertos del mundo

Los 20 principales puertos

1. Singapur
2. Shanghai (China)
3. Hong Kong
4. Shenzhen (China)
5. Busan (Corea del Sur)
6. Los Ángeles/Long Beach
7. Dubai
8. Qingdao (China)
9. Guangzhou (China)
10. Ningbo (China)
11. Rotterdam (Países Bajos)
12. Tianjin (China)
13. Kaohsiung (Taiwan)
14. Antwerp (Bélgica)
15. Hamburgo (Alemania)
16. Port Kalang (Malasia)
17. Tanjung Pelepas (Malasia)
18. Laem Chabang (Tailandia)
19. Bremerhaven (Alemania)
20. Xiamen (China)

Para Abril del 2013 se contaba con una nueva lista de 20 Puertos principales del mundo por volumen de carga de contenedores. Aparecen los puertos de Occidente (Europa y Norteamérica) y los puertos de Asia. Esta clasificación tiene en cuenta la capacidad del puerto, medida en el número de contenedores que se pueden llegar a albergar y a movilizar. Se indican los 20 puertos más activos del mundo.

Singapur es uno de los puertos más activos, por el que pasa anualmente un cuarto de la carga portuaria de todo el mundo. Por este puerto también pasa cada año la mitad del petróleo mundial. El Puerto de Singapur está conectado a través de rutas marítimas con más de 600 puertos en 123 países, lo cual convierte a Singapur en uno de los puntos estratégicos más importantes del mundo. Es un centro financiero, económico y comercial importantísimo, tanto para Occidente como para Asia. Es un claro ejemplo de lo que en geografía humana se denomina *hub*⁸⁹.

El Puerto de Singapur es, además, uno de los más modernos del mundo. El desarrollo de la tecnología y la informática en los procesos de distribución, movimiento y almacenaje de los contenedores permite hacer mucho más eficiente el funcionamiento del puerto, de forma que muchos procesos están informatizados.⁹⁰

⁸⁹ Un hub (nodo) es un lugar de transbordo donde confluyen los flujos de mercancías y donde se clasifican y cargan las mercancías según las regiones de destino

⁹⁰ El Orden Mundial en el siglo XXI, <http://elordenmundialfast.wordpress.com/2013/04/22/principales-puertos-del-mundo/> (Consultado 06/03/2014)

El puerto de Singapur recibe unos 300 barcos diarios; en promedio, cada barco se descarga en 40 minutos y los terminales portuarios trabajan 24 horas al día. De hecho, Singapur es el segundo puerto de mayor actividad en el mundo.⁹¹

El puerto recibe un promedio de 140.000 buques con una periodicidad anual, conectándose a través de las rutas de transporte marítimo con más de 600 puertos alrededor del mundo. Actualmente se está llevando a cabo un importante proyecto de expansión en la terminal del puerto de Singapur que, cuando esté plenamente en marcha en 2020, se sumarán otros 15 puestos de atraques más.

El Puerto de Shanghai es el puerto más grande de China, y el segundo más importante del mundo. En la actualidad, con el rápido desarrollo y crecimiento de países como China, Hong-Kong, Singapur, Taiwan, etc., es imposible mantener un ranking más de un año. Los datos y los indicadores se van actualizando y superando cada año. De todas formas, sea el segundo, el primero o el tercero, lo cierto es que el Puerto de Shanghai es uno de los más importantes del mundo. En 2010 se manejaron 30 millones de TEUs y alrededor de 600 millones de toneladas de mercancía.

Hay que destacar que 15 de los 20 principales puertos se encuentran en Asia, y más concretamente en el Sudeste Asiático y en la costa Este de China. Únicamente el puerto de Dubai y el puerto de Busan se encuentran fuera de esta zona, que concentra una parte importante de los puertos más activos del mundo.

No es de extrañar que, dentro de los 20 principales puertos del mundo, encontremos a los llamados Cuatro Tigres Asiáticos. Esta denominación se utiliza para hacer referencia a cuatro economías consideradas NIC (Newly Industrialized

91 Singapur Comercio Internacional, Transporte Marítimo (Consultado 06/03/2014)

<http://www.comercioexterior.ub.edu/correccion/05-06/singapur2006/5.7.transporte.fueramar.htm>

Countries) y que han crecido muy rápidamente. Los Cuatro Tigres Asiáticos son Hong-Kong, Taiwan, Singapur y Corea del Sur. Los Cuatro Tigres asiáticos tienen algunos de los puertos más importantes del mundo. De hecho, Singapur, Hong-Kong y Corea tienen sus puertos colocados en el TOP 5.

La pérdida de poder de las potencias tradicionales occidentales frente a las nuevas economías asiáticas y principalmente China se evidencia, como en otros muchos aspectos, en el transporte marítimo.

El primer puerto occidental que encontramos en el ranking es el Puerto de Los Ángeles/Long Beach, que ocupa el sexto puesto entre los puertos más importantes del mundo. El puerto más grande de Europa, el de Rotterdam, aparece en el undécimo puesto.

Actualmente 14 de los 20 principales puertos por volumen de contenedores manejados se encuentran en el Este de Asia. Ocho de ellos en China. Lo interesante es que ninguno de ellos estaba en el TOP 10 en 1995. La entrada en el comercio mundial y la importancia en el tablero internacional de los países asiáticos es un fenómeno reciente y que se ha dado a gran velocidad. Este fenómeno se ha llevado por delante a los países occidentales que, durante siglos, habían liderado el comercio y la economía. Los principales puertos europeos (Rotterdam, Hamburgo) y los puertos de Norteamérica han bajado muchas posiciones en el ranking en los últimos 15 años.

Se ha dado un cambio de orden desde el centro hacia la periferia, y países como Alemania, Estados Unidos o Reino Unido se han visto superados por el crecimiento desenfrenado de las economías asiáticas.

Cuadro 16 El tráfico de los puertos Latinoamericanos

PRINCIPALES PUERTOS DE CONTENEDORES**(al Primer Semestre del 2013)**

(Movimiento Anual de TEU)

	Puerto	País	2012	2013 (1er Sem)	Var %*
1	Colón ¹	Panamá	3'518,672	1'675,989	-5.3
2	Santos	Brasil	2'961,426	1'604,478	7.0
3	Balboa	Panamá	3'304,599	1'592,768	-4.7
4	Manzanillo	México	1'930,893	1'035,457	9.7
5	Cartagena ²	Colombia	2'205,948	958,280	-5.0
6	Callao	Perú	1'817,663	885,411	1.7
7	Guayaquil	Ecuador	1'448,687	788,794	0.7
8	San Antonio	Chile	1'069,271	604,906	9.9
9	Buenos Aires ³	Argentina	1'656,428 ⁴	549,300	1.8
10	Caucedo	Rep Dom	995,040	545,512	6.3
11	Limón-Moin	Costa Rica	1'045,215	535,867	3.6
12	Lázaro Cárdenas	México	1'242,777	532,726	-9.1
13	Valparaíso	Chile	860,623	485,734	-2.4
14	Veracruz	México	799,389	434,874	14.5
15	Montevideo	Uruguay	753,889	402,440	6.8
16	Buenaventura	Colombia	850,385	387,633	-3.1
17	Paranaguá	Brasil	743,830	358,002	-3.9
18	Puerto Cabello	Venezuela	845,917	350,785	-14.0
19	PortoNave	Brasil	620,000	315,647	11.7
20	Puerto Cortés	Honduras	573,322	303,152	-1.0
21	Altamira	México	578,685	290,965	0.9
22	Rio Grande	Brasil	611,133	283,347	-1.5
23	Talcahuano/S Vic.	Chile	585,280	258,342	-5.8
24	S. Tomás Castilla	Guatemala	468,734	251,938	0.4
25	Itapóá	Brasil	270,415	214,104	-
26	Puerto Barrios	Guatemala	365,242	197,751	15.0
27	La Guaira	Venezuela	542,710	194,673	-25.8
28	Suape	Brasil	393,452	194,027	-1.8
29	Sepetiba	Brasil	-	179,151	17.7
30	Coronel	Chile	167,682	176,714	96.2
31	Itajaí/ Navegantes	Brasil	385,193	174,858	-13.6
32	Chibatao	Brasil	273,559	172,483	45.1
33	Puerto Quetzal	Guatemala	324,506	162,240	7.6
34	Rio Haina	Rep Dom	379,632	148,812	2.3
35	Salvador	Brasil	-	123,291	3.3
36	Iquique (ITI)	Chile	245,290	114,718	-2.1
37	Rio de Janeiro	Brasil	437,205	114,620	-45.4
38	Arica	Chile	182,039	112,715	46.6
39	Zárate	Argentina	-	95,371	63.1
40	Caldera	Costa Rica	184,315	92,647	-4.1
41	Vitória	Brasil	270,408	88,655	-34.6
42	Acajutla	El Salvador	-	88,177	19.6
43	SuperTerminais	Brasil	187,423	82,533	-7.5
44	Paíta	Perú	170,855	79,111	1.9
45	Barranquilla	Colombia	179,652	74,345	6.5
46	Puerto Angamos	Chile	-	68,825	-7.6
47	Ensenada	México	140,468	65,382	-2.5
48	Santa Marta	Colombia	117,772	65,313	8.9
49	Lirquén	Chile	143,635	60,408	-24.8
50	Pecem	Brasil	149,103	59,962	-0.3
51	Puerto Castilla	Honduras	90,586	51,128	9.3
52	Corinto	Nicaragua	89,537	43,472	5.7
53	Antofagasta	Chile	90,232	41,299	-19.4
54	Fortaleza	Brasil	58,928	35,804	44.6
55	Maracaibo	Venezuela	75,728	34,213	5.7
56	Progreso	México	64,229	32,170	-1.5
57	São Francisco Sul	Brasil	-	31,307	-50.1
58	Puerto Bolívar	Ecuador	-	28,900	0.0
59	Guanta	Venezuela	54,814	27,129	-16.1
60	Bahía Blanca ⁵	Argentina	-	23,310	-

Fuente:Cepal http://3.bp.blogspot.com/-kufww9UhKGk/UpLpnZqJVTI/AAAAAAAAAJt/PdWLWdf5_p4/s1600/DesarrolloPeruano.png

En América Latina y el Caribe, el Callao, en Perú, se ubica en el sexto puesto, habiendo cedido posiciones frente al colombiano puerto de Cartagena, uno de los que más vio crecer su movimiento en el mundo en el 2013, a despecho de la crisis, mientras que Manzanillo en México se posiciona en el cuarto puesto.⁹²

Manzanillo tendrá en los próximos meses y años un crecimiento bastante importante sin duda para seguir posicionando al puerto como líder en el manejo de carga no solo nacional si no ya en las ligas mayores con el nuevo puerto en el vaso II de la laguna de Cuyutlán tendremos más oportunidades de ser un puerto HUB en las próximas décadas.⁹³ Pero Veracruz se instaló en el puesto 14.

Para agosto de 2013, España cuenta con 5 puertos entre los primeros 125 a nivel mundial en cuanto a movimiento de contenedores. Éstos son, por orden: Valencia (30), Algeciras (34), Barcelona (77), Las Palmas (95) y Bilbao (125). De los 12.108.611 contenedores que movieron los 5 puertos españoles, 7,2 millones (el 60%) fue en calidad de tránsito, lo cual significa que la oferta logístico-portuaria española continua siendo importante en las distintas rutas marítimas.

Estos 12,1 millones de contenedores movidos por los 5 puertos representan el 86% del total de contenedores movidos en España y el 2% del total de 516,7 millones de contenedores movidos por los 125 puertos principales del mundo, lo

92 Puesto 100 del Movimiento de contenedores, <http://desarrolloperuano.blogspot.mx/2010/09/puerto-del-callao-puesto-94-del-mundo.html> (Consultado 7/03/2014)

93 GUTIÉRREZ MÁRQUEZ, Juan Manuel Mexicoport, http://www.mexicoimportayexporta.com/ver_articulo.php?id=1019 (consultada 7/03/2014)

que la convierte en la 11ª potencia mundial en cuanto a movimiento de contenedores.

China encabeza la clasificación, colocando nada menos que 14 puertos y con un movimiento del 30% del total de contenedores, certificando así, su condición de país exportador nato. China supera a Estados Unidos, que a pesar de contar con 15 puertos en la lista, el total de TEU's movidos es de 40 millones (el 7,7% del total) por 159 millones del país asiático.

Cuadro 17 Los 13 puertos principales en el año 2000

No de orden	País o territorio	Teus en 2002	Teus en el 2001	Teus en el 2000
1	Hong Kong (China)	12.25	13.17	13.75
2	Singapur	10.75	11.42	12.95
3	República de Corea	7.39	7.23	6.86
4	Malasia	4.82	4.58	3.52
5	Emiratos Arabes Unidos	3.75	3.74	3.84
6	Indonesia	2.90	2.87	2.88
7	Tailandia	2.43	2.49	2.41
8	Filipinas	2.09	2.27	2.30
9	India	2.07	2.03	1.86
10	Brasil	1.87	1.71	1.83
11	Arabia Saudita	1.23	1.23	1.14
12	Sri Lanka	1.12	1.27	1.31
13	México	1.00	1.00	1.00

Fuente UNCTAD. El transporte Marítimo en 2004, op. cit., p.79

Comparación de órdenes de magnitud de todos los puertos de México versus los puertos y terminales portuarias del mundo desarrollado (se considera solo carga contenerizada) (número de veces que supera al país considerando a México con el índice 1.00)

Cuadro 18 Comparación de Movimiento de Teus del 2009 al 2013

Países	Teus 2009	Teus 2013
SINGAPUR	26.592.800	32.421.602
HONG KONG	21.040.096	23.100.000
MALASIA	15.922.800	20.866.875
COREA	15.699.663	21.453.964
INDIA	8.014.487	9.826.249
BRASIL	6.590.364	8.864.368
FILIPINAS	4.306.965	5.720.749
ARABIA SAUDITA	4.430.676	6.557.448
MÉXICO	2.874.313	4.243.651

Fuente: <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>

Se observa que a lo largo de estos años Singapur se perfiló en los primeros lugares de movimiento de teus de 20 toneladas seguido de Hong Kong México continúa en los últimos lugares.

El tráfico portuario de contenedores mide el flujo de contenedores del modo de transporte terrestre a marítimo y viceversa, en unidades equivalentes a 20 pies (TEU), un contenedor de tamaño estándar. Los datos se refieren al transporte de cabotaje, como también a los viajes internacionales. El tráfico de transbordo se recuenta como dos montacargas en el puerto intermedio (una vez para descargar y otra vez como elevación de carga saliente) e incluye las unidades vacías⁹⁴.

94 Containerisation International, Containerisation International Yearbook.. Fuentes Indicadores del desarrollo mundial

Cuadro 19 El Tráfico de los 75 Países en Desarrollo y economías en transición

Cuadro 4.1. Tráfico portuario de contenedores en 75 países en desarrollo y economías en transición, en 2009, 2010 y 2011 (en TEU)					
<i>País</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>Cifras preliminares de 2011^a</i>	<i>Variación porcentual 2010-2009</i>	<i>Variación porcentual 2011-2010</i>
China	107 963 180	128 929 895	138 391 031	19,42	7,34
Singapur	26 592 800	29 178 500	30 722 470	9,72	5,29
RAE de Hong Kong (China)	21 040 096	23 699 242	24 404 000	12,64	2,97
República de Corea	15 699 161	18 537 801	20 809 210	18,08	12,25
Malasia	15 859 938	18 244 650	19 808 658	15,04	8,57
Emiratos Árabes Unidos	14 425 039	15 174 023	16 752 724	5,19	10,40
Provincia china de Taiwán	11 352 097	12 501 107	13 463 919	10,12	7,70
India	8 011 810	9 752 908	9 951 310	21,73	2,03
Indonesia	7 243 557	8 371 058	8 884 888	15,57	6,14
Brasil	6 574 617	8 121 324	8 597 733	23,53	5,87
Tailandia	5 897 935	6 648 532	7 170 500	12,73	7,85
Egipto	6 250 443	6 709 053	6 556 189	7,34	-2,28
Panamá	4 597 112	5 906 056	6 534 265	28,47	10,64
Viet Nam	4 936 598	5 983 583	6 282 762	21,21	5,00
Turquía	4 521 713	5 547 447	5 998 820	22,68	8,14
Arabia Saudita	4 430 676	5 313 141	5 694 538	19,92	7,18
Filipinas	4 306 941	4 946 882	5 230 909	14,86	5,74
Sri Lanka	3 464 297	4 000 000	4 200 000	15,46	5,00
Omán	3 768 045	3 893 198	4 089 760	3,32	5,05
Sudáfrica	3 726 313	3 806 427	3 924 059	2,15	3,09
México	2 874 290	3 693 949	3 878 646	28,52	5,00
Federación de Rusia	2 360 625	3 129 973	3 692 719	32,59	17,98
Chile	2 795 989	3 171 950	3 387 348	13,45	6,79
Irán (República Islámica del)	2 206 476	2 592 522	2 722 148	17,50	5,00
Colombia	2 056 747	2 443 786	2 565 975	18,82	5,00
Pakistán	2 058 056	2 149 000	2 256 450	4,42	5,00
Marruecos	1 222 000	2 058 430	2 161 352	68,45	5,00
Argentina	1 626 351	2 018 424	2 119 345	24,11	5,00
Jamaica	1 689 670	1 891 770	1 986 359	11,96	5,00
Perú	1 232 849	1 533 809	1 610 499	24,41	5,00
República Dominicana	1 263 456	1 382 601	1 451 731	9,43	5,00
Bangladesh	1 182 121	1 356 099	1 423 904	14,72	5,00
Ecuador	1 000 895	1 221 849	1 282 941	22,08	5,00
Venezuela (República Bolivariana de)	1 238 717	1 216 208	1 277 018	-1,82	5,00
Bahamas	1 297 000	1 125 000	1 181 250	-13,26	5,00
Costa Rica	875 687	1 013 483	1 064 157	15,74	5,00
Guatemala	906 326	1 012 360	1 062 978	11,70	5,00
Líbano	994 601	949 155	1 034 249	-4,57	8,97
Kuwait	854 044	888 206	932 616	4,00	5,00
Kenya	618 816	696 000	730 800	12,47	5,00
Uruguay	588 410	671 952	705 550	14,20	5,00
Ucrania	516 698	659 541	692 069	27,65	4,93
República Árabe Siria	685 299	649 005	681 455	-5,30	5,00
Honduras	571 720	619 867	650 860	8,42	5,00
Jordania	674 525	619 000	649 950	-8,23	5,00
Côte d'Ivoire	677 029	607 730	638 117	-10,24	5,00
Djibouti	519 500	600 000	630 000	15,50	5,00

Los puertos denominados “ganadores” en la competencia realizada en México, son de baja dimensión, si se comparan con los puertos gigantes que sirven al mundo desarrollado y a países que tienen un alto nivel de industrialización.

Cuadro 20 Rutas Mundiales, centros exportadores y mercados principales



En el caso de Veracruz su manejo de carga contenerizada no es significativa, si esta se compara con lo que maneja Hong Kong. En efecto este último transporta 36 veces más que lo que exportó e importó el puerto de Veracruz en el 2003. Singapur, también es un puerto líder que movilizó en el año 2003 32

⁹⁵El nivel que manejan los puertos de Eslovenia equivalen apenas a los 120, 818 teus que manejaba el puerto de Veracruz en el año 1992. En el año 1982 México manejaba en total 104, 429 teus que equivalen aproximadamente a toda la carga contenerizada, que maneja el país número 50 del ranking mundial. En conclusión el nivel de Eslovenia es muy bajo.

veces más que lo movilizó tradicionalmente por el puerto veracruzano. Su comparación con Long Beach, refleja que este puerto mueve ocho veces más que la carga que movió el puerto jarocho. Así sucesivamente, la comparación con los nueve puertos más grandes del mundo, en carga contenerizada, demuestra lo relativo que significa hablar de “puertos ganadores” en México.

De enero a abril del 2013, el puerto de Veracruz movilizó 285 mil 367 contenedores, cifra que representó un incremento del 16% en comparación a los 245 mil 588 que se manejaron en el mismo periodo el año pasado.

De acuerdo con el Resumen Estadístico del Movimiento de Carga y Productividad de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, la diferencia favorable en el periodo que se indica ascendió a 39 mil 779 Teus (contenedor de 20 pies).

La mayoría de las cargas que se manejan por el Puerto de Veracruz mostró incrementos significativos, pero la que más creció fue el segmento de carga contenerizada. Sin embargo, el número de buques atendidos por tipo de carga la cifra pasó de 245 naves en el primer cuatrimestre del año pasado, a 238 en el mismo lapso de este año.

En el total de contenedores operados por tipo de movimiento, la cifra alcanzó un aumento del 19.3% al pasar de 155 mil 258 de cajas de 20 pies en el primer cuatrimestre de 2012 a 185 mil 273.

En los años de 2013-2014, Singapur alberga una de las terminales de contenedores más grandes y los astilleros más importantes del mundo, más de 1000 buques coinciden en el puerto diariamente y son operados por grúas que

cuentan con una altura de más de 10 pisos, cada una de estas grúas mueve hasta 45 contenedores por hora.⁹⁶

Algunas de las grúas como la del muelle 101 que mueve 2 contenedores a la vez, y agiliza los procesos de carga y descarga de los buques, ya que el tiempo es oro en este tipo de puertos gigantescos, en los cuales no se limitan por el espacio del recinto, sino por la eficiencia y eficacia de los procesos.

El puerto es recurrido por más de 300 líneas navieras que lo conectan a más de 700 puertos de todo el mundo que mueve $\frac{1}{4}$ del total de la carga a nivel mundial.⁹⁷

Las perspectivas de la economía mundial en general tiene altas y bajas y claroscuros, mismas que explican el auge(y a veces coyunturas negativas)del transporte marítimo, explicado por los servicios que da la demanda derivada que atienden las veinte empresas, que dominan los mares y tocan a los puertos principales del mundo. El fenómeno de concentración económica en la industria marítima y de transporte internacional, afecta a los puertos latinoamericanos y mexicanos, ya que como puertos pequeños y medianos, sufren los impactos del vaivén internacional, siendo los puertos más grandes de México, puertos pequeños, en relación con los estándares mundiales.

⁹⁶ Hernández Hugo; Aumenta movimiento de contenedores en Veracruz; <http://t21.com.mx/maritimo/2013/05/21/aumenta-movimiento-contenedores-veracruz>

⁹⁷ El puerto más activo del mundo, <http://mexicoxport.com/noticias/2952/el-puerto-mas-activo-del-mundo>

2.6 Tendencia general de la carga total que se mueve por los puertos de México

Desde 1990 y como reflejo de la política económica y comercial, que incluye la apertura comercial y una economía abierta, que reduce los aranceles de importación, la carga general que se movilizó por todos los puertos del país tuvieron un crecimiento en el primer período(1990-1994) de 2.3 %,que contrasta con la reactivación más dinámica de los cuatro siguientes años, en donde se registró una tasa de 6.4 %,respondiendo a la política de buscar la eficiencia portuaria y facilitar el movimiento de importaciones y exportaciones con un tipo de cambio favorable. Resalta en este análisis los "boom" de crecimiento de 1996(11.8%) y de 1998 de 8.0 %, los más altos del período. Especialmente durante 1997, se movilizaron 219.8 miles de toneladas y 237.4 de similares unidades físicas en 1998, cifras que superan ampliamente la que se registró en 1990, de tan solo 169.1 miles de toneladas.

Debe explicarse que en el mediano plazo, este movimiento ha seguido siendo dinámico, creciendo hasta alcanzar en el año 2004 un movimiento de 266.0 miles de toneladas de carga. En general, en los últimos quince años la carga de los puertos ha crecido una vez y media más, con una tasa en promedio de 3.3%

Cuadro 21 Movimiento de carga por puertos Mexicanos

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Tasa de crecimiento		3.1	4.3	0.9	1.1	0.6	11.8	5.4	8.0
Carga total (en millones de toneladas)	169.1	174.3	181.8	183.4	185.4	186.6	208.6	219.8	237.4

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras, (1994-2000), (1992-1998), (1991-1997) y (1990-1996), SCT, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante,

1999, 1998, 1997, respectivamente. Se han actualizado las cifras con la revisión del Anuario Estadístico de los Puertos de México, 2002, 2003 y 2004.SCT.

Cuadro 22 Tasas de crecimiento del movimiento portuario total en México en Toneladas (1990-2004).

	1999	2000	001	2002	2003	2004	2004/1990
Tasa de crecimiento	-2.5	5.5	0.0	3.5	4.6	0.5	3.3
Carga total (en millones de toneladas)	231.4	244.2	244.4	253.0	264.7	266.0	

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras

Cuadro 23 Movimiento de carga en Teus hacia E.U. por nuestros puertos Mexicanos

Jerarquías	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre del Puerto								
Manzanillo, Colima	872569	1249630	1409614	1409782	1110356	1511378	1762508	1992176
Lázaro Cárdenas, Michoacán	132479	160696	270240	524791	591467	796023	953497	1242777
Veracruz, Veracruz	620858	674872	729717	716046	564315	662537	729622	806047
Altamira, Tamaulipas	324601	342656	407657	436234	400968	488013	547612	578685
Ensenada, Baja California	75101	123711	120324	110423	110952	135364	132727	140468
Progreso, Yucatán	71837	75692	75584	66477	53517	56434	61925	64229
Mazatlán, Sinaloa	17559	30111	29363	27668	29322	25795	22746	39263
Puerto Morelos, Quintana Roo	8245	8887	7942	7586	4443	4657	5897	6476
Guaymas, Sonora	0	45	4	0	3	4	7	4412
Puerto Chiapas, Chiapas	0	0	80	1102	0	3488	2746	3026
Tampico, Tamaulipas	9001	10243	11040	11152	5936	2229	386	447
Salina Cruz, Oaxaca	922	0	734	4714	13111	5434	3736	48
Dos Bocas, Tabasco	265	49	100	46	19	0	48	43
Tuxpan, Veracruz	15	27	8	25	76	18	174	0
Seybaplaya, Campeche	16	155	7	2	0	0	0	0
El Sauzal, Baja California	8	0	0	39	2	0	0	0
Pichilingue, Baja California Sur	0	0	28	0	0	0	0	0

Fuente: Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos <http://nats.sct.gob.mx/espanol/ir-a-las-tablas/tabla-11-infraestructura-para-el-transporte/tabla-11-2-principales-puertos-segun-movimiento-de-teus/#sthash.Kx5ydfmA.dpuf>

Ello significa que el movimiento de las exportaciones e importaciones, han crecido dinámicamente en el marco del TLCAN, firmado con Estados Unidos y Canadá, y por la ampliación de mercados internacionales como Japón y Medio Oriente, que siguen siendo mercados importantes para México.

Esta tendencia al ascenso se interrumpió con la devaluación del peso en los años 1994 y 1995, y posteriormente se vuelve a recuperar el alto ritmo de crecimiento. La reactivación espectacular experimentada durante 1998 se explica por el aumento del cabotaje de 12.7% y el crecimiento de la carga de altura de 6.2%. En esos años se registran bajadas y subidas de la carga total demostrando la ligazón que tiene la economía mexicana con el ciclo económico norteamericano, que la vuelve vulnerable y también por los cambios que tiene la exportación del movimiento petrolero, muy sujeto al entorno internacional, poco predecible.

Los movimientos de carga tendrán que alcanzar la meta planteada de ubicarnos entre las primeras 25 economías a nivel mundial por la calidad nuestra infraestructura, requerimos que los recursos sean distribuidos de manera proporcionada.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) informó que el movimiento de contenedores en las terminales marítimas de México creció 13.9 por ciento en año pasado, mientras que el promedio de la región tuvo un bajo dinamismo, de sólo 4.3 por ciento. Según su ranking de movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe 2012, que incluye a los 80 principales puertos de la región, las terminales mexicanas de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz estuvieron entre los 20 más dinámicos.

Cuadro 24 Movimiento portuario carga y contenedores TEU'S hasta el 2013

Concepto	1994	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012 ^A	2013 ^E
Movimiento de pasajeros por tipo de embarcación (Pasajeros)	5 308 877	7 400 017	12 761 002	12 596 663	10 985 095	11 792 876	10 813 732	10 265 830	10 013 730
En crucero	1 946 680	3 189 365	6 490 997	6 225 884	5 425 267	6 658 212	5 661 652	4 773 038	4 295 734
En transbordador	3 362 197	4 210 652	6 270 005	6 370 779	5 559 828	5 134 664	5 152 080	5 492 792	5 717 996
Movimiento de carga en puertos nacionales (Miles de toneladas)	185 374.9	244 252.4	272 934.4	265 237.2	241 923.2	272 811.3	282 902.4^R	283 461.7	289 130.9
Altura	1 22 675.3	176 694.6	202 432.6	194 866.0	173 840.6	198 325.1	208 159.5 ^R	212 573.4	215 559.6
Cabotaje	62 699.6	67 557.8	70 501.8	70 371.2	68 082.6	74 486.2	74 742.9 ^R	70 888.4	73 571.3
Movimiento portuario de contenedores (Miles de TEU's)	550.0	1 315.7	3 062.4	3 316.1	2 884.5	3 691.4	4 223.6	4 878.1	5 170.8

FUENTE: SCT. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Cuadro 25 Los Principales puertos con mayor movimiento de Carga por Litoral

Puertos	1994	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total	185 374 903	244 252 371	287 431 703	272 934 412	265 237 246	241 923 147	272 811 338	282 902 427^R	283 461 708
Pacífico	74 500 513	91 617 655	99 811 238	97 976 121	103 511 022	96 037 112	112 102 323	120 148 413^R	123 064 712
Lázaro Cárdenas, Mich.	10 331 509	18 084 113	18 680 939	17 091 616	19 795 109	19 983 520	27 827 625	29 653 152	30 671 994
Manzanillo, Col.	7 206 893	11 978 238	20 040 155	21 172 882	22 284 026	18 528 661	22 200 094	25 461 599	27 280 430
Isla Cedros, BC	15 721 294	14 842 987	13 289 232	12 713 656	14 107 152	12 198 415	13 673 798	14 616 230	13 854 534
Salina Cruz, Oax.	16 357 463	16 828 835	15 346 644	13 428 084	12 504 866	13 427 291	12 975 004	12 682 539	11 240 109
Guaymas, Son.	5 406 063	3 954 295	3 327 754	3 724 331	4 049 372	3 794 338	5 168 418	6 306 971	7 290 086
Otros	19 477 291	25 929 187	29 126 514	29 845 552	30 770 497	28 104 887	30 257 384	31 427 922 ^R	32 727 559
Golfo y Caribe	110 874 390	152 634 716	187 620 465	174 958 291	161 726 224	145 886 035	160 709 015	162 754 014	160 396 996
Cayo Arcas, Camp.	29 921 883	42 134 011	65 234 308	67 176 757	61 011 040	51 818 358	48 664 121	48 358 645	48 765 161
Pajaritos, Ver.	12 869 607	33 686 724	31 906 359	25 752 224	22 288 293	23 056 764	31 011 959	32 585 000	28 001 229
Veracruz, Ver.	7 885 558	14 051 439	17 770 618	17 410 357	16 852 822	16 105 125	17 409 665	19 505 039	22 017 930
Altamira, Tamps.	1 843 613	5 751 833	10 724 293	12 475 241	13 414 632	11 497 599	14 712 411	16 359 727	16 027 269
Tuxpam, Ver.	5 548 394	9 962 814	11 261 512	10 289 487	9 508 730	9 611 541	10 486 826	11 017 784	12 828 890
Otros	52 805 335	47 047 895	50 723 375	41 854 225	38 650 707	33 796 648	38 424 033	34 927 819	32 756 517

FUENTE: SCT. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

El movimiento de contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe

mantuvo un bajo dinamismo en 2012, lo que confirmó la desaceleración del comercio exterior de la región durante el año pasado, afectado por la recesión en Europa y el menor crecimiento en Estados Unidos y China. Según el ranking de movimiento portuario de contenedores de América Latina y el Caribe, publicado por la Comisión Económica para América Latina (Cepal), en 2010 el movimiento de contenedores en los terminales marítimos creció 15.9 por ciento, tasa que se redujo a 13.9 en 2011 y a 4.3 por ciento en 2012.

Los puertos de América Latina y el Caribe presentan niveles de eficiencia 40% menores a los puertos de Europa, señala un estudio de eficiencia técnica portuaria en la región, elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Sin embargo, son 43% más eficientes que los puertos de África.

De acuerdo con el asesor Tomás Serebrisky y el consultor Javier Morales Sarriera, ambos del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente del BID, se midió la eficiencia técnica de 63 puertos de contenedores de la región y se obtuvieron resultados alentadores: la eficiencia aumentó 39% entre 1999 y 2009.

Los analistas destacan que aún hay mucho trabajo por delante en el terreno de la medición de eficiencia portuaria en la región, empezando por la generación de datos públicos que permitan evaluar el desempeño portuario, ya que la evaluación del desempeño de los puertos es fundamental para implementar políticas que reduzcan el muy elevado costo logístico de América Latina y el Caribe.

Puertos mexicanos

Dentro del estudio de los 63 puertos de la región realizado por el BID, figuran seis puertos mexicanos, los que mueven la mayor parte de la carga contenerizada del país, ocupando las siguientes posiciones:

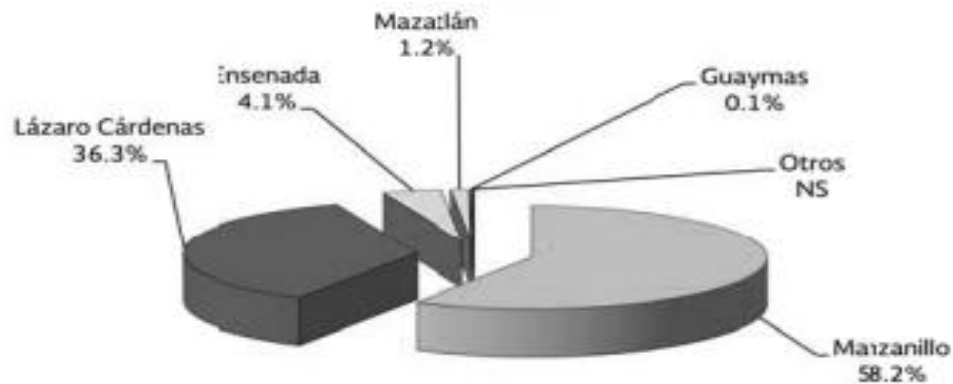
- Manzanillo sitio 9
- Veracruz, sitio 22
- Altamira, sitio 41
- Progreso, sitio 48
- Lázaro Cárdenas, sitio 50
- Ensenada, sitio 60

En contraste, otros países de la región parecen aún inmunes a la desaceleración de los puertos y mantuvieron fuertes tasas de crecimiento, a pesar del contexto recesivo global. Es el caso de Perú (9.9 por ciento), Colombia (18.2 por ciento), México (13.9 por ciento), Costa Rica (15.0 por ciento), Venezuela (17.6 por ciento) y República Dominicana (18.4 por ciento), añadió.

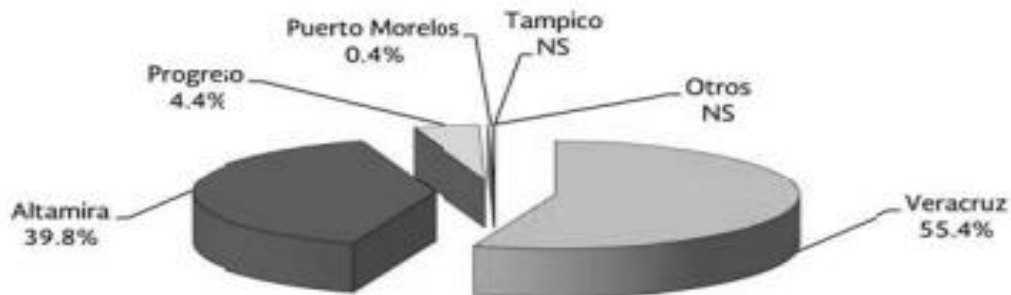
Según la Cepal, los puertos más dinámicos en 2012 en estos países fueron Callao en Perú, Cartagena y Buenaventura en Colombia, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Manzanillo en México, Limón Moin en Costa Rica, Cabello en Venezuela, y Caucedo en República Dominicana.⁹⁸

98 Crece actividad portuaria en México pese a recesión global, <http://www.lajornadamichoacan.com.mx/2013/06/18/crece-actividad-portuaria-en-mexico-pese-a-recesion-global/>. (Consulta 03/03/2014)

Cuadro 26 Participación porcentual de los principales puertos del Pacífico en el movimiento de contenedores



Participación porcentual de los principales puertos del Golfo y Caribe en el movimiento de contenedores 2012



Fuente: SCT Coordinación General de puertos y Marina Mercante.

La potencialidad para concentrar volúmenes aún mayores de carga contenerizada es una fortaleza del puerto de Veracruz que hay que consolidar. Ante la eventual saturación de la terminal y los muelles es conveniente planear ampliaciones en las propias áreas de reserva territorial del puerto, esto se ha considerado en el PND de Enrique Peña Nieto.

De enero a abril del 2013, el puerto de Veracruz movilizó 285 mil 367 contenedores, cifra que representó un incremento del 16% en comparación a los 245 mil 588 que se manejaron en el mismo periodo el año pasado.

De acuerdo con el Resumen Estadístico del Movimiento de Carga y Productividad de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, la diferencia favorable en el periodo que se indica ascendió a 39 mil 779 Teus (contenedor de 20 pies).

La mayoría de las cargas que se manejan por el Puerto de Veracruz mostró incrementos significativos, pero la que más creció fue el segmento de carga contenerizada. Sin embargo, el número de buques atendidos por tipo de carga la cifra pasó de 245 naves en el primer cuatrimestre del año pasado, a 238 en el mismo lapso de este año.

En el total de contenedores operados por tipo de movimiento, la cifra alcanzó un aumento del 19.3% al pasar de 155 mil 258 de cajas de 20 pies en el primer cuatrimestre de 2012 a 185 mil 273.⁹⁹

El año pasado cerró prácticamente en tablas en cuanto al movimiento de contenedores en los puertos nacionales. El crecimiento al cierre de 2013, según cifras de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante fue de tan solo 0.3% al alcanzar los cuatro millones 892 mil 881 TEUs (contenedor de 20 pies).

El principal puerto del país en este tipo de carga, Manzanillo, incrementó su volumen manejado un 7.2% y alcanzó el hito de cerrar el año con 2 millones 136 mil 157. Con esto, duplica las cifras del segundo puerto en importancia en cuanto

⁹⁹ Aumento de Contenedores por Puerto de Veracruz. <http://t21.com.mx/maritimo/2013/05/21/aumento-movimiento-contenedores-veracruz>. (Consultado 02/02/2014)

a movimiento de contenedores, Lázaro Cárdenas, que sufrió un revés en 2013. El movimiento en el recinto michoacano cayó 15.4% hasta el millón 51 mil 183 TEUs.

Los otros dos puertos principales del país aumentaron también sus volúmenes. Altamira, que registró 597 mil 760 TEUs lo hizo 3.3%, y Veracruz, con 866 mil 966 TEUs, 7.6 por ciento. Por su parte, el movimiento en Ensenada descendió 6.7%, con 131 mil 054 TEUs.

Con estas cifras, los puertos de la costa del Pacífico registraron en total un descenso del 1.9%, mientras que los del Golfo aumentaron 5.6%.

Hay que recordar que el objetivo del gobierno es duplicar la actual capacidad para el manejo de contenedores en los puertos del país, apoyado en obras como las nuevas terminales en Manzanillo y Lázaro Cárdenas o la ampliación de Veracruz¹⁰⁰.

La Zona de actividades logísticas (ZAL) de Veracruz empezará a recibir a sus primeras empresas durante el segundo semestre del año, ya que sus obras están prácticamente terminadas. El gerente comercial del recinto portuario, Alejandro Couttonlec, explicó que la inversión total para esta infraestructura en los últimos cuatro años ha sido de mil 200 millones de pesos. El funcionario explicó que la ZAL, un área junto a la ampliación del puerto, pretende la instalación de empresas que den valor agregado a los procesos de importación y exportación.

¹⁰⁰ Lucena Puri; Movimiento de contenedores se mantiene estable en puertos mexicanos; <http://t21.com.mx/maritimo/2014/01/21/movimiento-contenedores-se-mantiene-estable-puertos-mexicanos>

“También podrán ser manejada como centro de distribución y la expectativa es un crecimiento de la carga contenerizada y de automóviles”.¹⁰¹

La Administración Portuaria Integral (API) está a la espera de la autorización de la Administración General de Aduanas para operar como recinto fiscalizado estratégico. La zona de actividades logísticas tiene una extensión de 320 hectáreas, de las que 165 son para el uso de las empresas y el resto, zonas verdes y vialidades. Paralelo a ello, la API ya trabaja en la ampliación del puerto, autorizada a finales del año pasado y que supondrá una inversión de 60 mil millones de pesos. Para el mes de marzo se prevé que comience la construcción de la escollera¹⁰², a lo que seguirían las labores de dragado y la construcción de los primeros muelles.

Imagen 1 ZAL de Veracruz



Fuente T21MX

¹⁰¹ ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS.- , <http://t21.com.mx/maritimo/2014/01/24/zal-veracruz-recibira-sus-primeras-empresas-segundo-semester> (Consulta 24/01/2014)

¹⁰² . Obra hecha con piedras o bloques de cemento u hormigón echados al fondo del agua para formar un dique de defensa contra el oleaje del mar. <http://www.wordreference.com/definicion/escollera>

2.7 La privatización y concesión portuaria

Administración Portuaria Integral (API)

La Ley de Puertos de 1993 determinó el marco legal de este nuevo escenario, definiendo en forma expresa que la creación, el mantenimiento y el funcionamiento de los puertos mexicanos es materia de interés público. Esta prescripción legal ubica por primera vez en las prioridades del Estado, y no solo del Gobierno, el manejo de los puertos.

Desde la óptica anterior, en la última década del siglo XX, el gobierno mexicano consideró necesario disponer de instalaciones para el arribo de barcos modernos, para el embarque, desembarque, transbordo del flujo mercancías transportadas por modo marítimo. Así inició el proceso de modernización y ampliación de los puertos, lo que previamente requirió de una reestructuración jurídica y administrativa de su sistema portuario.

Las disposiciones establecidas en la Ley de Puertos y su Reglamento (1993) de manera preponderante así como otras relativas como la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley Aduanera, Ley Federal del Trabajo, la Ley del Instituto Mexicano del Seguro Social, Ley Federal sobre Metrología y Normalización, todas ellas al amparo de la Carta Magna, (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos), constituyen el esquema jurídico de las sociedades anónimas de capital variable concesionadas¹⁰³. Con el nombre de Administración Portuaria Integral (API) el Gobierno Federal otorgó la concesión para administrar el recinto portuario a mismo número de sociedades mercantiles, en los 16 puertos

¹⁰³ Ortiz Jiménez , Sofía MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE VERACRUZ Y SU IMPACTO EN LA ECONOMÍA MEXICANA, Revista Exploratoris. Consulta Mayo 2014

de altura dedicados al tráfico de mercancías que se describen en la tabla siguiente:

Cuadro 27 Puertos de Altura que cuentan con API

Localización de los Puertos			
Océano Pacífico	Fecha de concesión	Océano Atlántico (Golfo de México)	Fecha de concesión
Ensenada, Baja California	30 jun/1994	Altamira, Tamaulipas	13 ene/1994
Guaymas, Sonora	30 jun/1994	Tampico, Tamaulipas	30 jun/1994
Topolobampo, Sinaloa	26 jul/1994	Tuxpan, Veracruz	22 jul/1994
Mazatlán, Sinaloa	22 jun/1994	Veracruz, Veracruz	1 feb/1994
Puerto Vallarta, Jalisco	22 jun/1994	Coatzacoalcos, Veracruz	25 jul/1994
Manzanillo, Colima	2 feb/1994	Dos Bocas, Tabasco	12 ago/1999
Lázaro Cárdenas, Michoacán	6 may/1994	Progreso, Yucatán	17 mar/1994
Salinas Cruz, Oaxaca	25 jul/1994		
Puerto Chiapas, Chiapas	15 Jun/1994		

Fuente: Revista Exploratoris

El Programa Maestro se fundamenta en el Artículo 41 de la Ley de Puertos y en el Artículo 39 de su Reglamento, ordenamientos que establecen para las Administraciones Portuarias Integrales la responsabilidad de desarrollar, planear, programar y llevar a cabo las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo de los puertos a efecto de lograr la mayor eficiencia y competitividad, de esta forma el instrumento que integra dichas acciones de planeación lo constituye

el Programa Maestro de Desarrollo Portuario en que se identifican y justifican los usos, destinos y formas de operación de los puertos y las medidas de previsión.

Así lo anterior, el nuevo sistema de puertos se encamina hacia la búsqueda de un modelo de operación y servicio de competencia perfecta, en donde usuarios y actores del sistema encuentren prosperidad y la economía nacional obtenga beneficios y utilidades.

Para el funcionario portuario, existen proyectos de futuro de gran magnitud; se trata de adecuar la infraestructura y lograr condiciones necesarias para incrementar la capacidad de manejo de carga. La fórmula para lograr el éxito de las APIS, se basa en unas finanzas sanas; no precisamos ni subsidios ni inversiones directas del gobierno.

La inversión es a futuro: se trata de crear la infraestructura para manejar los cada vez mayores niveles de carga y alcanzar los estándares de calidad internacionales. Se prevé que en México se debe crear la infraestructura portuaria necesaria para el manejo de cargas previstas para el año 2025; hacia ese objetivo va el enfoque de ir abriendo las posibilidades de inversión hacia el futuro. Los respectivos directivos de las API han asumido el compromiso de estar entre los del mundo.

Ante el auge exportador al que se suman cada vez más empresas mexicanas, los 108 puertos comerciales establecidos en las costas del pacífico y el atlántico, son pieza clave para el nexo de México con el mundo 16 de estas terminales marítimas, ya son consideradas entre las más eficientes del país.

Bajo el modelo de las administraciones portuarias integrales (API), se registra un considerable incremento anual de carga comercial, Se destacó la importancia de reactivar el cabotaje y el traslado de mercancías, además de ampliar la responsabilidad y atribuciones de las Administraciones Portuarias

Integrales a nivel de desarrollo de las ciudades, desarrollo regional y estar más involucrados en las vialidades que conectan a los puertos.

También las (API') tienen la facultad de celebrar contratos de cesión de derechos con terceros y por ende, propiciar la privatización de determinadas actividades necesarias en la prestación de los servicios portuarios; son autónomas en su gestión tanto administrativa como operativa, de manera que es primordial la eficiencia en la explotación del recinto y en el servicio al cliente-usuario pues así han logrado contar con los recursos monetarios suficientes para cumplir con sus gastos corrientes, el mantenimiento de sus instalaciones y con reservas para mejoras adyacentes e imprevistos; pagan al gobierno renta por la explotación de instalaciones y otros bienes de propiedad pública, por el aprovechamiento del suelo y aguas federales, también pagan impuestos y no reciben subsidios. Dicho lo anterior, es obvio que son organismos autosuficientes

El sistema portuario nacional a partir de la creación de las API's, ha sido importante en virtud de que los puertos han permitido extender el nivel de operaciones con otros puertos. En este sentido ha influido en el crecimiento de la actividad económica como vía para el abastecimiento de mercancías y movimiento de pasaje. Por otra parte, la explotación minera o petrolera que se desarrolla en los citados recintos constituye una fuente importante de captación de divisas y un impacto favorable en la generación de empleos e ingresos en las zonas portuarias.

Misión de API's es mantener una eficiente organización operativa y administrativa que garantice brindar en términos de calidad, eficiencia, competitividad y seguridad los servicios portuarios y promueva de manera permanente condiciones propicias para su crecimiento y diversificación en congruencia con las directrices estratégicas para el desarrollo portuario estatal, regional y nacional.

Visión API's es ser un sistema portuario con reconocimiento regional e internacional como promotor del crecimiento del tráfico marítimo y de las operaciones de carga y pasaje, tanto comercial y turístico, elevando y diversificando la cantidad de unidades de negocios de manera sostenida, contribuyendo al desarrollo sustentable de los estados.

La creación de las Administraciones Portuarias Integrales, como unidades económicas autónomas en su gestión y autosuficientes financieramente, junto con la Ley de Puertos y su Reglamento, propiciaron la inversión privada dentro de sus recintos. La incorporación del capital privado para utilizar, aprovechar y explotar el espacio portuario para realizar negocios, generó un aumento sustancial de la inversión en infraestructura, en equipamiento y en la prestación de servicios. Evaluaciones recientes del sistema portuario nacional señalan que México recibe una nota positiva en la comparación internacional, con concesiones exitosas de las terminales de uso público en las terminales de varios puertos.

A más de 16 años de iniciado el proceso de reestructuración portuaria, el crecimiento de la carga operada confirma la relevancia que tuvo la reforma portuaria. A diferencia de lo que ocurría antes de 1993, periodo en que era mínima la inversión privada, esta crece de manera continua y en los últimos años se incorporaron inversiones privadas al sector portuario (considerando las plantas industriales) por más de 2,200 millones de dólares.

El número de empresas operadoras y prestadoras de servicios en los puertos, que representaban un centenar a principio de los 1993, creció a más de 1,200 empresas y se triplicó el número de terminales especializadas. Como resultado del incremento alcanzado en el rendimiento de las maniobras en

contenedores, graneles, automóviles y carga general, aumentó en tres veces el movimiento de carga de comercio exterior en 10 años¹⁰⁴.

2.8 La API de Veracruz

La Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A, de C.V. (APIVER) es una entidad paraestatal constituida el 15 de diciembre de 1993 como una sociedad mercantil; el Gobierno Federal por conducto de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes le otorgó una concesión por 50 años para la Administración Portuaria Integral de Veracruz.

Veracruz es, y seguirá siendo, el puerto comercial más seguro e importante de México. Un puerto donde se trabaja con respeto y cuidado al medio ambiente, desarrollo tecnológico y estandarización de sus procesos que lo respaldan como la mejor opción para el comercio exterior, es decir, presenta ventajas competitivas para asegurar que su carga llegará al destino final en los tiempos programados.

Por su ubicación geográfica estratégica, pero sobre todo, por la calidad de sus servicios, el Puerto de Veracruz se ha convertido, desde hace muchos años, en la principal Puerta de México al comercio exterior como lo han comprobado miles de clientes alrededor del mundo.

Cuenta con una infraestructura de servicios moderna que lo ubican como líder nacional en el movimiento de graneles agrícolas, automóviles y contenedores en el Golfo de México; su Aduana es la primera Aduana Marítima de México por el valor de sus mercancías y la segunda por el volumen total de carga, pero además es la única en el País con revisión de sus mercancías a través de equipos de Rayos Gamma, Rayos X y control de accesos y cámaras de circuito cerrado.

104 CGPMM, Sistema Portuario Nacional, México Puertos: Espacio Propicio para la Economía y los Negocios. 2013. México, SCT pag 16.

Como lo pueden advertir, Veracruz es un puerto de retos. En su perspectiva hacia el futuro se avanza en los trabajos de la ampliación hacia la zona conocida como Bahía de Vergara, con lo cual se garantiza el crecimiento sustentable de uno de los polos más competitivos del comercio exterior mexicano para mantener su posición como el Gran Puerto de México.¹⁰⁵

La ampliación del Puerto de Veracruz lo convertirá en centro de clase mundial, crecerá como modelo de desarrollo sustentable, contribuirá al rescate de la ciudad, detonará la economía con el crecimiento de sus actividades productivas y comerciales y generará cerca de 140 mil empleos. Se subrayó que al concluir la última etapa deberá cuadruplicar su capacidad actual, al pasar de 22 millones de toneladas anuales a 66 millones.

Se contará para tal proyecto con los tres niveles de gobierno, federal, estatal y municipal, con la colaboración de organizaciones, académicos, iniciativa privada y la población en general se precisa que en materia de empleos serán 40 mil directos y 100 mil indirectos.

El objetivo central es desarrollar los cuatro principales puertos del país: Veracruz, Tampico-Altamira, Manzanillo y Lázaro Cárdenas los cuales tendrán operación y costo a la altura de los mejores del mundo, porque entre las ocho líneas de acción para puertos presentadas por el Presidente Enrique Peña Nieto se tiene previsto transformar a México en un nodo logístico por donde transiten todas las mercancías del mundo y se cuente con total eficiencia tecnológica.

Al construirse la ampliación en Bahía de Vergara será más eficiente, aclaró, mientras el actual puerto no dejará de funcionar, sino que se integrará a la ciudad para propiciar mejor vida social.

¹⁰⁵ <http://www.puertodeveracruz.com.mx/apiver/es/crecimiento-del-puerto> (Consulta 01/01/2014)

Veracruz es el primer lugar nacional en manejo de autos y producción agrícola; en el Golfo de México es el número uno en movimiento de contenedores.

Como parte de las etapas de construcción, se adquirió la tablestaca del muelle de contenedores por 500 millones de pesos y, en 2014, iniciarán los trabajos de dragado y acondicionamiento para que en 2017 se cuente con las condiciones necesarias para recibir el primer barco. Este esfuerzo de 11 años se destrabó en 11 meses.

Además se construirá el rompeolas poniente y las primeras posiciones de atraque para recibir barcos contenedores, por lo que ya comenzó el dragado y el proceso de ingeniería; las dos primeras terminales, A y B, tendrán ocho posiciones de atraque, muelle y terminal de granel mineral.

Se cuidará y se protegerá el medio ambiente con el mejoramiento de la vialidad, mediante el traslado de construcciones portuarias a Bahía de Vergara lo cual permitirá el libre tránsito vehicular e impactará en el desarrollo armónico de la ciudad. Asimismo, se creará un corredor turístico y espacios de convivencia tanto para los visitantes como para la población veracruzana.

En su intervención, el director general de la API Veracruz, Juan Ignacio Fernández Carbajal, señaló que los empleos que se generen beneficiarán a los trabajadores, tanto en las obras como en los comedores. También recibirán beneficios como la seguridad social, pues las empresas tendrán la obligación de cubrir todas las prestaciones de ley.¹⁰⁶

¹⁰⁶ <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/articulo/puerto-de-veracruz-de-clase-mundial-y-modelo-de-desarrollo-sustentable> (Consulta 15/01/2014)

Capítulo 3. Análisis del PND 2013-2018 en materia portuaria

3.1 El PND y la modernización del transporte Marítimo y puertos

En el presente sexenio se tratará de impulsar el desarrollo de determinados puertos marítimos mexicanos que nos han permitido perfilarnos en el Comercio Internacional los cuales son estratégicos potencialmente.

En PND se manejaron algunos puntos que a continuación se mencionan con referencia a los puertos mexicanos.¹⁰⁷

Sector marítimo-portuario:

- Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.
- Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario.
- Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
- Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.
- Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas.

107 Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 <http://pnd.gob.mx/> pp89-99

- Agilizar la tramitología aduanal y fiscal en los puertos del país, incorporando para ello tecnologías de punta.

- Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana.

- Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.

En materia de puertos, la meta es contar con cuatro puertos de clase internacional, fortalecer la capacidad del sistema portuario para apoyar a los distintos sectores económicos del país, así como fomentar el desarrollo de la marina mercante y de cabotaje. En un adelanto que se espera tener de lo que será el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, se prevé que el coordinador general de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría (Ministerio) de Comunicaciones y Transportes (SCT), Guillermo Ruiz de Teresa, anuncie la inclusión de la ampliación del puerto de Veracruz, entre otros proyectos clave de infraestructura portuaria del comercio exterior por vía marítima ya demanda.

El Presidente Enrique Peña Nieto ha marcado que lo que busca es traducir en líneas de acción tendientes a ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos del transporte, mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un mayor uso del transporte público en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más seguridad y menor accidentalidad en las vías de comunicación. Asimismo, se buscará propiciar una amplia participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de asociaciones público-privadas.

Desafortunadamente lo que plantea el Presidente, no es muy congruente con la realidad imperante en febrero de 2013. Se destacó que la infraestructura del país deberá modernizarse para que nos permitirá construir el México moderno y próspero que se anhela por ello se considera un asunto estratégico y de prioridad

nacional. Al mencionar que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 establece modernizar, ampliar y conservar la infraestructura en los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia. En la reunión del pasado febrero se discutió que para contar con puertos más ágiles y eficientes, México necesita diseñar todo un plan de transporte integral. Comentó que Veracruz está supeditada por tres Secretarías diferentes que no se ponen de acuerdo. La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría (Ministerio) de Comunicaciones y Transportes (SCT), donde la prioridad por el momento será la de conectar con el autotransporte y el ferrocarril, estos dos modos de transporte ya forman parte del ámbito de responsabilidad de la subsecretaría de Transporte y circulan sobre vías que son responsabilidad de la de Infraestructura.

En la mesa sobre Desarrollo Portuario, el consultor Alberto Azcona llamó la atención sobre la falta de certidumbre jurídica que llega a existir ante el cambio arbitrario a los Planes Maestros de Desarrollo de los puertos, ante la necesidad de garantizar la participación de los usuarios y operadores portuarios en la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo en cada recinto, se planteó la posibilidad de modificar la recién aprobada Ley de Puertos durante el Congreso que organiza aquí la Asociación de Terminales y Operadores Portuarios (ATOP)¹⁰⁸.

108 ATOP: En el entendido, la Ley que rige actualmente los puertos, quedó ya rebasada por el vaivén económico tras el correr de ese periodo. Crisis económicas, firmas de tratados comerciales con otros países y el obvio desarrollo de las formas de trasladar mercancía en cuanto a volumen se refiere, terminaron ganándole la carrera a esta legislación.

Sobre el planteamiento de una reforma integral a la Ley de Puertos, Se señaló que no es necesaria, sino que simplemente requiere "ajustes a la realidad". Respecto a la modificación a la fracción I del artículo 10 de la Ley de Puertos, para aclarar que las terminales de contenedores y carga general siempre serán consideradas como públicas y por lo tanto la adjudicación de la concesión o del contrato de cesión parcial de derechos correspondiente, necesariamente tendrá que hacerse mediante concurso público, el directivo precisó que "que no se puede concebir una terminal de uso particular operando carga pública en contenedores como se pretende ahora".

Los Planes Maestros de Desarrollo de los puertos, los cuales tenían una vigencia de cinco años, pero en la práctica lo que ocurre es que éstos se adecuan al interés particular de quien manifiesta voluntad por desarrollar alguna terminal.

En ese sentido, Lic. Arturo López Riestra, Director General de Altamira Terminal Portuaria, afirmó que los puertos son un reflejo del mercado al que atienden. No es lo mismo que una compañía minera tenga un yacimiento nuevo y requiera una terminal especializada para manejar cinco millones de toneladas que otorgar una nueva concesión de una terminal de contenedores con el argumento que se va a traer un mercado de trasbordos, dijo.¹⁰⁹

El Lic. Andrés Jujnovsky, Director General del despacho TyH, consideró que es necesario cambiar la visión de que los puertos para ser eficientes deben crearse competencia intra puerto, porque la competencia está en lograr insertarse en los corredores globales de comercio y el Estado tiene la suficiente capacidad rectora para vigilar que se respete el interés público. La logística del comercio global es de economías de escala, resaltó, por lo que fraccionar el mercado más que fortalecer debilita a los actores.¹¹⁰

El Lic. Alberto Lara, representante de la empresa OCUPA, llamó la atención sobre la creación de determinados indicadores económicos y de capacidad de las instalaciones portuarias que dejen muy claras y transparentes las reglas para los

La fracción I del Artículo 10, que busca aclarar que las terminales de contenedores y carga general siempre serán consideradas como públicas y por lo tanto la adjudicación de la concesión o del contrato de cesión parcial de derechos correspondiente, necesariamente tendrá que hacerse mediante concurso público.

Este punto de la Ley, aseguró tiene que enfocarse en hacer "œuna cancha pareja, de hacer un equilibrio, no cerrarle las puertas a nadie"• .

109 El PND sentara las bases del Plan de Infraestructura <http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/03/01/pnd-sentara-las-bases-plan-infraestructura> (Consulta 05/01/2014)

110 -50 Los Inversionistas privados piden certeza jurídica en puertos. <http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/04/16/inversionistas-privados-piden-certeza-juridica-puertos> (Consulta 05/01/2014)

inversionistas, en el sentido de que al llegar a esos indicadores base que podrían ser el 80% de capacidad de una terminal, se licitara una instalación nueva, para eliminar la discrecionalidad con que se hace hoy y la incertidumbre que pesa sobre los empresarios que se juegan sus capitales.

Los riesgos de las inversiones en puertos son altos, dijo Azcona. No hay que olvidar que una terminal de contenedores se hace sobre un estudio de mercado, el cual va cambiando en el horizonte del tiempo, y que esos flujos comerciales escapan al control del inversionista, de ahí la importancia de generar garantías en el largo plazo a esas inversiones.¹¹¹

Por parte de los directores de puertos, José Luis Castro, de la Administración Portuaria Integral de Guaymas, acotó estar de acuerdo en que los puertos más consolidados debieran respetar el horizonte de los cinco años en sus Planes Maestros de Desarrollo, no así los que están en evolución como el suyo, el cual debe modificarlo cada dos o tres años para no ser rebasado por la demanda.¹¹²

Los puertos, además de enfrentar problemas de saturación, como es el caso de Veracruz y Manzanillo; la conectividad que tienen con los modos de transporte terrestre (carreteras, férreas y pluviales) es deficiente, lo cual genera mayores costos logísticos debido a las pérdidas de tiempo que se tienen para el desalojo de las mercancías. "De nada sirve que se tenga buena productividad a estándares internacionales en la primera maniobra cuando no se pueden desalojar rápidamente las mercancías".

112 <http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/04/16/inversionistas-privados-piden-certeza-juridica-puertos>

(Consulta 05/01/2014)

Hacer eficiente a los puertos mexicanos; hoy cuatro de los principales diez grupos portuarios a nivel global ya tienen presencia en México. Estamos hablando de Hutchison Port Holding (HPH) el más grande a nivel mundial, el cual está presente con sus terminales portuarias de contenedores y de usos múltiples en los puertos de Veracruz, Ensenada, Manzanillo y Lázaro Cárdenas. Además, es propietario de Talleres Navales del Golfo, el principal astillero del país, y la Terminal Intermodal Logística de Hidalgo. Asimismo, ofrece ya servicios logísticos integrales y tiene una empresa de rastreo satelital de unidades automotrices. Con todo ello, esta empresa hongkonesa es el principal generador de empleo en los puertos nacionales.

SSAMarine es la otra gran empresa portuaria global que en México controla la Terminal Especializada de Contenedores de Manzanillo, Colima. Además opera terminales de cruceros en Cozumel y Progreso y una terminal especializada en automóviles en Veracruz. Recientemente obtuvo una concesión para construir y operar una terminal de contenedores y carga general en el puerto de Tuxpan, Veracruz. El otro gran operador portuario global es International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), un viejo conocido de México, ya que era propietario de la terminal especializada de contenedores de Veracruz, ICAVE, hasta el año 2001 cuando junto con las terminales de usos múltiples de Ensenada y Manzanillo, que también le pertenecían, decidió venderlas en paquete a HPH. Hoy, es concesionario de la Terminal Especializada de Contenedores número 2 de Manzanillo, la cual recientemente entró en operaciones.

A los anteriores, se suma APM Terminals, el tercer grupo más grande del mundo dedicado a la operación de terminales portuarias. Esta empresa de origen danés es una compañía hermana de Maersk Line, la mayor línea naviera a nivel global en el mercado de buques portacontenedores en el mundo, y la cual recibió el año pasado la concesión para construir una

segunda terminal especializada de contenedores en el puerto de Lázaro Cárdenas.

APM Terminals ya ha manifestado también su interés en crecer en otros puertos nacionales como Veracruz y otros en los que puedan resultar alternativas de interés para sus accionistas, además de buscar oportunidades en puertos secos y terminales intermodales interiores que le permitan integrarse verticalmente.

Así, estos grandes actores globales están ayudando a eficientar y abaratar los costos logísticos gracias a sus economías de escala; y en ello, muchas empresas mexicanas tendrán pocas armas para competir a la defensa de sus mercados, una realidad que impulsa la globalización de la economía.

Otra crítica a los puertos vino por parte del director de SSA México, EL Lic. Francisco Kassian: "Los puertos no han cumplido cabalmente con los propósitos para los cuales fueron creados, al no dar certidumbre jurídica a la inversión privada. No se respetan los Planes Maestros de Desarrollo, los cuales son cambiados constantemente hay mucha rotación del personal y es gente sin experiencia ni entendimiento del manejo portuario".¹¹³

Otro punto al que se está enfrentando México en este sexenio es a la Ampliación de puertos, reto para aprovechar el nearshoring; el crecimiento de la inversión en plantas de manufactura que buscan acercarse a los centros de consumo, fenómeno conocido como nearshoring¹¹⁴, México debe mejorar su infraestructura logística en lo que respecta a la disponibilidad y ampliación de puertos e incrementar el transporte. Se Advierte que si bien hay "indicios" y planes

113 México, plataforma logística real, o mera ocurrencia <http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2012/10/08/mexico-plataforma-logistica-real-o-mera-ocurrencia>. (Consulta 05/01/2014)

114 Nearshoring es el término que se refiere a la práctica de acercar los centros de producción a los mercados de consumo. Esto con el objetivo de generar beneficios en materia logística y de transporte para el comercio internacional.

del Gobierno en ese sentido, aún falta un plan integral que aúne las mejoras que se están llevando a cabo en la cadena logística con las necesidades. Por los costos de transportación, mayor velocidad a los mercados y la ventaja de estar en la misma zona horaria, entre otras cuestiones, México es la opción preferida según la encuesta para las empresas estadounidenses.

3.2 Situación actual del tráfico portuario en Veracruz

Imagen 2 Puerto de Veracruz



Fuente: <http://www.jornada.unam.mx/2013/09/23/index.php?section=estados>

El Proyecto de Ampliación del Puerto de Veracruz, a ejecutarse en dos etapas, la primera del 2013 al 2018 y la segunda del 2018 al 2022, aplicará una inversión de 60 mil millones de pesos, de los cuales 39 mil 800 millones serán del sector privado y 20 mil 400 millones del sector público, y permitirá aumentar en 95 millones de toneladas la capacidad de carga, para alcanzar un total de 117

millones de toneladas, en tanto pasará de 18 toneladas de atraque actual, a 53, con lo cual se colocará al nivel de los puertos más importantes del mundo.

Ante este proyecto, el gobierno del estado expresó su convencimiento de que es fundamental para el destino económico de Veracruz y para la materialización de los objetivos de bienestar social que se han planteado para el mediano y largo plazo a través del crecimiento sostenido de la economía.

De entrada, la ampliación portuaria generará 30 mil empleos en la construcción y 30 mil en la operación, entre directos e indirectos. Al cuadruplicarse la capacidad de carga que se mueve por el puerto y alcanzar los 90 millones de toneladas anuales, generará un impacto sin precedente en la economía por el aumento en el comercio internacional y la atracción de inversión nacional y extranjera¹¹⁵.

La Administración Portuaria Integral de Veracruz (API) informó que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) etiquetó mil 400 millones de pesos para iniciar la ampliación que se gestiona desde la administración pasada.

El proyecto incluye la construcción de 35 posiciones de atraque, donde se manejará todo tipo de mercancías, y una profundidad inicial de 18 metros lo que permitirá recibir a barcos de esloras de más de 325 metros, entre otros.

Esos mil 400 millones de pesos asignados para iniciar la primera etapa de la obra son parte de los 60 mil millones de pesos que se invertirán en el plan de desarrollo 2013-2030, como lo dijo a *T21* Alejandro Couttolenc, gerente Comercial del recinto.¹¹⁶

¹¹⁵ <http://www.eldictamen.mx/movil/nota.php?id=45071>

¹¹⁶ [Destinan mil 400 mdp en ampliación del puerto de Veracruz, http://t21.com.mx/maritimo/2013/05/20/destinan-mil-400-mdp-ampliacion-puerto-veracruz](http://t21.com.mx/maritimo/2013/05/20/destinan-mil-400-mdp-ampliacion-puerto-veracruz) (Consulta 03/03/2014)

El puerto está saturado y los barcos ya no pueden entrar por el calado y la profundidad, por lo que es indispensable tener uno nuevo.

Esos recursos federales serán destinados para iniciar los trabajos de la construcción de la primera etapa de la escollera¹¹⁷ y las primeras posiciones de atraque.

Imagen 3 Espacio insuficiente en Puerto de Veracruz



Fuente: <http://www.eldictamen.mx/movil/nota.php?id=45071>

¹¹⁷ Obra hecha con piedras o bloques de cemento u hormigón echados al fondo del agua para formar un dique de defensa contra el oleaje del mar

Imagen 4 La API Veracruz



Fuente T21MX

Al concluir dichas obras, se licitará la construcción de la primera terminal de contenedores del nuevo recinto, por lo que el plan es iniciar en el segundo semestre de este año y concluir en 2020.

De esos 60 mil millones de pesos, el 70% provendrá del sector privado una vez que inicie el proceso de licitación de algunas terminales y el 30% del gobierno federal.

API Veracruz informó que el puerto tiene una capacidad de manejo anual de alrededor de 22 millones de toneladas y con el nuevo recinto se podrían movilizar más de 90 millones de carga anuales.

3.3 Modernización del Puerto de Veracruz

La ampliación del puerto de Veracruz requiere 23 mil 933 mdp, ya que se realizarán rompeolas, canales de navegación, muelles y terminales especializadas, equipamiento especializado, patios y áreas de almacenamiento nuevas. También se hará una instalación para manejo de fluidos en la Laguna de Pajaritos para atender a la industria petroquímica, cuya inversión es de 300 mdp.

El proyecto sujeto a la presente Manifestación consiste en la Ampliación del Puerto de Veracruz en la Zona Norte. El proyecto involucra la construcción de dos rompeolas con una longitud conjunta de protección de 7740 m, dársena¹¹⁸ principal de 800 m de diámetro, nueve tipos de Terminales de Muelles y 30 posiciones de atraque para embarcaciones, que sumado a las dársenas y el canal de acceso, ocupará una superficie cercana a las 910 hectáreas.

El Lic. Gerardo Ruiz Esparza, titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, supervisó en el mes de diciembre, en un recorrido por la Zona de Actividad Logística (ZAL) el proyecto de ampliación del puerto de Veracruz, el cual se llevará a cabo en dos etapas y cuya inversión total será de 60 mil mdp, de los cuales 25 mil millones son recursos públicos y se generarán 140 mil empleos, 40 mil directos y 100 mil indirectos.

Se estima realizar la ampliación del puerto con base en la demanda de carga que tendrá el recinto portuario durante los próximos años, en dos fases principales: en la primera fase se construirán ambos rompeolas y el muelle de contenedores, con dos terminales y 8 posiciones de atraque. En la segunda fase se construirá el resto de posiciones de atraque y terminales de servicio, para lo cual se realizarán los trámites correspondientes en materia de impacto ambiental y con lo cual se cumplirá la totalidad prevista en la zona de ampliación.

118 dársena. (Del ár. hisp. *ādār aṣṣán'a, este de dār aṣṣinā'a, y este del ár. clás. dār aṣṣinā'ah, casa de la industria). f. En aguas navegables, parte resguardada artificialmente para surgidero o para la cómoda carga y descarga de embarcaciones
Microsoft® Encarta® 2006. © 1993-2005 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

La primera etapa tendrá una inversión total de 24 mil millones de pesos y una capacidad tres veces mayor a la actual, mientras que la segunda será de 36 mil millones de pesos, y capacidad superior en seis veces.

El director general de la Administración Portuaria Integral Veracruz (APIVER), Ing. Juan Ignacio Fernández Carbajal, explicó el proceso de las dos fases del proyecto que contempla la ampliación del puerto, el libramiento ferroviario Santa Fe y la nueva aduana, entre otras acciones.¹¹⁹

El Lic. Jorge Ruiz Ascencio, director de la Administración Portuaria Integral de Tuxpan (API Tuxpan), también recibió a Lic. Ruiz Esparza en su gira, quien recibió una explicación sobre los proyectos que se desarrollan y los que habrán de realizarse en 2014, los cuales tendrán una inversión de aproximadamente cinco mil 698 mdp y la generación de cuatro mil 951 empleos.

El Lic. Ruiz Esparza destacó la construcción del puente Palma Sola(Es una playa localizada al norte del estado de Veracruz, muy cerca de Laguna Verde. Para llegar a ella se toma la carretera 180 que va a Poza Rica) ahí se construirá, el distribuidor vial que unirán al libramiento de acceso al puerto con la autopista México-Tuxpan y la rehabilitación del camino de acceso actual al recinto.

Con esto se busca obtener la autorización en materia de impacto ambiental para las principales obras y actividades de ampliación contenidas en el proyecto de Ampliación del Puerto de Veracruz en la Zona Norte, que incluyen los siguientes:

- Canal de acceso exterior de una vía de navegación, con un ancho total de 320 m, rumbo verdadero de 148° y 1750 m de longitud.

¹¹⁹ <http://www.puertodeveracruz.com.mx/apiver/> Consultado 01/01/2014

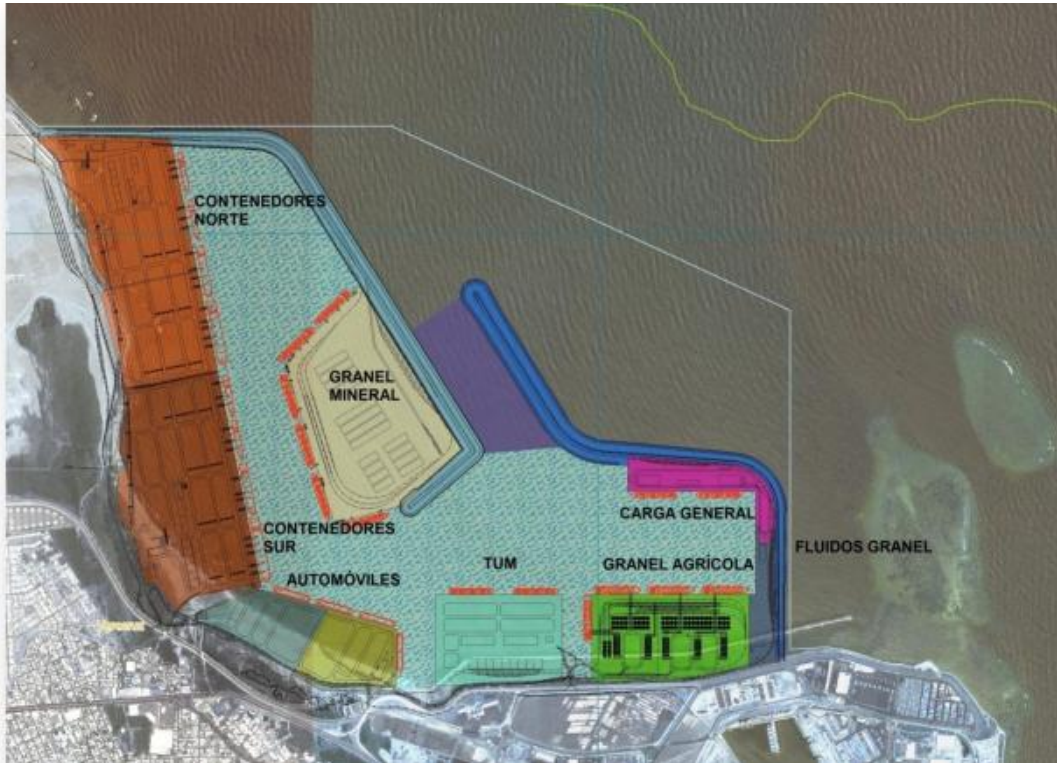
- Dársena principal de ciaboga¹²⁰ de 800 m de diámetro.
- Longitud de frenado, 2150 m.
- Canales interiores de 422 m de ancho.
- Dársena interior de 600 m de diámetro
- Profundidad en canal de -17 m con posibilidad de ampliación a -18 m.
- Profundidad en canales interiores de -16.5 m, ampliable a -18 m únicamente
- frente a muelle de contenedores.
- Rompeolas Poniente con una longitud de 4245 m.
- Rompeolas Oriente con una longitud de 3495 m.
- Muelle de contenedores con una longitud de 2775 m

Este proyecto tendrá una vida útil superior a los 50 años, permitiendo disponer de 30 nuevas posiciones de atraque divididas en 9 terminales de servicio, para una capacidad aproximada de 95 millones de toneladas, contando con alrededor de 450 hectáreas hábiles en todas las diferentes terminales y sus áreas de servicio.¹²¹

120 Cciaboga. (De ciar y bogar). f. Mar. Vuelta que se da a una embarcación bogando avante los remos de una banda y al revés o para atrás los de la otra. También puede hacerse manejando un solo remo. || 2. Mar. Igual maniobra hecha por un buque de vapor sirviéndose del timón y la máquina. || hacer ~ algunas personas. fr. Hacer remolino para huir o para otro fin. Microsoft® Encarta® 2006. © 1993-2005 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

¹²¹ DATOS GENERALES DEL PROYECTO, DEL PROMOVENTE Y DEL RESPONSABLE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. <http://app1.semarnat.gob.mx/dgiraDocs/documentos/ver/estudios/2013/30VE2013V0029.pdf> (Consultado 11/03/2014)

Imagen 5 Arreglo General del Proyecto



Fuente ARGO CONSULTORES AMBIENTALES S.A. DE C.V

Dentro de las instalaciones se dispondrá de nueve terminales especializadas y 30 posiciones de atraque, de acuerdo a lo siguiente:

- Una terminal de Carga General con dos posiciones de atraque
- Dos Terminales Automotrices con cuatro posiciones de atraque
- Dos Terminales de Contenedores con ocho posiciones de atraque
- Una Terminal de Granel Agrícola con cuatro posiciones de atraque
- Una Terminal de Granel Mineral con seis posiciones de atraque
- Una Terminal de Fluidos a Granel con una posición de atraque
- Una Terminal de Usos Múltiples con cinco posiciones de atraque

Iniciaron los trabajos de ampliación del puerto de Veracruz. Y más vale tarde que nunca. Este es un buen logro porque se viene a sumar a los proyectos de infraestructura que ya han iniciado en este sexenio. Pero además, para efectos de la administración pública, era importante iniciarlo este año a efecto de que en 2014 no se retrase la asignación de recursos para su continuación, lo cual, nos aseguran, permitirá que entre febrero y marzo se tengan nuevas partidas para la continuación de la primera fase.

En esta primera etapa se iniciaron obras con 500 millones de pesos. Los recursos serán destinados principalmente a la compra de las estructuras de la tabla estacada, que se está realizando en Europa. Se trata de estructuras de acero de una longitud de 32 metros que servirán para delimitar los muelles, de la zona de atraque.

El puerto de Veracruz es la principal puerta de entrada del comercio internacional en el Golfo de México, y da servicio principalmente al centro del país donde se concentra la mayor densidad de población mexicana.

Por ello, fue bueno que el tema del diferendo ambiental que mantenía parado este proyecto, se resolviera positivamente, sobre todo, una vez que se confirmó que el arrecife¹²² coralino que se ubica frente a la zona de Bahía de Vergara está muerto.

Era absurdo que una demanda que acusaba un daño ambiental a un arrecife que las aguas negras que se derramaron al mar durante muchos años, ya habían destruido; mucho antes de que se eligiera el lado norte del puerto para su

122 es el arrecife bordeante más grande del Golfo de México y que está parcialmente rodeado por el Parque Nacional Sistema Arrecifal Veracruzano (PNSAV), que se ubica frente a las costas de los municipios de Veracruz, Boca del Río y Alvarado del Estado de Veracruz. Esperamos que de ninguna forma se impacten los arrecifes coralinos del Sistema

Arrecifal Veracruzano pues son generadores de servicios ambientales únicos e insustituibles: por un lado protegen nuestras costas durante tormentas y huracanes, absorbiendo parte de la fuerza con la que impactan las costas, son vitales para la salud del océano, ayudando a regular la temperatura del planeta, tienen un papel importante en la formación de playas y son refugio y zona de crianza de especies.

ampliación, lograra detener la construcción de este proyecto. Por eso, al final la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), extendió la Manifestación de Impacto Ambiental, con lo que la demanda quedó sin efecto.

La ampliación de Veracruz es ya una necesidad urgente. Todos los días se tienen costos logísticos altos por las ineficiencias que operar en el límite de su capacidad genera. Varios barcos tienen que esperar incluso más de un día para poder entrar a hacer sus operaciones de carga y descarga al puerto.

3.4 Aspectos determinantes del mercado de carga contenerizada

Después de la crisis económica internacional de 2008 y 2009, en la que el tráfico portuario mundial de contenedores se redujo a 457.3 millones de TEUS, un 9,7% con respecto al 2008, según las estimaciones del estudio “El transporte marítimo en 2010” de la UNCTAD, el sector está registrando una recuperación mundial, aunque desigual y más lenta que las que han tenido lugar luego de recesiones anteriores. En lo que se refiere a la evolución del comercio de América Latina y el Caribe, se observa una recuperación generalizada en los tráficos desde las caídas registradas en el 2008-2009, las proyecciones del movimiento de contenedores a partir del 2010 reflejan incrementos superiores al 3.5% para todos los países de la región. En la siguiente tabla se puede observar el comportamiento del movimiento de carga contenerizada entre el 2008 y 2010 derivado de la crisis económica mundial y la recuperación de estos mercados:

Cuadro 28 COMERCIO MARÍTIMO CONTENERIZADO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE 2010-2011

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN TEU				
LOS PRINCIPALES 20 PUERTOS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE				
PUERTO	PAIS	TEU 2010	TEU 2011	Var.
1 Colón (MIT, Evergreen, Cristóbal)	Panamá	2,810,657	3,371,714	20.0%
2 Balboa	Panamá	2,758,506	3,232,265	17.2%
3 Santos	Brasil	2,715,568	2,985,922	10.0%
4 Kingston	Jamaica	1,891,770	-	-
5 Cartagena (Inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	1,581,401	1,853,342	17.2%
6 Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1,730,831	1,851,687	7.0%
7 Manzanillo	México	1,511,378	1,762,508	16.6%
8 Callao (Inc. DPW/ APM)	Perú	1,346,18	1,616,165	20.1%
9 Guayaquil	Ecuador	1,080,847	1,405,762	30.1%
10 Freeport	Bahamas	1,125,000	1,116,272	-0.8%
11 Caucedo	R. Dominicana	1,004,901	-	-
12 Itajai (Inc. Navegantes)	Brasil	957,130	983,985	2.8%
13 Valparaíso	Chile	878,787	973,012	10.7%
14 Lázaro Cárdenas	México	796,023	953,497	19.8%
15 Limón-Moin	Costa Rica	858,176	901,330	5.0%
16 Montevideo	Uruguay	671,952	861,164	28.2%
17 San Antonio	Chile	870,719	853,806	-1.9%
18 Buenaventura (Inc. SPR, TCBUEN y ZP)	Colombia	662,821	748,305	12.9%
19 Veracruz	México	662,537	732,538	10.6%
20 Puerto Cabello	Venezuela	629,895	721,500	14.5%

Fuente ARGO CONSULTORES AMBIENTALES S.A. DE C.V.

En el 2014 Manzanillo se consolidó no sólo como el principal puerto mexicano para el movimiento de carga contenerizada, sino también como el número 5 seguido de Veracruz en el 22, en América Latina. En Norteamérica, el puerto de Los Ángeles continúa como el de mayor movimiento con un registro de

8'077,714 TEUs, seguido de Long Beach, Nueva York, Savannah, Vancouver, Oakland y Virginia.

Cabe destacar que en este ranking mundial de puertos aparece por primera vez entre los primeros 100, el puerto de Lázaro Cárdenas, en la posición número 94. Otros puertos de América que aparecen en los primeros 100, son Houston (69) y Seattle (70) en EU; Kingston, Jamaica (71); Callao, Perú (74); Tacoma, EU (78); Buenos Aires, Argentina (79); Charleston, EU (82); Guayaquil, Ecuador (86); San Juan, Puerto Rico (87); Montreal, Canadá (90), y Freeport (98) en Las Bahamas.

Una vez más, el número uno en el World Top Container Ports es el puerto de Shanghai, seguido de Singapur en el segundo lugar y Hong Kong en el tercer sitio. El mercado de carga contenerizada está consolidado en 4 principales rutas de carga contenerizada, que son las que conectan directamente con Asia y concentran el 83% del tráfico mundial. La 5° ruta en importancia es la que alimenta Norteamérica- América Latina, la cual aporta el 4.5% y el resto de las rutas de contenedores en el mundo participan con el 11.6% del total

En el mercado comercial de las rutas de contenedores para el comercio de la costa este de los Estados Unidos, el proyecto de ampliación del canal de Panamá cobra gran importancia ya que representa actualmente más del 50% del volumen de carga que transita por el mismo y, derivado de los impedimentos en profundidad y ancho de sus esclusas, actualmente se encuentra limitado a buques en promedio de 4,500 TEUS. Dichos buques tienden a ser menos económicos por unidad que muchos de los buques que están operando entre Asia y la costa oeste de USA y en el servicio Asia- Suez- Europa, desventaja que será eliminada en 2015 cuando se completen los trabajos de expansión del mismo, permitiendo con el tercer juego de esclusas manejar buques portacontenedores de hasta 12000 TEUS, con dimensiones máximas de 49 m de manga, 366 m de eslora y 15 m de calado.

Se espera que para el 2014 las economías latinoamericanas crezcan en aproximadamente 4% y en el caso específico de Panamá, se estima que ese crecimiento será de entre 7% y 8%, ligeramente por debajo del promedio de crecimiento que ha registrado el país en los últimos años, que se ubica en 8,5%, aunque algo normal después de cerrar el 2012 con un incremento del Producto Interno Bruto (PIB) superior al 10%.

Estos señalamientos fueron planteados por el Jefe de la Unidad de Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina (Cepal), Ricardo J. Sánchez, durante su visita a Panamá, quien explicó que la razón de este pronóstico de decrecimiento obedece al ritmo de la expansión del Canal de Panamá, pero destacó que es natural que ocurra un ligero decrecimiento. En materia de comercio contenerizado en América Latina, Sánchez informó que el promedio para América Latina es superior a 7,1% en la cantidad de contenedores operados, de los cuales el crecimiento esperado para la costa oeste de América Latina es 10% y en la costa este 8,8%.

3.5 Estimación de la demanda de servicios y de infraestructura portuaria

La estimación de la demanda de infraestructura y servicios se puede observar que, en la búsqueda de economías de escala las líneas navieras en los últimos 6 años, se ha incrementado la capacidad de los buques portacontenedores significativamente, llegando a la fabricación y utilización de buques de 7ª generación (Ultra Large Container Vessels), con dimensiones de 400 metros de eslora y 54 metros de manga.

Imagen 6 Ultra Large Container Vessels



Fuente: <http://www.marineinsight.com/misc/maritime-law/new-rules-for-ultra-large-container-ship-proposed-by-american-bureau-of-shipping-abs/>

Es por ello que las líneas navieras con escala regular en el puerto, han solicitado desde hace algunos años el arribo de embarcaciones de 303 metros de eslora, por lo que con el fin de atender esta necesidad se realizaron obras para la “mejorar las línea de atraque”, mediante las cuales se logró incrementar las áreas de navegación: crecer la dársena de ciaboga de 400 a 500 metros de diámetro y el ancho de los canales de acceso de 150 a 200 metros, así como la correspondiente excavación de la propia dársena, canales y muelles del puerto.

Y ésta situación no puede esperar más, con todo y las voces que hablaban de ya no ampliar Veracruz y desarrollar Tuxpan y Altamira.

Si bien en los planes de gobierno se tiene contemplado desarrollar en esta administración el puerto de Tuxpan¹²³ para aprovechar la nueva carretera que lo conectará con la Ciudad de México a partir del 2014, el puerto jarocho tiene un mercado que no puede desatender por más que se cree una nueva oferta más cercana al centro del país, amén de que el nuevo puerto de Veracruz tendrá infraestructura adaptada a las nuevas circunstancias del mercado, lo que no sucederá con el puerto de Tuxpan, que al ser pluvial, tendrá más limitaciones en materia de calados.

3.4 El Plan sectorial de gestión Portuaria

La SCT es la dependencia rectora en infraestructura y servicios federales de dos sistemas: comunicaciones y transportes. Para lograr que México pueda desarrollar su máximo potencial requerimos transformar estos dos sistemas con la visión de que México se convierta en una plataforma logística; cuente con un transporte moderno de pasajeros y con un acceso universal a la banda ancha. La transformación en estos dos sistemas integrales presenta 12 retos, 8 de transportes, 2 de comunicaciones y 2 transversales, responsabilidad de la SCT:

La inversión para el desarrollo de infraestructura en comunicaciones y transportes respecto al PIB se ha visto reducida. Es por ello que México no ha mejorado su competitividad en infraestructura en el contexto mundial, quedándose en la posición 64 desde el 2004 hasta el 2013, según el Índice de Competitividad de la infraestructura 2012-2013 del World Economic Forum (WEF). Para este 2014

¹²³ El gobierno Federal ha anunciado la **inversión de 3 mil 780 millones de pesos** para detonar los puertos del Golfo, incluyendo la construcción de un muelle público de carga de contenedores y general en el puerto de Tuxpan, la ampliación del Puerto de Veracruz y la instalación para manejo de fluidos en la Laguna de Pajaritos, en Coatzacoalcos

ocupa el lugar 55. Suiza ocupa el primer lugar por quinto año consecutivo, le siguen Singapur, Finlandia, Alemania y Estados Unidos. Otros países que superan a México son Taiwán, China, Chile, España y Turquía, entre otros. Por otro lado, México supera a otros países que compiten fuertemente por inversión extranjera, como Brasil y la India.

Cuadro 29 PIB de Países de América y el Caribe

Tabla #1- Producto Interno Bruto - PIB PPA Países de América y el Caribe							
Países	Proyección FMI %	% de Participación	PIB PPA		Tasa de Crecimiento Real		
			Millones de US\$		(%)		
			2012	2011	2013*	2012	2011
America del Norte	18.987.520	77,0	18.574.000	18.432.000	2,2	2,3	2,0
Canadá	1.168.920	6,2	1.146.000	1.418.000	2,0	1,9	2,4
Estados Unidos	15.999.070	84,3	15.670.000	15.320.000	2,1	2,3	1,8
México	1.819.530	9,6	1.758.000	1.694.000	3,5	3,8	3,9
		100,0					
América Central	308.646	1,3	296.360	284.170	4,1	4,3	4,7
Costa Rica	61.120	19,8	58.600	55.920	4,3	4,8	4,2
El Salvador	46.900	15,2	45.980	45.300	2,0	1,5	1,4
Guatemala	80.929	26,2	78.420	76.060	3,2	3,1	3,9
Honduras	39.026	12,6	37.670	36.280	3,6	3,8	3,6
Nicaragua	20.686	6,7	19.890	19.180	4,0	3,7	4,7
Panamá	59.985	19,4	55.800	51.430	7,5	8,5	10,6
		100,0					
El Caribe	200.358	0,8	193.663	188.398	3,5	0,7	-0,3
Antigua y Barbuda	1.558	0,8	1.535	1.519	1,5	1,0	-5,5
Bahamas, Las	11.338	5,7	11.040	10.770	2,7	2,5	1,6
Barbados	7.162	3,6	7.091	7.042	1,0	0,7	0,6
Bélice	2.968	1,5	2.896	2.831	2,5	2,3	2,0
Dominica	1.048	0,5	1.035	1.030	1,3	0,4	1,0
Granada	1.478	0,7	1.471	1.463	0,5	0,5	0,4
Haití	13.983	7,0	13.130	12.570	6,5	4,5	5,6
Jamaica	25.432	12,7	25.180	24.960	1,0	0,9	1,3
República Dominicana	103.183	51,5	98.740	94.900	4,5	4,0	4,5
San Cristobal y Nieves	906	0,5	890,0	889,2	1,8	0,0	-2,0
San Vicente y las Granadinas	1.321	0,7	1.301	1.285	1,5	1,2	0,0
Santa Lucía	2.263	1,1	2.234	2.219	1,3	0,7	1,3
Trinidad y Tobago	27.717	13,8	27.120	26.920	2,2	0,7	-1,5
		100,0					

Fuente: interpretafacilmenteelpib.com/blog/wp-content/uploads/2013/02/Tabla-1-PIB-PPA-2013-2012.jpg

En el mismo índice, México ocupa el lugar 51 en carreteras, 60 en ferrocarriles, 62 en puertos y 64 en aeropuertos de un total de 148 países. Asimismo, ocupa el lugar 82 de 144 países en telecomunicaciones y contenido digital conforme al índice de conectividad.

Cuadro 30 Índice de Competitividad de la Infraestructura de acuerdo al Foro Económico Mundial (2013-2014) Países Seleccionados

Índice de Competitividad Mundial 2013-2014		
País		Rank
Suiza		1
Singapur		2
Finlandia		3
Alemania		4
Estados Unidos		5
Japón		9
Taiwán		12
China		29
Chile		34
España		35
Turquía		44
México		55
Brasil		56
India		60

Fuente: World Economic Forum <http://elsemanario.com/6028/world-economic-forum-mexico-limitado-en-competitividad/>

México recibió calificaciones favorables en cuanto a:

- Estabilidad macroeconómica
- Solidez del sistema bancario
- Tamaño y poder de compra del mercado interno
- Sofisticación de empresas que son de calidad global

La calificación de la infraestructura se considera razonable en lo que se refiere a telecomunicaciones, transportación y carreteras.

Los aspectos negativos se refieren principalmente a la corrupción, el crimen, el robo, la burocracia gubernamental, la regulación fiscal y la regulación laboral.

Cuadro 31 Obstáculos para hacer negocios en México

Mayores obstáculos para hacer negocios en México 	
Otros	34%
Corrupción	18%
Crimen y Robo	14%
Ineficiencia gubernamental	14%
Régimen Fiscal	10%
Acceso al financiamiento	9.9%
Fuente: World Economic Forum, 2013-2014	

El WEF hace especial énfasis en la necesidad de fortalecer las instituciones para disminuir la corrupción en seguridad, así como aplicar políticas que incentiven o enaltezcan la capacidad de innovación de las empresas

Existe gran coincidencia entre las recomendaciones del WEF y las reformas estructurales que propone el gobierno del presidente Peña Nieto. Apoyamos la determinación de llevar a cabo las reformas estructurales en el año 2013, para comenzar a ver sus bondades en 2014 y 2015. Con ello, seguramente México ocupará un lugar más digno en el Índice de Competitividad Mundial del WEF¹²⁴.

BNamericas Events¹²⁵ ofrece una nueva cumbre en el 2014. LatAm Ports & Logistics Summit¹²⁶ es un evento que viene a resaltar los principales proyectos portuarios y de logística de América Latina, el marco en el que se desarrollarán, los factores que moldearán el entorno de negocios del sector y las tendencias que se observan.

El Plan Sectorial de la SCT (2013-2018) indica que en materia de Puertos; México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados a lo largo de 11,122 km de costas: 71 de los puertos y terminales están concesionados en 25 API's. De esas 25 API's, 16 están a cargo de la SCT, 2 a cargo de FONATUR, 6 son estatales y 1 es privada. En cuanto a la autoridad marítima, ésta se conforma por 103 capitanías de puerto.

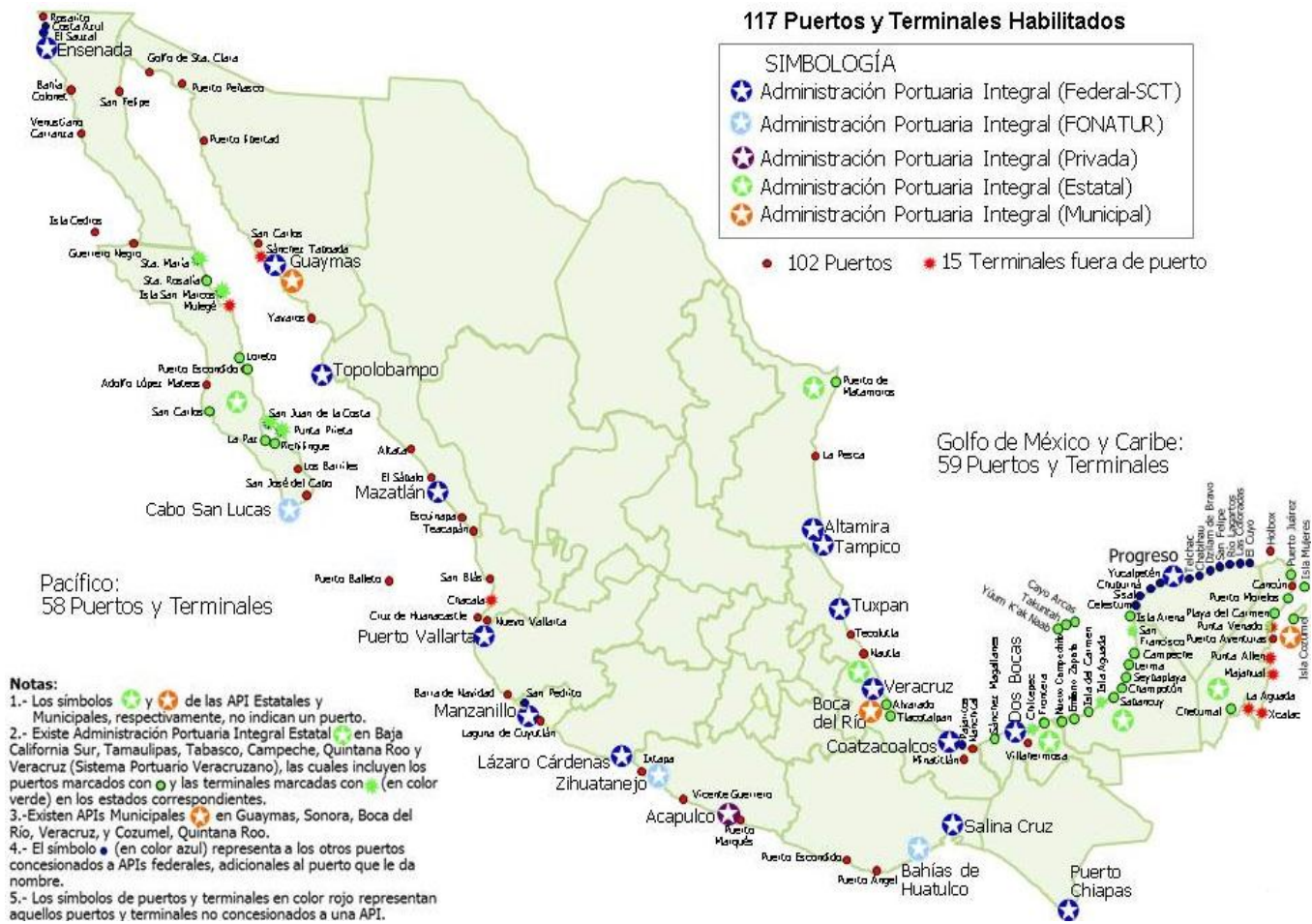
124 World Economic Forum: México, limitado en competitividad; <http://elsemanario.com/6028/world-economic-forum-mexico-limitado-en-competitividad>

125 BNamericas is the business intelligence tool for Latin America with data, news, analysis and events to identify job opportunities, projects, companies and contacts. (por supuesto en español) www.bnamericasevents.com/es/

126 Ibdem www.bnamericasevents.com/es/content/latam-ports-logistics-summit 26/3/2014 - Con la próxima inauguración de la ampliación del Canal de Panamá como telón de fondo, el LatAm Ports & Logistics Summit

Existen 4 puertos estratégicos de carga, Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que movilizan el 96% de la carga contenerizada, 65% del granel agrícola, 40% del granel mineral y, 38% de la carga general suelta.

Cuadro 32 Sistema Portuario Nacional

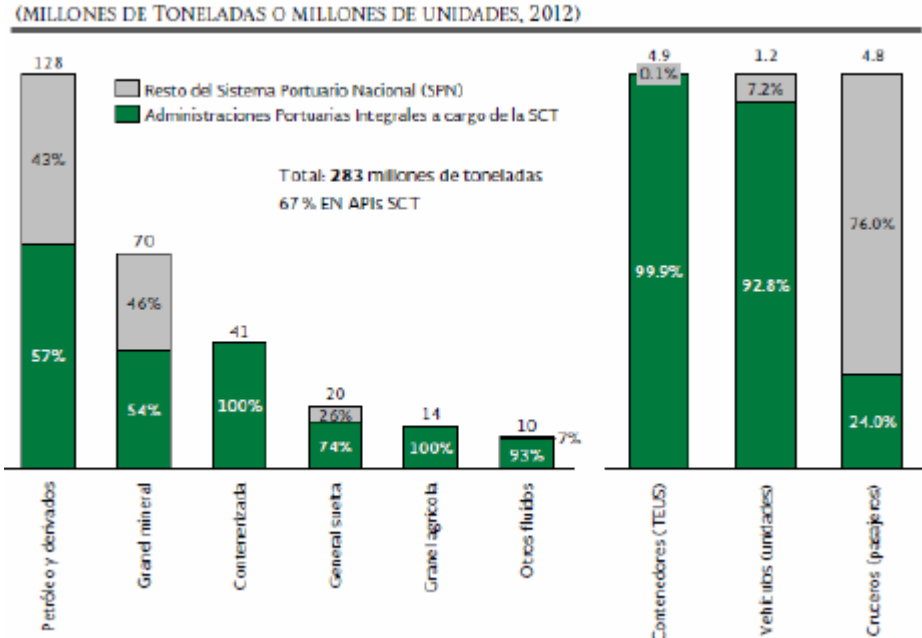


Fuente: <http://panelnaranja.es/puertos-mexicanos/#sthash.HT9C4Yeo.dpbs>

En México la infraestructura portuaria cuenta con limitada capacidad para cubrir la demanda del comercio exterior actual. Los puertos de Veracruz y Manzanillo se encuentran saturados en su infraestructura y tecnología, dado que en los últimos

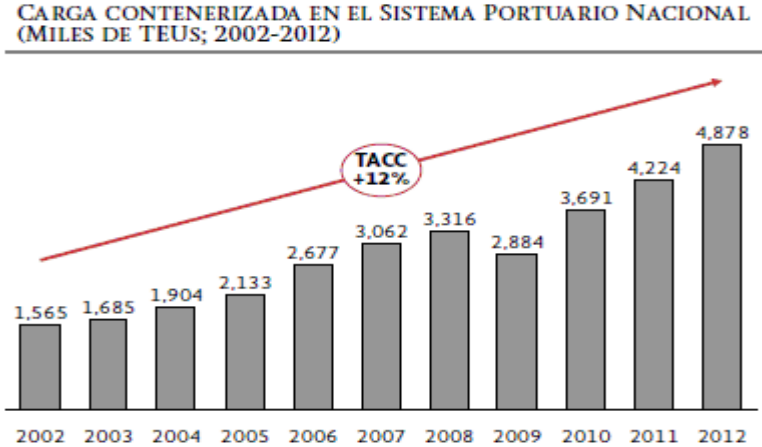
diez años el crecimiento promedio anual de contenedores ha sido 3.8% y 11.7% en Veracruz y Manzanillo, respectivamente; además de 7.7% de vehículos en Veracruz y 18% de carga comercial y 35% de granel mineral en Guaymasi.

Cuadro 33 Movimiento Portuario por línea de Negocio



Fuente SCT

Cuadro 34 Carga Contenerizada en México



Entre los contenidos del programa se contemplan: Panorama Regional, perspectivas del sector público y privado, Financiamiento de proyectos de Infraestructura, Infraestructura en la Ciudad, Concesiones en Infraestructura, Infraestructura Vial y Ferroviaria, Infraestructura en Energía y Minería, Infraestructura Portuaria y Transporte Marítimo-Fluvial, y Infraestructura Social.

Los Objetivos del este Programa son Objetivo 1:

- Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Convertir a México en una plataforma logística multimodal responde a la necesidad de mejorar la competitividad y la productividad. Para ello, es necesario el aprovechamiento de la localización geográfica del país y su capacidad productiva, que permitan una optimización de los recursos además de un desarrollo ordenado de las economías regionales, tanto internacionales como nacionales. Es por ello que la infraestructura debe mejorar la conectividad de los centros de población con los polos regionales de desarrollo, los centros de consumo y de producción con el objeto de reducir costos de transporte, mejorar la seguridad y detonar actividades de valor agregado. Además debe apoyar el acceso de amplios grupos de población campesina a servicios básicos de salud y educación, así como a mayores oportunidades de empleo.

Lograr esta transformación de la infraestructura nacional, implica una activa participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como regulador y facilitador del proceso, propiciando una participación coordinada con el sector privado.¹²⁷

¹²⁷ III Cumbre de Infraestructura del Cono Sur (Consultado 01/02/2014)

Expertos del sector infraestructura mexicano afirman que existe un gran potencial de crecimiento. En las acciones para impulsar al sector es la Ley de Asociaciones Público-Privadas que facilita el desarrollo de Proyectos Público Privados (ppp), al permitir que una sola empresa pueda obtener la concesión de todas las fases de un proyecto, lo que agiliza el trámite burocrático.

Objetivo 2:

- Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Estrategia 2.1 Mejorar las instituciones y marcos regulatorios y de supervisión, para garantizar la seguridad y calidad de servicios públicos y privados.	
Líneas de acción	
2.1.1	Promover la creación de un programa integral de seguridad estratégica para el transporte.
2.1.2	Supervisar el desempeño de todos los modos de transporte para garantizar altos estándares de seguridad y calidad para los usuarios.
2.1.3	Robustecer los marcos jurídico, institucional y de gobernanza, referentes a la seguridad en el transporte.
2.1.4	Crear un organismo federal encargado de conducir la investigación de accidentes e incidentes graves en el transporte.
2.1.5	Fortalecer y reestructurar el marco de operación y gestión de las autoridades supervisoras del sector aeronáutico.
2.1.6	Apuntalar el equipamiento de las entidades públicas encargadas de supervisar y brindar apoyo al sector.

Estrategia 2.2 Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país.	
Líneas de acción	
2.2.1	Fomentar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsarlo como vía alterna para el tránsito de mercancías.
2.2.2	Promover el uso eficiente del ferrocarril en el traslado de carga, para disminuir costos de transporte y emisión de contaminantes.
2.2.3	Promover la modernización del transporte de carga, para reducir costos de operación y emisiones e incrementar su competitividad y seguridad.
2.2.4	Garantizar la seguridad y confiabilidad del transporte aéreo, a través del uso eficiente del espacio aéreo mexicano, modernizando los sistemas.
2.2.5	Formalizar prudente y ordenadamente, nuevos convenios bilaterales aéreos; que fortalezcan la posición de la industria nacional y fomenten la competencia.
2.2.6	Propiciar una mejor integración logística del autotransporte de carga internacional.
2.2.7	Contribuir a la modernización del transporte terrestre, aéreo y marítimo, implementando un sistema espacial basado en tecnología satelital de navegación

	global.
2.2.8	Reordenar el autotransporte federal, promover la formalización de las unidades económicas y modernizar y agilizar la realización de trámites.
2.2.9	Impulsar la creación de rutas subtruncasles y regionales en el mercado de aviación.

Estrategia 2.3 Fortalecer la interconexión de los modos de transporte para lograr una cadena de suministro eficiente.

Líneas de acción	
2.3.1	Fomentar la integración logística del transporte de carga a través de la interconexión estratégica de los modos de transporte.
2.3.2	Impulsar el desarrollo del transporte de carga multimodal.
2.3.3	Sentar las bases del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.
2.3.4	Diseñar proyectos de transporte de carga que prioricen el tránsito puerta a puerta de la mercancía.
2.3.5	Potenciar los puertos como nodos logísticos para crear un sistema integrado de transporte multimodal fomentando el desarrollo de plataformas logísticas.

Estrategia 2.4 Potenciar la inversión privada con el fortalecimiento del marco normativo y su armonización proporcionando seguridad jurídica a los inversores.

Líneas de acción	
2.4.1	Atraer inversión privada para incrementar y mejorar los servicios logísticos que den valor agregado a las actividades productivas.
2.4.2	Fomentar relaciones de largo plazo con el sector privado para la prestación de servicios en el transporte de carga.
2.4.3	Consolidar instrumentos de financiamiento flexibles para proyectos de transporte de carga, que contribuyan a impulsar el tránsito eficiente de mercancías.
2.4.4	Promover esquemas de financiamiento público-privado que permitan ampliar las alternativas de transporte de carga.
2.4.5	Fortalecer y actualizar el marco normativo a través de cambios en la regulación que den certidumbre jurídica al sector privado.

Estrategia 2.5 Desarrollar capacidades estratégicas que garanticen la eficiencia, calidad y seguridad del sector en el largo plazo.

Líneas de acción	
2.5.1	Evaluar las áreas de oportunidad en el transporte que ayuden a desarrollar una mayor conectividad internacional.
2.5.2	Establecer soluciones de largo plazo que den respuesta a la creciente demanda de traslado de mercancías y potencien la competitividad.
2.5.3	Fortalecer la generación y desarrollo de los recursos humanos especializados del sector transporte.
2.3.4	Diseñar proyectos de transporte de carga que prioricen el tránsito puerta a puerta de la mercancía.
2.3.5	Potenciar los puertos como nodos logísticos para crear un sistema integrado de transporte multimodal fomentando el desarrollo de plataformas logísticas.

En este sentido, se debate sobre una de las mayores reformas que podría experimentar del sistema financiero en México, que involucra a los fondos de pensiones, pues las afores administran una gran cantidad de recursos, pero no suelen financiar proyectos de infraestructura por el nivel de riesgo que implican.

Así, lo que pretenden instituciones como Banobras es "reforzar las garantías", para que el flujo de capital beneficie más proyectos.

Para llevar a México a su máximo potencial, el Gobierno de la República definió 3 estrategias transversales:

1. Democratizar la Productividad

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 establece como estrategia transversal la democratización de la productividad, cuyas líneas de acción son la realización de políticas públicas que eliminen los obstáculos que limitan el potencial productivo; incentivar entre todos los actores económicos el uso eficiente de los recursos productivos, y analizar integralmente la política de ingresos y gastos para que las acciones de gobierno induzcan a la formalidad.

Que el incremento de la productividad, así como ampliar su alcance a todas las regiones, sectores y grupos de la población, sean factores esenciales para detonar el crecimiento económico de nuestro país y, en consecuencia, brindar a todas las familias mexicanas una mejor calidad de vida.

En este sentido, a la estrategia transversal Democratizar la Productividad coordinará las acciones de gobierno encaminadas a llevar a cabo políticas públicas que eliminen los obstáculos que limitan el potencial productivo de los ciudadanos y las empresas; incentivar entre todos los actores de la actividad económica el uso eficiente de los recursos productivos; y analizar de manera

integral la política de ingresos y gastos públicos para que las estrategias y programas del gobierno induzcan la formalidad.

Estrategia 3.5: Promover inversiones en infraestructura física y de logística para reducir los costos de operación de las empresas.	
Líneas de acción	
<p>a) Fortalecer la infraestructura de transporte y mejorar su conectividad en forma coherente con las necesidades del sector productivo.</p> <p>b) Fomentar la multimodalidad para el traslado eficiente de mercancías conforme a las distancias y características de la carga.</p>	<p>Descripción:</p> <p>Se realizarán obras estratégicas de construcción, modernización, ampliación y mantenimiento de la infraestructura carretera, ferroviaria –libramientos y acortamientos, entre otros- y aeroportuaria, que mejoren y amplíen la conectividad de los diferentes modos de transporte y promuevan el empleo eficiente de la multimodalidad. La selección y priorización de estos proyectos incluirá variables como el PBT¹²⁸ generado por cada nodo de conexión, zonas industriales, destinos turísticos relevantes, infraestructura de energía. Para cada proyecto se priorizará conforme al tipo de carga (contenedores, fluidos, carga general, graneles agrícola y mineral, etc.) y la distancia entre nodos el recorrido monomodal o multimodal que mejore la productividad a través de una reducción de costos y tiempos de operación de la carga.</p>
<p>c) Promover el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte para mejorar la seguridad y agilizar el movimiento de carga y pasajeros.</p>	<p>Descripción:</p> <p>Se fomentará el desarrollo e implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte tanto en el traslado de carga como de pasajeros, con el fin de mejorar la planeación de la movilización de los mismos, fortalecer la seguridad vial, reducir los accidentes, mejorar el tránsito y aumentar la velocidad en el movimiento de mercancías –con énfasis en el transporte transfronterizo- y personas. Este desarrollo fomentará la integración en una plataforma tecnológica interoperable entre los distintos concesionarios.</p>

Objetivo 4: Establecer políticas públicas específicas que eleven la productividad en las regiones y sectores de la economía.

Estrategia 4.1: Promover un desarrollo regional equilibrado que aproveche las ventajas comparativas de cada región.

¹²⁸ PBT Las facilidades que dan este tipo de redes con capacidad **multicast** **Multidifusión** ([inglés *multicast*](http://es.wikipedia.org/wiki/Multidifusi%C3%B3n)) es el envío de la información en múltiples redes a múltiples destinos simultáneamente.
<http://es.wikipedia.org/wiki/Multidifusi%C3%B3n>

Líneas de acción	
a) Desarrollar infraestructura que favorezca la integración logística y aumente la productividad regional.	Descripción: Construir y promover infraestructura de transporte como obras de ampliación, espuelas ferroviarias, libramientos, etc. que mejoren el acceso a las plataformas logísticas, nodos logísticos y zonas industriales que permitan un tránsito ágil de mercancía. Esta infraestructura incluye accesos nodos portuarios, libramientos ferroviarios, centros logísticos, parques de transferencia intermodal, entre otros.

Objetivo 5: Fortalecer el proceso de diseño, instrumentación y evaluación de las políticas públicas para orientarlas a elevar y democratizar la productividad.

Estrategia 5.2: Orientar los programas y el gasto público hacia el objetivo de elevar y democratizar la productividad.

Líneas de acción	
a) Incorporar métricas de la orientación hacia la productividad como un elemento del Sistema de Evaluación para el Desempeño.	Descripción: En cumplimiento de esta línea de acción, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes contempla elaborar, dar seguimiento y procurar el progreso de 18 indicadores de impacto que permitan evaluar el desempeño y contribución a la productividad nacional del sector.

FICHA DE INDICADOR	
Elemento	Características
Indicador:	Cabotaje Marítimo.
Objetivo sectorial:	Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.
Descripción general:	<p>Este indicador, sujeto a la aprobación del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que actualmente se encuentra en revisión por la consejería jurídica del Poder Ejecutivo, busca medir el aumento del tráfico de cabotaje marítimo en México, sin considerar el movimiento de petróleo.</p> <p>El total de toneladas que se manejan en tráfico de cabotaje, inciden positivamente para el desarrollo del país, ya que permite la reducción del costo de mantenimiento de la infraestructura terrestre, el control de las emisiones contaminantes, la reducción de la saturación vial con la consecuente disminución de los accidentes de tráfico y por último una mejora en la calidad de vida de todos los mexicanos.</p> <p>El aumento del volumen total de toneladas manejadas por este tipo de tráfico, debiera centrarse no sólo en un tipo particular de carga, si no que debería de aplicarse para todos los tipos de carga y de esta forma aumentar su impacto económico. Actualmente las principales mercancías manejadas por este modo son gráneles sólidos y líquidos, pero el reto del cabotaje está en captar los contenedores, carga general, gráneles y las plataformas marítimas, dentro de las rutas existentes y de las nuevas que surjan.</p>
Observaciones:	El indicador tiene en cuenta las líneas de negocio de la carga comercial: contenerizada, general suelta, gráneles agrícola y mineral y fluidos.

Periodicidad:	Anual.	
Fuente:	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.	
Referencias adicionales:	APIs y SCT.	
Línea base 2012 (sujeto a aprobación del Reglamento de Ley)		Meta 2018 (sujeto a aprobación del Reglamento de Ley)
39 millones de toneladas		45 millones de toneladas

La Constitución mexicana establece que el Gobierno debe conformar el Plan Nacional de Desarrollo; para este 2013-2018 las metas y estrategias ya han sido específicas. El Presidente de la República estableció cinco metas nacionales: México en Paz, México Incluyente, México con Educación de Calidad, México Próspero y México con Responsabilidad Global. Y tres estrategias transversales, de observancia para todas las dependencias y organismos, son: Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno y Perspectiva de Género.

Considero que los objetivos, estrategias y líneas de acción serán contribuir a que México llegue a su máximo potencial, este plan señala que el país debe posicionarse como actor global, además de mejorar el bienestar y la calidad de vida de la población.

Parte del Plan fue Elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), donde se precisa el objetivo central de este sector: El cual es contar con infraestructura y plataformas logísticas modernas que puedan activar el valor de nuestros Puertos y promover el desarrollo regional equilibrado del país.

Otra de las funciones de la SCT son regularizar y cuidar la administración de los aeropuertos nacionales; administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea; reglamentar y vigilar la administración del sistema ferroviario; regular las comunicaciones y transportes por agua; administrar los puertos centralizados y

coordinar los de la administración paraestatal; construir y conservar los caminos y puentes federales; edificar y preservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos estatales, municipales y los particulares, y construir aeropuertos federales.

Conclusiones

A lo largo de la presente investigación se evidencio comprobar que el país está posicionándose como un actor global. Desde 1993 México emprendió un camino hacia una mayor apertura económica, con énfasis en la liberación del comercio internacional y la atracción de flujos de inversión. A lo largo de este periodo se hicieron cambios importantes a la Ley de Inversión Extranjera y se firmaron acuerdos de libre comercio con las economías más importantes del mundo. También se alcanzó un marco económico consistente, sólido y estable, que ha brindado certidumbre a las decisiones de inversión de las empresas.

Pero no ha sido fácil pues en el año 2008 comenzó la crisis económica mundial originada en estados unidos, siendo los principales causantes de la crisis los altos precios de las materias primas, la sobrevalorización del producto, una crisis alimentaria mundial y energética, una elevada inflación planetaria y la amenaza de una recesión en todo el mundo, así como una crisis crediticia, hipotecaria y de confianza en los mercados. La causa raíz de toda crisis ciclo económico es una expansión artificial del crédito. Esta crisis surge de la expansión crediticia ficticia orquestada por los bancos centrales y que motivó que los empresarios inviertan donde no debían

La crisis del 2008 y del 2011 ha tenido un alto impacto político, económico y social, la crisis presentó un punto de inflexión en el modelo que se venía desarrollando que durante dos décadas había venido acumulando riquezas. La crisis económica mundial ha sido el centro de diversos debates sobre que lo que nos espera a las economías en todo el mundo; las reglas del sistema económico mundial, el papel de las políticas públicas y la institucionalidad global deben servir para enfrentar y responder a los problemas sistémicos globales.

Esta situación está acelerando el proceso de convergencia de ingresos a nivel mundial donde los ingresos de los habitantes de las economías emergentes están convergiendo hacia el de países industrializados, se está observando un cambio estructural en el crecimiento de la economía mundial, los países de Asia y el Pacífico corren el riesgo de desacelerarse por deterioro del entorno global.

En el caso de China destaca por su alto crecimiento y demanda de productos básicos, su política expansiva en los ámbitos monetarios y cambiarios y sus inversiones en el mundo, favoreciendo a los países exportadores de estos rubros, China se ha convertido en un actor cada vez más importante en el mundo empresarial global que invierte en Europa, Asia, África y América Latina y el Caribe y financia de manera creciente la deuda de los Estados Unidos y otros países industrializados.

Asia se perfila hacia un crecimiento moderado, no muestra grandes sobresaltos en su crecimiento del PBI. La emergencia de China y el resto del Sur se asocian fuertemente a la fragmentación geográfica de la producción mundial y la gestación de cadenas globales de valor, siendo el desafío de las empresas de las economías en desarrollo posicionarse en aquellos segmentos más ligados e intensivos en innovación y desarrollo. México salió bien librado de esta crisis gracias a que tuvo un excelente papel en el manejo de la inestabilidad económica a nivel mundial. Nuestro país logró colocarse en la lista de los países emergentes que han aprendido de errores pasados, siendo más prudentes. Debemos estar pendientes de las inversiones extranjeras directas y las remesas de los trabajadores, así como a los mercados más dinámicos los asiáticos.

El país registró una recuperación muy buena, con un manejo acertado, lo cual no era muy esperado porque históricamente somos dados a tener crisis grandes, sobre todo al término de cada sexenio, pero esta lo superamos. Y es

grato comentar que esta vez estuvimos a la vanguardia como Brasil quien nos mostró muy buenos resultados para salir adelante, al no contar con una deuda externa peligrosa y porque existe confianza del exterior en la gobernabilidad de estas naciones. También se consideró que la situación específica de nuestro país es diferente pues ahora contamos con la llegada de los tratados de libre comercio y nos convirtió en un exportador de industria, con un alto nivel de manufactura.

El país cuenta con un atractivo ambiente de negocios, certidumbre jurídica, una de las mayores redes de acuerdos de libre comercio del mundo, sectores económicos con amplio desarrollo y perfil de costos altamente competitivo. Además, avanza en materia de infraestructura para convertirse en una plataforma logística de clase mundial y en desregulación para facilitar aún más la operación de los negocios.

En los últimos años es uno de los mercados comerciales estratégicos más utilizados en el mundo, gracias a su ubicación geográfica y a su vecino del norte Estados Unidos.

México esta trazado en rutas comerciales asiáticas y quiere construir un escenario de mayor integración logístico con los países de la cuenca del Pacífico, con el propósito de tener un futuro de crecimiento compartido y para aumentar la cooperación y la conectividad.

Para México es importante tener una mayor presencia en mercados estratégicos, así como extender la agenda hacia temas financieros y de capacitación de inversiones en el puerto de Veracruz, además de ser un puerto comercial también recibe cruceros y opera a Petróleos Mexicanos. La mercancía que arriba a este puerto es para consumo interno y exportación hacia y desde Florida, Europa y África del Norte. Actualmente, tiene en puerta un proyecto de ampliación en el que se invertirán 2 mil 311 millones de dólares para ampliar su capacidad y agregar 34 posiciones de atraque en un área de 300 hectáreas.

Se observó que en los últimos tiempos surgieron varias alternativas los sectores que crecerán más en el rubro de la logística en México serán aquellos involucrados en el servicio al consumidor final. Al invertir en logística se incrementa la productividad de las operaciones, optimizando procesos, reduciendo costos, con esto las posibilidades de permanecer en el mercado, por lo que la apuesta se concentra en la logística portuaria

Existe sin duda un importante margen de crecimiento en el mercado de operadores logísticos mexicanos, pero aún está rezagado frente a otras regiones, y más cuando se considera frente a Norteamérica. Sin duda, la competencia de una multitud de operadores logísticos hoy en México es la competencia global.

Un papel muy importante lo tuvo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) quien enfocó puntos estratégicos al presentar a nuestros puertos y darles el lugar clase internacional, garantizando certeza jurídica de la administración portuaria integral, ser más eficientes en las cadenas logísticas y mejorar la conectividad de los puertos con el fin de modernizar el sector marítimo portuario para convertir a México en un moderno centro logístico global y en un cruce de mercancías entre regiones.

Trataremos de simplificar el desarrollo de los recintos fiscalizados que otorguen valor agregado a las mercancías, expandir programas de marca de calidad y puertos sin papeles para simplificar su gestión operativa, impulsar el desarrollo de la marina mercante y llegar a competir con puertos como los Chinos quienes en promedio despachan un buque en menos de 45 min.

El puerto que nos llevo a este estudio fue el de Veracruz que sigue siendo el puerto comercial más importante del país, y mantiene una dinámica de crecimiento acelerado desde la década de los noventa. A pesar de las mejoras operativas de los últimos años, el crecimiento de la carga empieza a mostrar signos de saturación en elementos específicos de la infraestructura portuaria,

como los frentes de agua (posiciones de atraque y muelles). La Administración Portuaria Integral (API) de Veracruz está evaluando diversas opciones para la ampliación del puerto, en un proyecto de gran envergadura, que busca duplicar la capacidad instalada actualmente.

Una tercer área de oportunidad es la de agregar servicios. Los operadores logísticos mexicanos tienen tres vectores de crecimiento paralelos: captar nuevos clientes, mejorar niveles de servicio y aumentar el espectro de prestaciones que tienen sobre los clientes existentes.

Como puede verse, son muchos los factores que hacen de México una de las mejores alternativas de localización de operaciones. En los años por venir el país continuará avanzando en distintos frentes, como el de infraestructura, certeza jurídica, desregulación, seguridad, entre otros, con el objetivo de mejorar aún más su ambiente de negocios.

El camino recorrido y los objetivos trazados por el gobierno y la sociedad mexicana hacen que el país se perfile como una potencia económica hacia el año 2040. Aquellas empresas que elijan a México como su centro de operaciones, excederán -con toda certeza- sus objetivos de mediano y largo plazo

La intención de ampliar el puerto de Veracruz ha sido exitosa sin duda, llevada de la mano eficientemente, aunque el proyecto ejecutivo deberá repensarse muy bien; pues es mercado de contenedores del Golfo de México que no llega a dos millones aún y el carga general ya no deberá dividirse en dos sino en tres jugadores una vez que en 2015 entre en operaciones el puerto de Tuxpan, lo constituirá un contrapeso a Veracruz y a al puerto de Altamira.

La expansión portuaria de Veracruz hacia Bahía de Vergara, que está basada en ganarle terreno al mar, requiere fuertes inversiones pues los precios superan el de cualquier otro puerto.

Ni duda cabe que la ampliación del puerto y haber conseguido que el proyecto siga en pie es altamente meritorio, aunque ahora deberá madurar la factibilidad económica, tal vez en cuanto a dimensiones, tal vez en cuanto a alternativas o como un simple atractivo en el desarrollo de una infraestructura de largo plazo, y estos costos serán absorbidos por el gobierno del país

FUENTES DE CONSULTA

HEMEROGRAFIA

Alvarez Lorena Puerto de Veracruz [Publicación periódica] // SCT.- 2012.- págs. <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/puerto-de-veracruz-de-clase-mundial-y-modelo-de-desarrollo-sustentable>.

Alvarez Lorena Puertos, Espacio propicio para la Economía [Publicación periódica] // SCT. - 2008. - pág. 16.

Aracely Nieto Los inversionistas Privados piden certeza jurídica en puertos [Publicación periódica] // T21mx. - 2013.

Cruz Osiel México Plataforma logística real [Publicación periódica] // T21mx. - 2012. - pág. <http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/>.

Cruz Osiel Ampliación puerto de Veracruz [Publicación periódica] // T21mx. - 2013.

Cruz Osiel Ampliación Puerto de Veracruz [Publicación periódica] // T21mx. - 2013.

Juarez Pilar China Apertura Comercial [Artículo] // Español.Cri. - 04 de Octubre de 2011. - pág. espanol.cri.cn/782/2011/10/04/.

Melgarejo Vivanco Historia de Veracruz [Publicación periódica] // TM21. - 1949. - pág. 5.

Mondragon Heber Panorama Económico de China [Artículo] // Argenpress. - Marzo de 2014. - pág. www.argentpress.info.

Nieto Araceli Aumento de Contenedores Puerto de Veracruz [Artículo] // T21mx. - 12 de Mayo de 2013. - págs. . <http://t21.com.mx/maritimo/2013/05/21/aumenta-movimiento-contenedores-veracruz>.

Nieto Aracely Zona de Actividades LOGísticas [Artículo] // T21mx. - 24 de Enero de 2014. - págs. .
<http://t21.com.mx/maritimo/2014/01/24/zal-veracruz-recibira-sus-primeras-empresas-segundo>.

Osiel Cruz Inversionistas Privados [Publicación periódica] // T21mx. - 2013. - págs.
<http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/04/16/inversionistas-privados-piden-certeza-juridica-puertos>.

Paramo Arturo Coordinacion de Puertos [Publicación periódica] // SCT/marina mercante. - 2003. -
pág. 12.

Paramo Arturo México ya no Cobrara Aranceles [Artículo Periodistico] // La Jornada. - 11 de
Diciembre de 2011. - pág. 18.

Puri Lucerna México se Perfil como gran receptor de Inversiones [Artículo] // Cronica. - 1 de
2014.

Romero Enrique Globalcult [Artículo] // La Jornada. - Enero de 2012. - págs.
www.globalcult.org.ve/pub/AMI/08-Grillo.pdf.

Sanchez Dolores Crece actividad Portuaria en México [Artículo] // La Jornada de Michoacan. - 18
de Junio de 2013. - págs. <http://www.lajornadamichoacan.com.mx/2013/06/18/crece-actividad-portuaria-en-mexico-pese-a-recesion-global/>.

MASOGRAFIA

APIS Administracion portuaria Integral de Veracruz [En línea]. - Enero de 2013. - 13 de Febrero de
2014. - <http://www.puertodeveracruz.com.mx/apiver/es/noticias-del-puerto/521-movimiento-de-carga-aumenta-trafico-de-teus-por-veracruz>.

Arquigrafico Tablaestacado [En línea]. - 2012. - 1 de Marzo de 2014. -
<http://www.arquigrafico.com/es-el-tablestacado-tablestaca>.

Bens Maria Al Puerto Fragmentos de Ciudad para Amar [En línea] // cafe de las ciudades. - 2010. - 12 de Enero de 2014. - http://www.cafedelasciudades.com.ar/cultura_103.htm.

Bens Maria El puerto de Veracruz [En línea] // Fragmentos de Ciudad para Amar. - 2010. - 22 de Diciembre de 2013. - http://www.cafedelasciudades.com.ar/cultura_103.htm.

Castro Heladio Puerto de Veracruz [En línea] // Imagen del Golfo. - 06 de Junio de 2013. - 22 de Diciembre de 2013. - <http://www.imagendelgolfo.com.mx/resumen.php?id=390484> .

Cruz Barney Oscar El Prestamo a la Gruesa Ventura o Riesgo Maritimo [En línea]. - 02 de Noviembre de 2009. - 20 de Diciembre de 2013. - www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio02.

Cruz Osiel CNNEXPANSION [En línea]. - 28 de Agosto de 2008. - 21 de Febrero de 2014. - <http://www.cnnexpansion.com/economia/2008/08/23/globalizacion-un-reto-para-mexico>.

Fueramar Fueramar [En línea]. - 05 de Mayo de 2006. - 06 de Marzo de 2014. - <http://www.comercioexterior.ub.edu/correccion/05-06/singapur2006/5.7.transporte.fueramar.htm>.

Gutierrez Marquez Juan Manuel México Importa y Exporta [En línea]. - 2012. - 07 de Marzo de 2014. - http://www.mexicoimportayexporta.com/ver_articulo.php?id=1019 .

Herber Mondragin Carga Contenerizada [Informe en Linea]. - Argentina : Latinoamericanos, 2013.

Hoffman Jan Apuntes de Coyuntura [En línea] // www.eclac. - 2003. - Enero de 2014. - http://www.eclac.cl/transporte/perfil/JH_Comp_mar_port_mexico_2003.pdf.

IDESA GRUPO IDESA [En línea]. - ENERO de 2012. - 1 de MARZO de 2014. - <http://www.grupoidesa.com/es/content/nuestra-historia> .

Peruano Desarrollo Desarrollo Peruano [En línea]. - Septiembre de 2010. - 07 de Marzo de 2014. - , <http://desarrolloperuano.blogspot.mx/2010/09/puerto-del-callao-puesto-94-del-mundo.html>.

PROMEXICO PROMEXICO [En línea]. - 2012. - Noviembre de 2013. - <http://www.promexico.gob.mx/negociosinternacionales/aprovechamiento-de-la-globalizacion-en-mexico.html> .

proyecciones Grandes Grandes Proyecciones [En línea]. - 2012. - 24 de Febrero de 2014. - <http://www.imagendeveracruz.com.mx/Noticiasprincipales/tabid/92/ID/14809/Grandes-proyectos-iniciaran-en-2014.aspx> (.).

Peña Nieto Enrique EL PND [Informe en línea]. - México : [s.n.], 2013-2018.

Peña Nieto Enrique Plan Nacional de Desarrollo [Informe]. - México : <http://pnd.gob.mx/pp89-99>, 2013-2018.

Santa Anna Marcela CNNEXPANSION [En línea] // CNN. - 23 de Agosto de 2008. - 01 de Febrero de 2014. - <http://origin.www.cnnexpansion.com/economia/2008/08/23/globalizacion-un-reto-para-mexico>.

SCT SCT [En línea]. - Mayo de 2012. - Marzo de 2014. - http://aplicaciones4.sct.gob.mx/sibuac_internet/ControllerUI?action=cmdEscogeRuta.

SERVIPORT MEXICOXPORT [En línea]. - 28 de Enero de 2014. - 9 de Marzo de 2014. - <http://manzanillo.mexicoxport.com/noticias/8791/crecio-el-movimiento-contenedores-puertos> .

BIBLIOGRAFIA

Blazquez Dominguez Carmen Compañías Navieras en el Puerto de Veracruz en el Porfiriato [Libro]. - México : Colegio de México, 1986.

Cruz Barney Oscar El Riesgo en el comercio [Sección de libro]. - Méxcio : Investigaciones Jurídicas, 1998.

Folker Frobel Jurgen Heinrichs y Kreye Otto The new international division of labour [Sección de libro]. - Cambrige : University Press, 1980.

Ianni Octavio Metaforas de la Globalización [Sección de libro]. - 1996.

Ianni Octavio Teorías de la Globalización [Sección de libro]. - México : Siglo XXI, 1996.

Miranda Francisco Monografía descriptiva de la ciudad de Veracruz [Sección de libro]. - México : Tipografía Artística, 1900.

Rees Peter Transportes y Comercio entre México y Veracruz [Sección de libro]. - México : SEP/70, Num 304, 1976.

Riquelme Segovia Alfredo Módulo Didactico de Historia y Ciencias Sociales [Sección de libro]. - Chile : Maval, 2003.

Rivera Rios Miguel Angel Apertura Comercial y Restructuración Economica en México [Sección de libro]. - [s.l.] : Claves Latinoamericanas, 1998.

Rocio Llamas Puerto de Veracruz. - Veracruz : [s.n.], 2012.

South Worth J.R El Estado de Veracruz-Llave [Libro]. - Veracruz-México : Limusa, 1900.

Transportes Secretaría de Comunicaciones y [www. sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx) [En línea]. - 10 de Julio de 2010. - 05 de Enero de 2014. - <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/puerto-de-veracruz-de-clase-mundial-y>.

Wordpress Wordpress [En línea]. - 22 de Abril de 2013. - 06 de Marzo de 2014. - <http://elordenmundialfast.wordpress.com/2013/04/22/principales-puertos-del-mundo>.
