



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL
EN EL DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO:
EL DESARROLLO PORTUARIO DE MÉXICO EN EL
CASO DE MANZANILLO, COLIMA.**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA

CYNTHIA CARDOSO CASTAÑÓN



DIRECTOR: DR. JUAN CARLOS VELÁZQUEZ ELIZARRARÁS

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX., 2017



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.

AGRADECIMIENTOS

“Felicidad es entregarse a la inmensidad del presente, teniendo siempre en el alma la palabra: gracias”

Jodorowsky

La presente investigación es fruto del esfuerzo conjunto de todas las personas que estuvieron a mi alrededor llenándome de ímpetu para finalizar después de un largo camino, las cuales el universo colocó en el lugar y tiempo perfecto, influyendo directa e indirectamente en la totalidad de mi ser, ya que el crecimiento obtenido a lo largo de la investigación no solamente es académico, también es personal.

El agradecimiento principal es a mi mamá Guillermina Castañón, que a pesar de sus métodos poco ortodoxos para demostrar cariño y apoyo siempre ha estado presente en mis mayores logros, siendo este uno de ellos. Gracias por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad, la mano dura por fin ha rendido frutos y es apenas el inicio de una vida llena de éxito en la que siempre caminarás a mi lado, con mi abuela Margarita que nos vigila desde cerca.

Gracias a mis hermanos Carolina y Miguel Ángel por ser mi ejemplo a seguir y mi apoyo incondicional en la turbulencia, siempre creyendo en mí e impulsando mis logros, de igual modo agradezco a mi familia por conformar el círculo de personas que me brindan su cariño invaluable y que siempre están presentes en mi evolución.

A Miguel Ángel Arredondo por caminar conmigo paso a paso, por siempre confiar en mis capacidades y levantarme cuando todo parecía perdido. Agradezco infinitamente a la vida por cruzar nuevamente nuestros caminos en los momentos en los que más nos necesitábamos y por ser mi fuente eterna de inspiración.

A mis amigas, Patricia Sigüenza, Citlalli Mirón y Regina Encinas por siempre ser la fuente de mi felicidad y mi sostén en los peores momentos de mi vida, las adoro y admiro de sobremanera chiquis.

Agradezco infinitamente a mi asesor Dr. Juan Carlos Velázquez Elizarrarás por brindarme su apoyo incondicional y compartir su conocimiento a fin de nutrir la presente investigación.

Finalmente, mi Tesis está dedicada especialmente a mi alma máter la Universidad Nacional Autónoma de México, por haberme formado con la mejor educación del país, por ello la presente investigación tiene la finalidad de retribuir el conocimiento obtenido en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, a través de los académicos que día a día dejan parte de su ser en cada alumno que incitan al pensamiento crítico y la deconstrucción de las teorías que no nos permiten avanzar como sociedad.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO 1.	
1. El Derecho Marítimo Internacional.....	17
1.2. El Comercio Internacional y la globalización como catalizador del aumento de los flujos de mercancías.....	22
1.2.1. Comercio Exterior de México.....	28
1.2.2. Tratados de Libre Comercio y principales socios comerciales.....	30
1.3. La era de las privatizaciones portuarias.....	32
1.3.1.1. Los puertos en el comercio internacional.....	37
1.3.1.2. Concepto y fundamentos básicos del puerto.....	40
1.3.1.2.1. Funcionamiento del puerto.....	44
1.3.1.2.2. Zona de influencia del puerto.....	46
1.3.1.2.3. Clasificación de los puertos.....	49
CAPÍTULO 2.	
2. Tendencias recientes de los puertos en el mundo y el transporte marítimo internacional.....	57
2.1. Importancia de los puertos y el transporte marítimo en el comercio internacional.....	58
2.1.1. Características y funcionamiento de los principales puertos del mundo....	63
2.1.1.1. Shanghái.....	63
2.1.1.2. Dubái.....	65
2.1.1.3. Rotterdam.....	66
2.1.1.4. Los Ángeles.....	67
2.1.2. Evolución tecnológica aplicada en el desarrollo portuario.....	68
2.1.2.1. La importancia del contenedor en el transporte marítimo internacional.....	73
2.1.2.2. Clasificación de los buques y su crecimiento exponencial.....	77
2.1.3. Concentración del transporte internacional marítimo.....	82

2.1.3.1.	Alianzas marítimas.....	83
2.2.	El régimen internacional del transporte internacional marítimo.....	86

CAPÍTULO 3.

3.	El transporte multimodal como nodo en el desarrollo portuario.....	92
3.1.	La triada compuesta por la infraestructura, el transporte y la logística.....	93
3.1.1.	Infraestructura.....	94
3.1.2.	Transporte.....	96
3.1.3.	Logística.....	97
3.1.4.	Importancia de la triada en el desarrollo económico.....	99
3.2.	La integración de los medios de transporte como factor nodal del desarrollo portuario.....	102
3.2.1.	Surgimiento y evolución del transporte multimodal.....	105
3.2.1.1.	Transporte multimodal: Concepto y funcionamiento.....	109
3.2.1.1.1.	Operador de transporte multimodal.....	112
3.2.1.1.2.	Contrato de transporte multimodal de mercancías.....	113
3.2.1.2.	Ventajas de la utilización del transporte multimodal.....	114
3.2.1.3.	Problemas y obstáculos en la implementación del transporte multimodal.....	115
3.2.1.4.	Reglamentación jurídica del transporte multimodal.....	116
3.2.1.4.1.	El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.....	116
3.2.1.4.2.	Reglas de la UNCTAD y CCI relativas a los documentos del transporte multimodal.....	118

CAPÍTULO 4.

4.	Estructura de los puertos mexicanos y el estudio de caso del puerto de Manzanillo.....	121
4.1.	Características fundamentales de los puertos en México.....	122
4.1.1.	Historia del puerto de Manzanillo.....	133

4.1.2. Aspectos generales del puerto de Manzanillo.....	136
4.1.2.1. Breve análisis de la infraestructura del puerto.....	136
4.1.2.1.1. Hinterland del puerto de Manzanillo.....	143
4.1.2.1.2. Foreland del puerto de Manzanillo.....	143
4.1.2.2. Redes de transporte.....	144
4.1.3. El surgimiento de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.....	147
4.1.3.1. Principales funciones de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.....	149
4.1.3.1.1. Evolución del puerto a partir de la instauración de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.....	152
4.1.3.1.2. Implementación de las tecnologías de la información y Certificaciones en el puerto de Manzanillo.....	158
4.1.4. El papel de las relaciones comerciales México – Asia Pacífico en la inserción del puerto de Manzanillo al mercado mundial.....	164
4.1.4.1. Posicionamiento mundial y regional del puerto de Manzanillo.....	168
4.1.4.2. Principales socios del puerto de Manzanillo.....	177
Conclusiones.....	174
Prospectiva y proyectos futuros para el desarrollo del puerto de Manzanillo.....	182
Fuentes de consulta.....	188
Anexo 1. Fotografías documentales de la estancia de investigación en la Facultad de Comercio Exterior de la Universidad de Colima y visita al puerto de Manzanillo por parte de su Administración Portuaria Integral.....	203

Índice de cuadros, gráficas, esquemas y mapas

Cuadro 1: Los 10 puertos más importantes del mundo en el manejo de contenedores en 2012 y 2013.....	61
Cuadro 2: Clasificación de los buques.....	78
Cuadro 3: Comparación entre el Transporte Nacional e Internacional.....	97
Cuadro 4: Funciones de la logística avanzada.....	98
Cuadro 5: Beneficios de la implementación del contenedor.....	107
Cuadro 6: Fundamentos y utilización del Transporte Multimodal de Mercancías.....	111
Cuadro 7: División de funciones en el sistema portuario nacional.....	130
Cuadro 8: Infraestructura, Operadores y Navieras en el Puerto de Manzanillo...	138
Cuadro 9: Infraestructura portuaria de Contecon Manzanillo.....	141
Cuadro 10: Servicios portuarios del Puerto de Manzanillo.....	142
Cuadro 11: Funciones de la API Manzanillo.....	149
Cuadro 12: Organigrama y funciones específicas de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.....	150
Cuadro 13: Evolución de la capacidad del Puerto de Manzanillo 1993-2015.....	155
Cuadro 14: Productividad en contenedores del Puerto de Manzanillo 1993-2015.....	156
Cuadro 15: Evolución de los servicios portuarios del Puerto de Manzanillo 1993-2015.....	156
Cuadro 16: Tecnologías de la información utilizadas en el Puerto de Manzanillo.....	159
Cuadro 17: Productos de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.....	160
Cuadro 18: Certificación, Premios y Acuerdos del Puerto de Manzanillo.....	161

Cuadro 19: Principales relaciones comerciales del Puerto de Manzanillo.....	171
Gráfica 1: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de Shanghái 2000-2013.....	65
Gráfica 2: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de Dubái 2000-2013.....	66
Gráfica 3: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de Rotterdam 2000-2013.....	67
Gráfica 4: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de los Ángeles 2000-2013...	68
Gráfica 5: Movimiento anual de TEU'S de Puertos Mexicanos 2006-2013.....	125
Gráfica 6: Movimiento histórico por tipo de carga del Puerto de Manzanillo 1992-2014.....	155
Esquema 1: Evolución del tamaño de los buques portacontenedores.....	80
Esquema 2: Clasificación y Administración de los Puertos mexicanos.....	123
Esquema 3: Origen de la importación del Puerto de Manzanillo.....	170
Esquema 4: Destino de la exportación del Puerto de Manzanillo.....	171
Mapa 1: Zona de influencia al interior de México.....	143
Mapa 2: Zona de influencia al exterior de México.....	144

Introducción

El planeta en el que vivimos llamado “Tierra”, está compuesto paradójicamente de 71 % de agua, es por lo anterior que el estudio del mar ha sido fundamental a lo largo de la historia, ya que nos ha mostrado que quienes lo utilizan, ejercen un poder sobre la tierra, basta recordar que desde la remota antigüedad los Estados se fueron dando cuenta de su importancia y lo utilizaron para diversos fines, por ejemplo, en el comercio, la guerra y las conquistas.

El estudio del mar ha evolucionado a lo largo de los siglos, y se ha transformado atendiendo a las diversas necesidades que emanan de la realidad de determinado tiempo, sin embargo, el campo de estudio requiere un incremento en las investigaciones que coadyuven a su entendimiento y regulación.

Es en este sentido que el derecho marítimo internacional converge en el derecho internacional público y privado, sin embargo, muestra su especificidad, dinamismo y autonomía para que en el marco de los límites y libertades que consagra, se permita la utilización del mar y se regule la propia actividad marítima.

El derecho marítimo internacional posee gran relevancia atendiendo a que es de la observancia de todos los países del mundo y en especial de los que poseen litorales y grandes zonas marítimas a su jurisdicción. Es por lo anterior que se encuentra inscrito dentro de la agenda de las relaciones internacionales en el eje disciplinario del derecho internacional.

Sin embargo y contrariamente a la relevancia que se ha mostrado, los estudiosos y especialistas en derecho marítimo internacional constituyen un número reducido en comparación con el gran campo de estudio que reviste la disciplina, es por ello que las investigaciones realizadas no son suficientes para la comprensión de la evolución y dinamismo de las actividades de los humanos en el mar.

Basta decir que siguiendo la línea de la globalización y el capitalismo económico, las relaciones comerciales internacionales siguen la tendencia de movilidad y transportación de mercancías por el medio marítimo dada la condición del propio planeta, derivado de que se pueden disminuir los costos y facilitar el desplazamiento de mercancías en mayor cantidad y menor tiempo, debido al

crecimiento exponencial de los puertos y buques que ayudados por la inserción de la tecnología en las actividades portuarias, es por lo anterior que los puertos surgen como nodos de conexión en la creciente globalización.

En el contexto internacional el comercio muestra un acelerado crecimiento de los flujos de mercancías dada la apertura comercial y la globalización económica, fomentando la creación de los “puertos pivotes” que buscan concentrar carga fuera de su zona de influencia tradicional alcanzando lugares dentro y fuera del país.

Las tendencias recientes del transporte marítimo internacional y de los puertos han sido los elementos fundamentales para el sustento de la propia globalización económica y la creciente apertura comercial, sustentándose en la implementación de la tecnología en los buques y puertos para transformarlos en espacios eficientes en los que primen la rapidez y movilidad de mercancías como constantes.

No obstante, la tarea no es sencilla, por el contrario, son pocos los que han logrado consolidarse como “puertos pivote”, en los cuales se han construido mega terminales que atienden los movimientos masivos de mercancías, aplicando la tecnología e instalaciones adecuadas que permitan un alto rendimiento sin demoras en las actividades portuarias.

Para lograr lo anterior es fundamental el debido funcionamiento del transporte multimodal, facilitando la integración del mar con la tierra, ya que con él, la funcionalidad de los medios de transporte agiliza la movilidad de las mercancías a sus puntos de destino, lo cual aumenta la zona de influencia del puerto, y que atendiendo a las demandas del mercado, consolida u obstaculiza las redes del desarrollo portuario.

La ubicación geográfica de México, es sumamente particular, ya que se encuentra en una posición privilegiada que le permite tener dos salidas al mar, formando parte de los únicos 19 países con tal característica, en el caso específico, nuestro país se encuentra situado en medio de los dos océanos más grandes del mundo: Atlántico y Pacífico, lo cual permite tener mayores

posibilidades de uso y explotación de las riquezas que prevé el mar, tanto físicas como de movilidad.

Si bien se han llevado a cabo acciones que permiten la apertura comercial del país, como los Tratados de Libre Comercio, estas grandes lecciones y posiciones privilegiadas no han sido percatadas por los gobernantes que han dejado de lado el estudio y aprovechamiento del mar, desaprovechando oportunidades fundamentales para el crecimiento y desarrollo comercial de México.

Es por lo anterior que es necesario que la atención de los estudios de las personas interesadas en las actividades portuarias mexicanas con el resto del mundo versen sobre propuestas que ayuden al mejor aprovechamiento de la posición geográfica favorable de nuestro país y del propio contexto internacional que coadyuva al crecimiento y expansión de las redes y flujos comerciales que necesitan puertos y conexiones funcionales, lo cual es uno de los objetivos primordiales de la presente investigación.

En el Capítulo 1, se estudiará el derecho marítimo internacional desde una visión amplia de la materia comprendiendo aspectos principalmente de derecho internacional público y privado, ya que, si bien el derecho es uno solo y como tal debe estudiarse por razones prácticas y por sistematización docente, se ha dividido en ramas autónomas.

Por ello se ubica al derecho marítimo internacional como un eje de gran relevancia para las relaciones internacionales dada la condición geográfica del planeta tierra. Éste estudio ha tenido un auge significativo, específicamente a partir de la creación de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas que dio origen emanándolo de la Convención sobre el Derecho del Mar, sin embargo, como en todas las ramas de las Ciencias Sociales y de la vida misma, no es estático y por el contrario, va transformándose para atender a las necesidades de la vida diaria.

Para comprender esta nueva realidad que se transforma constantemente y se enfrenta a nuevos retos, en este capítulo se realizará un estudio crítico del mar

y su utilización en el marco del derecho internacional marítimo, con la finalidad de contextualizar la situación actual.

Posteriormente se esbozará brevemente el comercio internacional y el impacto de la globalización, el comercio exterior de México para esbozar los Tratados de Libre Comercio signados así como nuestros socios comerciales, las privatizaciones, la apertura comercial en los flujos de mercancías y las redes mercantiles, para finalizar con un análisis detallado de los puertos con el objetivo de mostrar su funcionamiento e importancia para nuestra investigación.

En el Capítulo 2 se analizarán las tendencias recientes de los puertos en el mundo y el transporte marítimo internacional y para ello se presentarán brevemente los principales puertos hub del mundo y su funcionamiento, afirmando que la tendencia por movilizar las mercancías del comercio internacional por el medio marítimo es cada vez mayor, abriendo posibilidades que pueden ser aprovechadas para el desarrollo portuario de puntos específicos que cuentan con las condiciones necesarias para convertirse en referentes a nivel regional y mundial.

Para ello es necesaria la diversificación de las redes de comunicación recíprocas en los países ya que el comercio internacional exige una mayor movilidad dotada de eficiencia y rapidez que permita la fluidez de las mercancías de modo que se disminuya el tiempo de entrega para no generar costes adicionales.

El comercio marítimo internacional nos enfrenta a un viejo paradigma “el sistema mundo capitalista” que dotado de nuevas caras se ha valido de diversas herramientas que lo han transformado para crecer exponencialmente, entre ellas, la tecnología. De modo que se permite la interacción de diversas regiones, continentes y países por medio del funcionamiento del proceso productivo independientemente de su cercanía o lejanía geográfica.

Como ejemplo del funcionamiento de los puertos hub se expondrá brevemente la situación de los principales a nivel mundial por continente, siendo los siguientes: Shanghái en Asia, Dubái en los Emiratos Árabes Unidos, Rotterdam en Europa y finalmente Los Ángeles en América. Dotando de un

panorama general del funcionamiento de los mismos con características similares, entre las cuales destacan, infraestructura, transporte multimodal, megabuques, hinterland y foreland ampliado, concentración y distribución de mercancías a puertos regionales, tecnologías de la información, facilitación de procesos aduanales, entre otros.

Es por ello que sin duda se atañe a la apertura comercial y la globalización económica la reestructuración de los medios de transporte que han derivado en abruptos cambios en el ámbito marítimo portuario, esto de la mano de un fundamental proceso de innovación tecnológica en las comunicaciones, que ha derivado en el crecimiento exponencial de los buques, de las terminales portuarias y la concentración del transporte internacional marítimo en las Alianzas mundiales.

Sin embargo, el proceso no es aislado y está ceñido al régimen internacional del transporte marítimo que busca regular todas las actividades marítimas y portuarias, es por lo anterior que resulta fundamental abordar el papel de organizaciones internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

En el Capítulo 3 se presentará al transporte multimodal como nodo en el desarrollo portuario debido a que la correcta articulación del transporte marítimo con el transporte terrestre en ferrocarril y autotransporte facilita la recepción y entrega de las mercancías, lo cual supone un menor costo en el traslado debido a la reducción de los tiempos de movilización de la carga.

Dicho lo anterior será necesario exponer las ventajas, problemas y obstáculos que tiene la implementación del transporte multimodal en las operaciones portuarias.

Ésta actividad no se ha podido llevar a cabo en la mayoría de los puertos del mundo ya que si bien las empresas que ofrecen los servicios multimodales existen y operan no están debidamente articuladas e integradas por la deficiente infraestructura carretera y ferroviaria, además de la desvinculación de los enlaces territoriales fuera de la zona de influencia interna de un puerto (hinterland).

Así mismo, se esbozará brevemente el papel de las Organizaciones Internacionales en el funcionamiento y composición del derecho marítimo y todas sus ramificaciones.

En el Capítulo 4 se presentará el caso específico del puerto de Manzanillo, ubicado en el estado de Colima, con el objeto de comprender su génesis, desarrollo y posicionamiento a nivel mundial.

En este sentido debemos comprender que en México la situación de todos los puertos durante la época del modelo de sustitución de importaciones era similar, el papel del Estado era fundamental, además de que los flujos comerciales se concentraban principalmente en los granos y mercancías tradicionales de bajo valor agregado, lo cual los mantuvo en parámetros de igualdad.

Posteriormente y como consecuencia de la crisis del modelo de sustitución de importaciones, se inicia en México a partir de 1983 una etapa de apertura comercial que contempló principalmente la redefinición del papel del Estado, el cual impulsaría una política de desregularización y liberalización económica.

Lo anterior llevó a consolidar una lógica de apertura neoliberal que con base en la Ley de Puertos de 1993 dio origen a la creación de una Administración Portuaria Integral. Sin embargo, a más de 20 años de su creación, son escasas las que han mostrado un crecimiento constante, por el contrario, el estancamiento y visible retroceso impera en los puertos mexicanos.

Contrario a esta tendencia y con una exitosa inserción en la lógica portuaria mundial, despunta el Puerto de Manzanillo en Colima, el cual ha mostrado un crecimiento constante a partir de la creación de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V en 1993 que inició su operación en febrero de 1994.

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo (en adelante API Manzanillo), a partir de 1993 multiplicó las cesiones parciales de derechos al capital privado, lo cual generó un rápido crecimiento de los volúmenes de carga manejados principalmente por la fuerte injerencia de la naviera más grande del país “Transportación Marítima Mexicana” (TMM).

No obstante, este crecimiento no fue aislado, y por el contrario no solo se debe a la entrada de capital privado, sino que su ubicación geográfica facilitó su rápido posicionamiento a nivel internacional, además del contexto y las situaciones que lo han favorecido, tal es el caso de la recepción de flujos de insumos y bienes de capital procedentes de países asiáticos como Japón y China principalmente.

Por otra parte, el repunte del puerto se debió a la diversificación de las cadenas productivas que además de productos tradicionales han incorporado paulatinamente productos de alto valor agregado, que se caracterizan por su mayor grado de sofisticación.

En México, y específicamente en el puerto de Manzanillo las acciones emprendidas para la renovación y crecimiento de las terminales especializadas han sido diversas, y han estado encaminadas a la recepción de contenedores,

Más no se trata solo de exponer las condiciones actuales del Puerto de Manzanillo sino buscar los factores que pueden aprovecharse para la consolidación como puerto referente a nivel internacional y focalizar los aspectos en contra que pudieran obstaculizar su desarrollo.

Una vez esbozada la introducción al emocionante tema que nos atañe afirmamos que este nuestro objetivo es comprender y demostrar que el estudio de los puertos a nivel internacional está determinado por el análisis integral y actualizado del derecho marítimo internacional, además de explicar y conocer las tendencias internacionales que rigen hoy en día el funcionamiento de los puertos y el transporte multimodal internacional para finalmente delimitar las posibilidades y exaltar los límites que tiene México de poseer un puerto pivote en Manzanillo, Colima.

Para lograrlo es necesario realizar un análisis integral de los temas que se encuentran inmiscuidos en su funcionamiento, por ello específicamente se busca esbozar el contenido y la importancia del derecho marítimo internacional como derecho autónomo en el que convergen aspectos del derecho internacional público como de derecho internacional privado, para contextualizar y conceptualizar fundamentos básicos para la comprensión y entendimiento de las actividades marítimas.

Posteriormente comprender la importancia de los puertos y el transporte internacional en el comercio analizando las tendencias que hoy en día rigen el mercado internacional, a través del análisis de los principales puertos en el mundo, la evolución del transporte internacional y el régimen que los regula.

Además de fundamentar las razones por las cuales el transporte multimodal es clave en el desarrollo portuario, por medio de la conceptualización, análisis de funcionamiento y el marco jurídico que lo enviste.

Para finalmente mostrar los límites y posibilidades que el Puerto de Manzanillo tiene para convertirse en puerto pivote una vez estudiadas sus peculiaridades.

Una vez analizados los temas anteriores, se busca demostrar que el derecho marítimo es fundamental para comprender el uso del mar para actividades humanas, en este sentido y dadas las condiciones geográficas del planeta tierra es medular para la comprensión del funcionamiento de los puertos y el transporte en el ámbito internacional.

Acompañado de que las tendencias internacionales muestran que el transporte marítimo es la forma más práctica y económica de trasladar las mercancías del comercio internacional a través de puertos pivote, para ello es necesaria la debida integración de los medios de transporte consagrados en el transporte multimodal.

Finalmente determinar que en México se tiene la posibilidad de consagrar un puerto pivote en Manzanillo, Colima dadas sus redes y condiciones geográficas.

CAPÍTULO 1

El derecho marítimo internacional

Para dar inicio al análisis del derecho marítimo es necesario partir de su génesis e importancia con la finalidad de transmitir y justificar la necesidad del incremento de las investigaciones en esta materia, toda vez realizado lo anterior se procederá a comprobar que la globalización fue el detonador del crecimiento acelerado de la utilización del mar con fines de transporte internacional, dando pie a la consolidación y posterior jerarquización de los puertos.

El derecho marítimo posee una gran relevancia debido a que se encuentra presente en todas las fases de la actividad marítima y en especial para aquellos países que poseen litorales y grandes zonas marítimas a su jurisdicción.

Es así que el derecho marítimo es un “crisol multidisciplinario que engloba con mayor precisión la realidad fáctica actual, pues permite incorporar toda la amplia gama de situaciones e intereses jurídicos que, a estas alturas de la historia, presenta la actividad del hombre en el mar.”¹

Lo anterior coloca al derecho marítimo como un derecho autónomo “que se pretende sea completo y autosuficiente en su regulación en coordinación entre las normas nacionales, y los convenios internacionales vigentes tanto de derecho público como de derecho privado”²

“Desde la antigüedad romana, se ha venido haciendo la distinción arbitraria entre derecho público y derecho privado. Según se observe en una institución el predominio de interés privado o el público. Pero ambos intereses suelen entrelazarse, y en ocasiones, como sucede en la problemática del derecho marítimo, es imposible delimitar fronteras”.³

Toma su carácter de internacional y se desenvuelve en el marco de las relaciones internacionales, derivado de la complementariedad de las disciplinas que intervienen en la regulación del uso y aprovechamiento del mar.

¹S/A, “El derecho marítimo internacional y la eficiencia de los puertos mexicanos” [En línea], México, Escuela Superior de Comercio Internacional, Dirección URL: <http://www.etta.edu.mx/el-derecho-maritimo-internacional-y-la-eficiencia-de-los-puertos-mexicanos/> [Consulta: 01 de diciembre de 2016]

² Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, México, Editorial Porrúa, Segunda Edición, 2004, p. 5.

³ Íbidem, p. 6.

Si bien, jurídicamente, ningún país posee títulos de propiedad del mar, a lo largo de la historia ha sido necesario que los Estados alcancen acuerdos para su uso, navegación y explotación.

Es por lo anterior que la principal premisa es la negociación entre los Estados a través de las relaciones internacionales, tomando su motivación a partir de los intereses particulares que se tengan en determinada situación como son: conflictos bélicos, motivaciones económicas, preservación del medio ambiente, seguridad, entre otros.

No se conoce con exactitud el momento y fecha del nacimiento del Derecho Marítimo debido a que no se cuentan con datos exactos de su aparición y primer funcionamiento, no obstante, se puede afirmar que surge principalmente como respuesta a las exigencias estructurales y materiales del transporte y comercio marítimos. Las normas jurídicas reguladoras del transporte marítimo han sido determinadas en cada momento histórico principalmente por dos factores: por la organización económica de la industria navegatoria y los condicionantes técnicos del ejercicio de la navegación.⁴

Los primeros indicios del interés por el mar se dieron de forma limitada a través del comercio de manera costera o en mares semicerrados, como el Mediterráneo.⁵

Sin embargo, la posesión de espacios marítimos también ha sido razón de conflicto entre los Estados derivado de los beneficios y oportunidades que ofrece.

Las principales razones para el surgimiento de las regulaciones en materia marítima fueron los constantes conflictos de interés por la navegación con fines de conquista y principalmente la explotación de las riquezas que posee el mar en su interior para su posterior comercialización.

Es por lo anterior que Ripert define al derecho marítimo como “el derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objetivo es el comercio marítimo”

⁴ Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, México, Editorial Porrúa, Segunda Edición, 2004, p. 7

⁵ José Eusebio Salgado y Salgado “El poder del mar sobre la tierra”, [En línea], México, Multidisciplina, vol. 6, mayo agosto 2010, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/27794> [consulta: 18 de agosto de 2013]

Como ejemplo de los vastos beneficios que ofrece el control del mar, se puede mencionar el emprendimiento de la navegación con fines de exploración por parte de países europeos que sirvieron para posterior expansión, conquista y explotación de nuevos territorios que sirvieran a sus intereses, en específico España.

“España ejerció el poder marítimo y expandió el imperio español a toda la América Española fundando los virreinos de la Nueva España, de Perú, de Nueva Granada y de Río de la Plata...”⁶

A su vez el mar ha fungido como un teatro importante para la guerra, ejemplo de ello son las dos grandes guerras mundiales, de las cuales fue el escenario por excelencia. Y que a su fin promovieron la investigación para el estudio de un mejor aprovechamiento del mar lo cual coadyuvó para el fortalecimiento de la investigación para la consolidación de las potencias marítimas que se mantienen actualmente y que posteriormente abordaremos en el margen de un marco jurídico internacional.

Ahora bien, de la mano de las conquistas y las guerras, se iniciaron las principales actividades económicas para la explotación del mar, las cuales esbozaremos brevemente a continuación.

“El mar representa una importante fuente de riquezas, como es el caso de la pesca y de las algas marinas, base importante de la alimentación de millones de hombres; el petróleo y otros minerales.”⁷

Desde tiempos inmemoriales el hombre se ha servido de la pesca inicialmente con fines de alimentación, sin embargo, el desarrollo de la construcción de instrumentos de captura y la creación de barcos pesqueros la transformaron en la actividad productiva que actualmente conocemos.

“En los últimos 15 años la captura mundial se ha mantenido alrededor de los 70 millones de toneladas, las que se obtienen principalmente en las aguas

⁶ Ídem

⁷ José Eusebio Salgado y Salgado, “El poder del mar sobre la tierra”, [En línea], México, Multidisciplina, vol. 6, mayo agosto 2010, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/27794> [consulta: 18 de agosto de 2013] p 47

cercanas al litoral; de éstas, el 90% se captura en las aguas sobre la plataforma continental y sólo el 10% en aguas propiamente oceánicas.”⁸

Además de la pesca, otra de las actividades productivas que se desarrolló a raíz de la explotación del subsuelo del mar fue la industria petrolera, la cual tiene su génesis en el año de 1946 cuando se dio inicio a la exploración de las zonas costeras mundiales en búsqueda de la materia prima.⁹

En el marco del sistema capitalista de producción, las reservas petroleras constituyen un fuerte ingreso económico en los países que las poseen debido al creciente aumento de la demanda mundial de energía, convirtiéndose el petróleo en la principal fuente de energía que abastece a la humanidad actualmente.

De tal suerte que se puede concluir que “el dominio del mar trae consigo el dominio de la tierra”.¹⁰ Y que dadas estas condiciones ha sido necesaria la unificación de criterios para lograr un mejor aprovechamiento del mar y las actividades que se llevan a cabo en él.

Es en este sentido que Organizaciones Internacionales, principalmente en el seno de la Organización de las Naciones Unidas y tomando como punto de partida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, han incitado a la negociación de Convenios, Acuerdos y Memorandas Internacionales en materia marítima.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, surge ante la necesidad de considerar en conjunto los problemas de los espacios marinos con el principal objetivo de proveer de un “orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus

⁸Juan Luis, Cifuentes Lemus; et al., La industria pesquera. El Aprovechamiento de los recursos del mar, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

⁹ Juan Luis, Cifuentes Lemus; et al., La industria petrolera en el mar. El Aprovechamiento de los recursos del mar, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

¹⁰ José Eusebio Salgado y Salgado, “El poder del mar sobre la tierra”, [En línea], México, Multidisciplina, vol. 6, mayo agosto 2010, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/27794> [consulta: 18 de agosto de 2013] p. 51

recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos”.¹¹

Lo anterior para fortalecer la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones, promoviendo el progreso socioeconómico.

Posteriormente y en aras de continuar con los objetivos esbozados anteriormente se han logrado acuerdos en diversas materias que de manera técnica y específica unifican reglas y criterios creando instrumentos jurídicos vinculantes. Los temas que se han abordado son: abordajes, auxilio y salvamento marítimo, conocimiento de embarque, transporte marítimo, seguridad de la vida humana en el mar, líneas de carga, tráfico marítimo internacional, arqueo de buques, prevención de abordajes, prevención de la contaminación por buques, formación, titulación y guardia para la gente de mar, seguridad de los contenedores, entre otros.

Sin embargo, para el desarrollo de las actividades productivas antes mencionadas, debemos mencionar que una de las principales aportaciones del estudio del mar ha sido la consolidación de rutas marítimas que han incorporado a los mares en nuestra vida diaria, logrando así la posibilidad del traslado principalmente de mercancías y pasajeros en cualquier dirección que se desee.

Hoy en día, una de las actividades de mayor relevancia que tiene como escenario el mar es el transporte marítimo de mercancías, el cual se ha incrementado considerablemente a raíz de la creciente oferta y demanda de productos y materias primas fragmentadas en todo el mundo.

Lo anterior logrado gracias a la consolidación de rutas marítimas con un constante flujo de mercancías y pasajeros que les permiten arribar a cualquier punto del planeta tierra, consolidando así el incremento de los flujos económicos, capitalistas en el marco de la globalización.

De este modo, ante el creciente flujo comercial se propició la aparición de nuevos actores que, si bien se encuentran al interior de la influencia

¹¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [En línea], Dirección URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

gubernamental, al fusionarse o contar con capital privado se transforma y diversifican el área de estudio del derecho internacional marítimo.

Estos nuevos actores, que posteriormente se abordarán, son la génesis de nuevos paradigmas de interconexión ligados íntimamente al capitalismo y la globalización.

Generando de tal modo que comiencen a desvanecerse las fronteras rígidas y se diversifiquen los flujos de mercancías, que se mencionarán a continuación.

1.2. El comercio internacional y la globalización como catalizador del aumento de los flujos de mercancías.

Como se mencionó anteriormente, el derecho marítimo surge ante la necesidad de crear un marco jurídico apropiado que pueda adoptarse tanto en el nivel internacional como en el local, entre otros factores, para atender las exigencias del comercio internacional.

A efectos de la presente investigación, entre el universo de situaciones que abarca el derecho marítimo, analizaremos el ámbito comercial, es decir, aquel derecho que regula el comercio por mar, en específico lo que atañe al desarrollo portuario y al transporte multimodal de mercancías.

Es en este sentido que es de suma importancia lograr un estudio multidisciplinario en el que el derecho y comercio no pueden aislarse.

Ahora bien, el comercio internacional es el “conjunto de movimientos comerciales y financieros, y en general todas aquellas operaciones cualquiera que sea su naturaleza, que se realicen entre naciones.”¹²

El escenario mundial en el que se lleva a cabo la actividad comercial es cada vez más complejo y diverso por la variedad de actores que participan en la misma, aunado a los cambios tecnológicos que han repercutido directamente en la evolución de la producción y su posterior comercialización.

¹²s/a, Introducción al Comercio Internacional, [En línea], Facultad de Derecho UNAM, Dirección URL: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2951/4.pdf> (Consulta: 03 de diciembre de 2016)

Ahora bien, el término “globalización” se encuentra en boga alrededor del mundo, sin embargo, no existe una definición exacta y ampliamente aceptada de lo que comprende, es por lo anterior que para los efectos de la presente investigación se tomará el significado más común de la globalización económica.

La premisa para comprender la consolidación de la globalización es que “en los últimos años una parte de la actividad económica del mundo... aumentó en forma vertiginosa y parece estar teniendo lugar entre personas que viven en países diferentes.”¹³

Este incremento de las actividades económicas que rebasan las fronteras rígidas de los Estados, es decir, que son transfronterizas, adoptan diversas formas las cuales tienen lugar en comercio internacional y que se mencionarán a continuación.

En primer lugar, la destinación de una cantidad importante de los gastos dedicados a bienes y servicios en importaciones, en segundo lugar, la creciente porción de la producción nacional que es exportada en forma de inversión extranjera directa y la cual es realizada por empresas de un país para lograr su establecimiento y efectuar negocios en otros países, y por último el logro de la inserción en los flujos de mercados de capitales.¹⁴

Si bien la globalización no es una tendencia nueva, dado que se ha manifestado desde tiempos remotos, en la era moderna, ha tenido un auge significativo debido al clima político relativamente favorable que han propiciado las relaciones internacionales posterior a las guerras mundiales en el marco del funcionamiento de la Organización de las Naciones Unidas.

En materia comercial, favoreció el marco regulatorio que proporcionaron las negociaciones que dieron origen al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (en adelante GATT) y posteriormente a la Organización Mundial del Comercio (OMC).¹⁵

¹³ s/a, “¿Qué es la globalización?” [En línea] , Banco Mundial, Dirección URL: <http://www.bancomundial.org/temas/globalizacion/cuestiones1.htm> (Consulta: 12 de diciembre de 2014)

¹⁴ Ídem

¹⁵ Ídem

De las negociaciones mencionadas anteriormente derivó la idea de que “la globalización es una etapa superior dentro del proceso de internacionalización de capital y tiene que ver con la posibilidad organizativa y tecnológica de fragmentar y flexibilizar a escala planetaria los procesos productivos.”¹⁶

Esta reestructuración de la economía capitalista se ha caracterizado por la búsqueda de un nuevo modelo de acumulación de capital que ha fragmentado la producción a nivel mundial gracias a los avances científicos y tecnológicos, lo cual ha generado una diversificación de las etapas que integran al propio proceso productivo situándolo en diversos países y con la finalidad de encontrar ventajas competitivas en cada una de las ellas, lo que genera una constante transformación de los sitios en donde se encuentra el ciclo productivo.¹⁷

En el ámbito económico, la globalización supone una expansión de los mercados y de las potencialidades económicas de las sociedades, esto debido principalmente a la flexibilización de las fronteras producto de la creciente consideración del mercado como un ente supranacional.

Esta diversificación de las redes mercantiles que se posicionan en múltiples lugares del mundo ha devenido en la participación de nuevos actores que anteriormente no se contemplaban y que hoy en día tienen un papel fundamental en el desenvolvimiento de la economía, es decir, la injerencia de las empresas multinacionales y el capital privado.¹⁸

Hoy día, podemos afirmar que el comercio internacional en el marco de la globalización no es funcional de manera aislada, sino que por el contrario se han aumentado exponencialmente las conexiones dentro del ciclo productivo y se ha generado una mayor interdependencia entre los actores gubernamentales y privados que participan en él.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la globalización per sé, no transformó el funcionamiento de la movilización de mercancías a nivel mundial,

¹⁶ Carlos Martner Peyrelongue y María Aurora Moreno Martínez, “Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos.”, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano de Transporte, Publicación Técnica N° 162, Querétaro, p. 5

¹⁷ Carlos Martner Peyrelongue, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, Revista EURE, Vol. XXV, N°75, Chile, 1999, p. 104

¹⁸ *Ibidem*, p. 107

sino que estuvo acompañada de la apertura comercial en casi todos los países del mundo, en los cuales se dio un giro del modelo fordista o de sustitución de importaciones según sea el caso, al de la liberalización económica y las posteriores privatizaciones.

Es en este momento en el que los Estados abrieron sus mercados al capital privado y dejaron la gestión gubernamental exclusiva en manos del capital extranjero.

La triada << globalización, apertura comercial e innovación tecnológica>> generó los cambios de paradigma que han devenido en la situación que se vive hoy en día.

Es decir, se ha fragmentado la producción a nivel global y se ha buscado trabajar justo a tiempo, con base en la filosofía desarrollada inicialmente por empresas japonesas con el objetivo de aumentar la competitividad en los mercados globalizados, para lograr invertir lo mínimo en inventarios, reducir los tiempos de entrega de la producción, reaccionar rápidamente ante los cambios de la demanda y descubrir cualquier problema en la calidad.¹⁹

Con tal fragmentación y la creciente implementación de sistemas productivos que trabajan “justo a tiempo” las actividades de transporte y distribución cambian sus características y evolucionan para atender las nuevas necesidades del mercado y los actores que se desenvuelven en él. Por lo cual se han fortalecido y aumentado cada vez más su papel en el ciclo productivo.

Los medios de transporte, consideramos constituyen una pieza fundamental en la fragmentación de la cadena productiva, debido a que sin su correcto funcionamiento no puede considerarse el modelo justo a tiempo, lo cual genera pérdidas considerables proyectándose directamente en detrimento del espíritu de globalización económica.

Uno de los principales cambios generados ante el creciente auge de la globalización económica es la integración de los elementos que componen la cadena productiva, la cual inicia desde el momento en que se realiza la compra de

¹⁹Nelson Javier Tovar y William Ariel Sarache Castro, “Justo a tiempo y manufactura modular” [En línea], Revista Universidad EAFIT, enero a marzo 2000, Dirección URL: <http://www.ingenieria-industrial.net/downloads/sarache.pdf> p.50 (Consulta: 15 de enero 2014)

las materias primas y finaliza en la entrega de la mercancía en su presentación final directamente en el almacén del cliente.

La nueva concepción de la cadena productiva debe considerar que todos sus eslabones funcionen sobre un mismo objetivo, es decir, la entrega del producto final con tiempos reducidos, disminución de costos y altos estándares de calidad, dado que el proceso productivo se lleva a cabo de forma fragmentada y en territorios dispersos y lejanos.²⁰

Como podemos observar, la globalización es muy amplia, de tal modo que para efectos de la presente investigación sólo se abordará su papel en el comercio internacional, principalmente en el aumento de los flujos de mercancías que se trasladan por el medio marítimo.

Lo anterior debido a que dadas las condiciones del planeta tierra, el cual está cubierto en un 71% por mar²¹, el transporte marítimo es el medio que se ha visto mayormente transformado debido al impacto directo de la globalización en su funcionamiento y estructura.

Es entonces que la globalización del comercio y los avances tecnológicos que se han introducido en el transporte han dado origen a una reorganización del sistema económico marítimo a nivel mundial.

Lo anterior siendo facilitado porque es el medio que puede atender a un mayor espacio geográfico dadas las condiciones del planeta tierra esbozadas con anterioridad y por consiguiente brindar de una mayor cobertura a las redes y flujos comerciales, que se han consolidado a través de las principales rutas marítimas.

Además de que dado el crecimiento exponencial de los mercados que se diversifican a escala supranacional mediante redes productivas y territoriales extensas, es necesaria la transportación de un mayor número de mercancías en

²⁰ Carlos Daniel Martner Peyrelongue; María Aurora Moreno Martínez, "Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos", [En línea], 145 pp., México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001, Dirección URL: <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> [consulta: 17 de agosto de 2013]

²¹ José Eusebio Salgado y Salgado, "El poder del mar sobre la tierra", [En línea], México, Multidisciplina, vol. 6, mayo agosto 2010, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/27794> [consulta: 18 de agosto de 2013] p. 46

un mismo medio, lo cual hace idóneo al transporte marítimo, debido a su alcance y capacidad de traslado de mercancías.

Es en este contexto que un sector clave en la transformación del transporte internacional es el marítimo, debido a que las grandes empresas navieras del mundo se han esforzado por integrar los crecientes flujos de mercancías que se movilizan alrededor del planeta y que necesariamente deben proporcionar una debida interconexión para no romper el ciclo productivo. Esto debido a que cerca del 90% del comercio internacional es transportado por este medio.²²

“La mayor eficiencia de los servicios portuarios y de transporte marítimo han facilitado la compra de la venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo”²³

Ahora bien, el transporte marítimo no puede ser concebido sin la debida concepción del buque como medio fundamental para el movimiento de una mayor cantidad de mercancías en un mismo lugar, dando origen a la construcción de buques de mayor capacidad con la finalidad de conseguir una mayor eficiencia en el tiempo y costo de los traslados.

Además de que se pone de manifiesto que el transporte marítimo necesita de un punto de conexión con el espacio terrestre, de tal modo que se retoma la función de los puertos como espacios litorales que se transforman “en nodos principales de articulación de redes productivas crecientemente globalizadas”.²⁴

La importancia que han tenido los puertos es relativamente reciente, debido a que fueron espacios poco relevantes durante el periodo de sustitución de importaciones, además de que fueron poco estudiados y tomados en cuenta para los planes de desarrollo económico de cada país.

Hoy día, nos encontramos antes una red globalizada de intercambios mercantiles determinada por la interdependencia de los actores que confluyen en

²² Raymundo García Galloway, “80% del comercio mundial es por vía marítima”, [En línea], Méxicoport, Dirección URL: <http://mexicoport.com/noticias/10794/90del-comercio-mundial-es-via-maritima> [Consulta: 3 de junio de 2014]

²³ Carlos Martner Peyrelongue “Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México”, *Convergencia: Revista de Ciencias Sociales*, número 52, México, UAEM, enero - abril 2010, pp. 319

²⁴ Carlos Martner Peyrelongue, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, *Revista EURE*, Vol. XXV, N°75, Chile, 1999, p. 107

los procesos productivos, de tal modo que los puertos son lugares clave para el intercambio y distribución de las mercancías como se demostrará posteriormente.

1.2.1. Comercio Exterior de México

México no es un país que se encuentre aislado del mundo, por el contrario, se encuentra inserto en el comercio internacional y la globalización, formando parte de las redes y flujos comerciales.

Los intercambios económicos que día a día se llevan a cabo en nuestro país nos exigen sean atendidos de manera eficiente, es decir que México debe aprovechar las oportunidades que le brinda la diversificación de sus relaciones económicas y comerciales.

En las últimas décadas México se ha caracterizado por abrir su mercado al exterior, lo cual se ha traducido en apertura al capital privado en sectores de relevancia para la inversión extranjera, así como la adopción de diversos instrumentos jurídicos en la materia.

La apertura comercial de México se sitúa en la crisis del modelo de sustitución de importaciones, en la cual generalizadamente, los países de América Latina en el marco del GATT, abren sus economías para dar paso a una ola privatizadora que permitió la inversión extranjera en sectores que hasta ese momento se habían mantenido bajo el Estado.

De esta manera la economía obtuvo un dinamismo que fue acrecentándose con la firma de Acuerdos de Libre Comercio que entre otros objetivos buscan el incremento y diversificación de las importaciones y exportaciones.

Es en este sentido que México se ha caracterizado por ser un país que busca lograr la apertura comercial al minimizar la figura del gobierno en la economía, sin embargo, se tienen retos que afrontar, como son su clara dependencia de las exportaciones hacia Estados Unidos lo cual le impide explorar nuevos mercados.

“México se ha convertido en el segundo mercado de exportación de Estados Unidos y en la tercera mayor fuente de importaciones. En 2014, el comercio bilateral de bienes y servicios superó los 590.000 millones de dólares.

México tiene acuerdos de libre comercio con 46 países, con más del 90% del comercio bajo acuerdos de libre comercio. En 2012, México se unió formalmente a las negociaciones de la Asociación Transpacífica y formó la Alianza del Pacífico con Perú, Colombia y Chile”.²⁵

En 2016 México logró \$359.3 mil millones de dólares por concepto de exportaciones, las cuales son principalmente de productos manufacturados, petróleo y productos derivados del mismo, plata, frutas verduras, café, algodón, vehículos automóviles para el transporte de personas, oro en bruto, máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos y sus unidades y máquinas, aparatos y material eléctrico de los cuales el 81% fue exportado a Estados Unidos. En el caso de las importaciones logró \$372.8 mil millones de dólares entre los que se encuentran productos como máquinas para trabajar metales, productos de molino de acero, maquinaria agrícola, equipos eléctricos, piezas de automóviles para la fijación y reparación, aeronaves, piezas de aviones, automóviles, circuitos integrados monolíticos, gasóleo, circuitos electrónicos integrados y partes de monitores y proyectores de los cuales 47.3% fue importado de Estados Unidos, 17.7% de China y 4.4% de Japón.²⁶

En este sentido es importante destacar que si bien las exportaciones que México realiza son de bienes de bajo valor como lo es el sector agrario, la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX), realiza el retorno de mercancías que fueron modificadas, elaboradas o transformadas en alguna de estas empresas, lo cual supone una importación de insumos que posteriormente se exportan como bienes terminados, lo cual si bien es una iniciativa para fomentar las exportaciones, no es un producto totalmente mexicano.

²⁵Central Intelligence Agency, “México”, [En línea] Dirección URL; <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/mx.html>, (Consulta: 10 de enero de 2017)

²⁶ Carlos Martner Peyrelongue, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, Revista EURE, Vol. XXV, N°75, Chile, 1999, p. 129

1.2.2. Tratados de Libre Comercio y Principales Socios Comerciales.

En busca de diversificar las relaciones comerciales de nuestro país hacia el exterior y en aras de promover e impulsar las importaciones y exportaciones, México a partir de 1994 ha suscrito 12 Tratados de Libre Comercio con 46 países (TLCs), 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) con 33 países y 9 acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).²⁷

En este orden de ideas, participa activamente en organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

TRATADO	PAÍSES	ENTRADA EN VIGOR	
AMÉRICA			
1) TLCAN	EUA, Canadá y México	1994	El TLC con América del Norte es considerado el más representativo. En 1993, antes de firmar el TLC, México reportó 51,000 millones de dólares (mdd) en ventas al extranjero, en contraste con los 380,000 mdd registrados en 2013, de acuerdo con cifras de la Organización Mundial del Comercio (OMC).
2) TLCG3- Méx-Colombia	México y Colombia (Anteriormente formaba parte Venezuela)	1995 (2011)	Inicialmente también contemplaba a Venezuela, pero en 2006 quedó fuera luego de que el entonces presidente, Hugo Chávez, lo consideró perjudicial para los empresarios venezolanos. En 2011, tras dos años de renegociaciones, México y Colombia actualizaron los términos.
3) TLC Méx-Chile	México y Chile	1999	Este TLC ha permitido que 99.7% de los envíos de México a Chile esté totalmente desgravado. En 2010, el intercambio comercial alcanzó los 3,900 mdd, según datos del gobierno chileno.
4) TLC Méx-Uruguay	México y Uruguay	2004	Ventajas arancelarias para el intercambio de productos pesqueros, agropecuarios e industriales.
5) TLC Méx-Perú	México y Perú	2012	Se pactó el acceso preferencial de más de 12,000 productos peruanos a México, así como de bienes de consumo, línea blanca y tecnología de elaboración nacional hacia el

²⁷ Secretaría de Economía, Comercio Exterior / Países con Tratados y Acuerdos firmados con México, [En línea] Dirección URL: <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico?state=published>, (Consulta: 03 de febrero de 2017).

			país sudamericano
6) TLC Méx-Centroamérica	Guatemala, Nicaragua, Salvador, Honduras, Costa Rica y México	2013	Inicialmente contemplaba sólo a El Salvador y Nicaragua, pero en 2013 se incorporaron Honduras, Costa Rica y Guatemala, con los que México ya tenía tratados previos.
7) TLC Méx-Panamá	México y Panamá	2015	Sustituyó dos acuerdos previos y su negociación tomó 16 años. Con su puesta en marcha, ambos países pactaron desgravar productos pesqueros, agropecuarios e industriales en un margen de entre 72% y 81% del universo total.
8) Alianza del Pacífico	Mecanismo de integración regional conformado por Chile, Colombia, México y Perú,	2016	Concentran 50% del comercio exterior de América Latina. Instrumento que busca la creación de mercados atractivos entre los firmantes, para lograr mayor competitividad internacional.
EUROPA			
9) TLCUEM	Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Reino Unido. (Unión Europea)	2000	Segundo destino de las exportaciones nacionales y la segunda fuente de inversión extranjera
10) TLC AELC	Suiza, Noruega, Islandia, Liechtenstein (Asociación Europea de Libre Comercio)	2001	Liberalización progresiva y recíproca para el intercambio de bienes y servicios entre ambos países, principalmente en los sectores industrial y agropecuario
Medio Oriente			
11) TLCIM	México e Israel	2000	Ventajas en los mercados de agricultura, tecnologías de la información, saneamiento, energía, agua y cuidado de la salud.
Asia			
12) TLC Méx-Jap	México y Japón	2005	Ventajas arancelarias en los sectores agropecuario, pesquero y de industria. A partir de su puesta en marcha, según datos de la SE, el intercambio entre ambas naciones ha crecido 64%, lo que coloca a Japón como el cuarto socio comercial de México.

Elaboración propia con datos de <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico?state=published>

Si bien Estados Unidos continúa siendo el principal socio comercial de México, la política de apertura comercial y búsqueda de la diversificación de los mismos a través de la firma de 12 Tratados de Libre Comercio ha coadyuvado a que en cierta medida consolidemos nuevos socios comerciales alrededor del mundo siendo los principales Estados Unidos, Canadá, Brasil, Alemania, Italia, China, Corea del Sur, Japón y Taiwán.

1.3. La era de las privatizaciones portuarias

Una vez comprendido que la globalización, la apertura comercial y la innovación tecnológica han sido los puntos nodales en la transformación de la economía mundo capitalista, que se caracteriza por procesos de apertura comercial generalizados y de la desregulación y privatizaciones de sectores fundamentales en el crecimiento económico de los países, damos pie a una breve revisión de la situación de los puertos, anterior a la privatización generalizada en América Latina y específicamente en México.

El desinterés hacia los puertos fue una constante durante la aplicación del modelo de desarrollo “hacia adentro” basado en la sustitución de importaciones, principalmente porque resultaban innecesarios, dado que la producción de los países generalmente tendía a quedarse en los mismos.

De tal suerte que el proteccionismo estatal redujo sus actividades y se fueron poco a poco debilitando sus contactos al exterior. Estas medidas generaron principalmente que la importancia de los puertos se minimizara y dejaran de ser un punto de encuentro entre lo interno y lo externo, además de que su función principal de lugar de intercambio mercantil quedó relegada.²⁸

En esta etapa, el puerto estableció pocos vínculos al exterior, lo que produjo fronteras rígidas que impidieron el intercambio de productos y debilitaron su función como centro de enlace entre países multidiversos, esto debido a que su desarrollo provenía de los mercados nacionales y sus vínculos se limitaban a territorios inmediatos geográficamente.

²⁸ Carlos Martner Peyrelongue, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, Revista EURE, Vol. XXV, N°75, Chile, 1999, p. 109

Estas tendencias de aislamiento y proteccionismo se acompañaron de la nula integración de los medios de transporte. Acciones que derivaron en el estancamiento y simple función de almacenaje de los puertos debido a la ruptura de la carga y las largas estancias que implicaban un almacenaje de bodega. Función que limitaba el buen funcionamiento del puerto dadas sus escasas interconexiones.

De modo que nos encontramos ante un desaprovechamiento generalizado de las bondades del mar que mencionamos con anterioridad, lo cual produjo un estancamiento y deterioro de los recintos portuarios.

Sin embargo “ante la crisis del modelo de sustitución de importaciones y del proyecto desarrollista de América Latina, así como el agotamiento, a nivel mundial, del régimen de acumulación fordista, la situación de los puertos y sus vinculaciones territoriales ha tendido a modificarse”²⁹

Esto debido a la nula inversión que se destinó para el funcionamiento de los puertos con base en la protección de las industrias nacionales ante la competencia extranjera, que generó en conjunto con la ineficiencia de las industrias nacionales una crisis generalizada que rompió el paradigma existente y dio paso a un nuevo modelo que atendiera las interconexiones necesarias para una mejora en los intercambios comerciales.

Ahora bien, la situación de los puertos mexicanos era similar a la de los demás en América Latina, los cuales se caracterizaban por estar controlados totalmente por los gobiernos federales correspondientes a través de diversos organismos, en el caso de México por medio de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante SCT)³⁰

El funcionamiento de los puertos y la prestación de los servicios portuarios se llevaban a cabo a través de sociedades mercantiles paraestatales, mismas que contaban con contratos de exclusividad con los sindicatos, lo cuales se encargaban de dotar de los servicios portuarios necesarios a los clientes. No

²⁹ Íbidem p. 106

³⁰ Víctor Paredes, La experiencia Mexicana: hacia una reforma portuaria en Privatización de puertos en México: Reformas y mercados de servicios portuarios, CIDAC , 2007, p. 42

obstante, la proliferación de los mismos segmentó las actividades proporcionadas y aletargó las estancias en los puertos, lo cual los hacía ineficientes y caros.³¹

Es así que aunque la legislación permitía la participación de los actores privados, ésta era inexistente, de modo que “la administración portuaria tenía el control de las funciones regulatorias y portuarias.”³²

El funcionamiento de los puertos a través de la prestación de servicios por medio de sindicatos impedía la negociación de tarifas en función del volumen o la frecuencia de los arribos, además de que existía la subcontratación para que los socios de los sindicatos obtuviesen mayores beneficios económicos. La excesiva proliferación de sindicatos para cada una de las actividades y maniobras resultó insostenible debido al exagerado tiempo de estadía.

Los problemas principales fueron la inseguridad, un esquema rígido de tarifas que impedía la negociación, el tiempo de espera por embarcación para su despacho y recepción, la nula articulación de los sindicatos y los agentes en lo referente a los horarios de atención, la nula contabilidad de los ingresos obtenidos por los puertos, debido a que todo se concentraba en la Tesorería de la Federación y los subsidios deficitarios derivados del desconocimiento integral de cada uno de los puertos, entre otras cuestiones.³³

Bajo estas premisas el primer intento por ordenar la política portuaria mexicana y lograr una mayor eficiencia fue la creación en 1989 de Puertos Mexicanos, como un órgano desconcentrado de la SCT, cuyas funciones principales consistían en la administración, operación, equipamiento, construcción y dragado de los puertos.³⁴

En 1991, como primer acción de contundencia, “el gobierno federal tomó el control del puerto de Veracruz...Este acto fue un punto de quiebre en la política portuaria del país, dado que al día siguiente de los hechos se publicó el

³¹ Víctor Paredes, La experiencia Mexicana: hacia una reforma portuaria en Privatización de puertos en México: Reformas y mercados de servicios portuarios, CIDAC , 2007, p. 42

³² Ídem

³³ Íbidem p. 44

³⁴ Íbidem p.42

Reglamento para el Servicio de Maniobras en zonas Federal de Puertos y posteriormente el artículo 45 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo”³⁵

No obstante, México no fue un caso aislado, y se encontró dentro de la ola privatizadora que se derivó de la crisis de “modelo hacia adentro”, y si bien, los casos de los puertos en América Latina tienen sus particularidades se tenían como principales objetivos aumentar la producción y reducir los costos.³⁶

Es así que se partió del supuesto en el que la privatización de los puertos conllevaría una mayor eficiencia al abrir el campo a nuevas inversiones, aplicando reformas a los regímenes laborales y un cambio en la administración, que anteriormente se encontraba en manos del Estado, esto ante la creciente necesidad de reactivar las conexiones mundiales y de responder a los mecanismos del mercado.³⁷

Además de lo anterior, se buscaba mejorar el servicio al cliente para lograr la promoción del comercio exterior, además de disminuir los riesgos y pérdidas de los Estados dados los subsidios brindados a los puertos. En este sentido, al finalizar la privatización se lograría una reactivación del comercio exterior al agilizar las exportaciones e importaciones entre los países e ingresos para el país que ahora solo se encargaría de supervisar los puertos, ya que, al concederlos a accionistas privados, éstos se encargarían de las finanzas de los mismos.

Una vez esbozado lo anterior se explicarán brevemente los principales cambios derivados de las primeras acciones para tomar un nuevo rumbo en la política portuaria mexicana, entre los que se encuentran la permisión de la participación de las empresas privadas en la prestación de servicios portuarios, y la aprobación del cobro por volumen, frecuencia y calidad de los servicios ofrecidos, lo cual abrió un nuevo panorama de competitividad en el funcionamiento integral que serviría de guía para todos los puertos del país.

³⁵ Ídem

³⁶ Jan Hoffman “El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano”, Revista de la CEPAL, núm. 71, Santiago de Chile, CEPAL, agosto 2000, p.6

³⁷ Ídem

Sin embargo, no fue sino hasta 1993 y con la publicación de la Ley de Puertos cuando se estableció el nuevo rumbo de un modelo portuario basado en la descentralización, privatización y competencia.³⁸

Descentralizados debido a la autonomía de su administración y finanzas, producto de la creación de las Administraciones Portuarias Integrales y bajo la supervisión del gobierno federal.

Privatizados gracias a la apertura de la participación de inversionistas privados tanto nacionales como extranjeros en la operación de terminales e instalaciones portuarias, en primera instancia como accionista y posteriormente como concesionario.

Competentes al permitir el libre ofrecimiento de servicios, basados en la satisfacción del cliente con altos estándares de calidad en el menor tiempo posible, de modo que los precios fueran determinados por la oferta y la demanda del mercado. Ofreciendo así una mayor gama de posibles elecciones al usuario de los puertos.

Ahora bien, para comprender la reestructuración del modelo portuario y su privatización es necesario definir a la Administración Portuaria Integral (en adelante API) como "... una sociedad mercantil paraestatal cuyo objeto social es la construcción, administración, operación y prestación de servicios portuarios; además tiene autonomía financiera."³⁹

De tal modo que la nueva configuración del modelo portuario mexicano tiene como autoridad a la SCT, que se encarga de otorgar la concesión a las API's para el "uso, aprovechamiento y explotación de la infraestructura portuaria existentes, así como las áreas de terreno y aguas que forman los recintos portuarios"⁴⁰ quedando así privatizados los puertos.

³⁸ Ídem

³⁹ Víctor Paredes, La experiencia Mexicana: hacia una reforma portuaria en Privatización de puertos en México: Reformas y mercados de servicios portuarios, [En línea] CIDAC , 2007p. 48.

⁴⁰ Ídem

1.3.1.1. Los puertos en el comercio internacional

“Los puertos son los principales nodos de la red física del transporte marítimo.”⁴¹

Los puertos marítimos, como se ha esbozado anteriormente, constituyen un nodo fundamental en el transporte internacional, tema que ocupa fundamentalmente la presente investigación.

La lógica de los flujos económicos y el intercambio comercial que priman actualmente en las economías de los países desarrollados y en vías de desarrollo han permitido que estos espacios tomen un lugar fundamental en la recepción de las mercancías provenientes del comercio internacional.

Los flujos comerciales globalizados se interconectan por todo el mundo, de modo que la actividad del sector marítimo y portuario tiene como actividades principales la prestación de servicios a través de la infraestructura con la que se cuenta para atender las necesidades de los clientes en el área de la producción y el comercio, además de la transportación y logística que en ellos se presente.⁴²

Los puertos constituyen un punto logístico de gran relevancia para los países que los tienen bajo su jurisdicción, ya que participan de forma constante en el intercambio internacional de bienes y mercancías, actualmente “en el mundo existen entre 6,000 y 7,000 puertos, aunque solo pocos centenares tienen realmente una importancia significativa en un contexto global concentrando la mayor parte del tráfico marítimo.”⁴³

Anteriormente los puertos eran concebidos sólo como centros de carga y descarga de mercancía proveniente del exterior, sin embargo, con el paso del tiempo y la consolidación de la globalización económica, se fueron transformando para atender las necesidades un mercado en creciente expansión diversificando sus funciones e incrementando su importancia.

⁴¹ s/a , “La función logística de los puertos, [En línea], Énfasis Logística, noviembre de 2006, Dirección URL: <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/3846-> [Consulta: 10 de agosto de 2013]

⁴² Ricardo J Sánchez, “Puertos y Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente.”, [En línea], CEPAL, Dirección URL: <http://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=JAmgzZZK3NAC&oi=fnd&pg=PA7&dq=los+puertos+mar%C3%A4Dtimos&ots=JzbfSWM6EG&sig=eO98aPator8pmljuTvrXhgeQLm8#v=onepage&q=los%20puertos%20mar%C3%ADtimos&f=false> [Consulta: 10 de agosto de 2013]

⁴³ Carles Rúa Costa, “Los puertos en el transporte marítimo”, [En línea], Universidad Politécnica de Cataluña, enero 2006, Dirección URL: <https://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>, [Consulta: 10 de agosto de 2013]

De modo tal que se revisten de una mayor importancia y se presentan como lugares fundamentales no solo para la llegada y salida de mercancía, sino también para su distribución y demás actividades que añaden un valor agregado a los bienes.

A nivel mundial, los puertos se encargan de proporcionar servicios al buque y a la carga, además de actuar como interface entre el medio marítimo y terrestre, conformar un entorno productivo y logístico de gran importancia, ser puntos estratégicos en el sistema de producción, transporte y comercio mundial. Constituyendo así un punto clave en la economía mundial.⁴⁴

De modo que cuando se encuentren interconectados todos los sistemas de transporte de forma competitiva, eficiente y rentable se conectarán las cadenas de suministro mundiales y se obtendrá crecimiento económico.

Es así que atendiendo a la premisa de que el 80% del volumen del comercio mundial de mercancías se mueve por mar⁴⁵, es de gran importancia destacar que éstas son manipuladas en puertos ubicados alrededor del mundo, de tal suerte que son los puntos estratégicos en el comercio marítimo para facilitar el traslado de mercancías de forma eficiente, en un menor tiempo y a un menor costo, siendo los fundamentos básicos de la logística.

Es entonces que los puertos deben de asumir un rol de importancia dentro de la cadena logística pues tienen la capacidad de influenciar de manera significativa el costo final de un producto, y como se mencionó anteriormente, el objetivo final es el traslado al menor precio posible.

En este sentido, la forma en que los puertos se desempeñen tendrá injerencia directa en la generación de ventajas o desventajas competitivas, en el comercio y la economía de un país en un contexto de globalización con el punto clave de la interconexión.

⁴⁴Georgina Cipoletta Tomassian, Gabriel Pérez Salas y Ricardo J Sánchez, "Políticas Integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales", CEPAL Serie recursos naturales e infraestructura, núm. 150, Santiago de Chile, Naciones Unidas, 2010, p. 20 http://www.oas.org/cip/docs%5Cdocumentos_importantes%5CPresentacionesIxtapa%5CE_Guillaumin_Los_puertos_y_su_conectividad.pdf [Consulta: 15 de agosto de 2013]

⁴⁵Secretaría de la UNCTAD, "El transporte marítimo en 2013", [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2006, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2013_es.pdf [Consulta: 30 de noviembre de 2013]

De modo que se debe comprender que la función de los puertos debe estar encaminada en una función logística de competitividad, disminución de tiempos de traslado y la reducción de costes a los menores posibles.

Además de ser un eje fundamental para el intercambio de mercancías, constituye un punto de entrada de divisas, debido a los dividendos económicos que representa para el país en el que se encuentra, además de la creación de empleo y la oportunidad de brindar mayores espacios para la diversificación de la oferta en los diferentes sectores que componen las actividades portuarias.

Si un puerto cumple con sus funciones básicas de carga y descarga, además de brindar los servicios complementarios que añaden valor agregado como el embalaje, empaque, desaduanización, etc. puede convertirse en un punto fundamental en la política económica de los países, esto debido principalmente a que al ser utilizados frecuentemente los diversos medios de transporte se hacen susceptibles de inversión pública y privada, en busca de lograr su eficiencia y ampliar su conectividad.

Al hacer más eficientes los medios de transporte, se fomentan el intercambio comercial con nuevos socios, lo cual ampliaría las redes de los países, generando a su vez una mayor diversificación de los flujos de traslado de las mercancías y la construcción de nuevos corredores terrestres para buscar lograr un mejor traslado en menor tiempo. Lo cual sería un factor para la aplicación del transporte multimodal de mercancías.

Es de este modo, que los puertos constituyen uno de los puntos básicos del comercio mundial, ya que, sin ellos, y sin la aplicación logística de sus servicios y movimientos, no se podría llevar a cabo el intercambio de mercancías a grandes magnitudes como se efectúa hoy en día.

Una vez esbozada la importancia de los puertos procederemos a su análisis iniciando por definirlo y posteriormente fragmentando sus fundamentos básicos para la comprensión del papel que desempeñan en la economía mundial.

1.3.1.2. Concepto y fundamentos básicos del puerto

*“La existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos”.*⁴⁶

Una vez esbozado el papel que juegan los puertos dentro del comercio internacional, es menester brindar su definición, no sin antes prevenir que los estudiosos que lo han definido son demasiados y cada uno aporta visiones diferentes que permiten comprender la complejidad del mismo, sin embargo, creemos necesario exponer solo algunos que coadyuvan al seguimiento de nuestra investigación.

Por ejemplo, el Diccionario de la Real Academia Española menciona que “la palabra puerto proviene del latín *portus* y es un lugar en la costa o en las orillas del río que por sus características naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga, embarque de pasajeros, etc.”⁴⁷.

De igual modo Xóchitl Gil Camacho los concibe como “espacios físicos que permiten el enlace y movilización eficiente de bienes cuando éstos son trasladados por mar”.⁴⁸

Por otra parte, la United Nations Conference of Trade and Development (en adelante UNCTAD), los define como “... *interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento*

⁴⁶ Carles Rúa Costa, “Los puertos en el transporte marítimo”, [En línea], Universidad Politécnica de Cataluña, enero 2006, Dirección URL: <https://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> [Consulta: 10 de agosto de 2013] p.1

⁴⁷ José Eusebio Salgado y Salgado, “Manual de Derecho Marítimo”, Tomo 1, Editorial Académica Española, España p. 234

⁴⁸ Xóchitl Gil Camacho, “Los puertos marítimos y el comercio exterior de México”, [En línea] El Economista, julio de 2013, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/columnas/agro-negocios/2013/07/08/puertos-maritimos-comercio-exterior-mexico> [Consulta: 17 de agosto de 2013]

*adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”.*⁴⁹

Sin embargo, es menester exponer la definición que se utilizará para efectos de la presente investigación que es en función de la Ley de Puertos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993 ya que será nuestra línea para la posterior comprensión de su funcionamiento.

Es así que se entiende por puerto como “El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.”⁵⁰

Como se mencionó anteriormente, el puerto no sólo constituye un lugar para la recepción y despacho de embarcaciones, sino que en función de las innovaciones tecnológicas y las necesidades del mercado se va transformando para proveer además otros servicios que otorgan valor agregado en su papel mundial.

Para ello es necesario esbozar brevemente los fundamentos básicos que componen un puerto iniciando por el recinto portuario, que se entiende como “la zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por la de Desarrollo Social, en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios”.⁵¹

Atendiendo a la definición de la Ley de Puertos, el recinto portuario es la zona en la cual se llevarán a cabo las actividades portuarias, compuesta de áreas

⁴⁹ Carles Rúa Costa, “Los puertos en el transporte marítimo”, [En línea], Universidad Politécnica de Cataluña, enero 2006, Dirección URL: <https://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> [Consulta: 10 de agosto de 2013] p.1

⁵⁰ Ley de Puertos y Reglamento de la Ley de Puertos. Ley de vías Generales de Comunicación, México, Editorial Porrúa, 2001. Colección de Códigos y Leyes de México.

⁵¹ Ídem

de mar y tierra, en los cuales se establecerán las instalaciones que brindarán los servicios a los clientes del puerto.

Además dentro del recinto portuario se encontrarán terminales que se entenderá como: “La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.”⁵²

Éstas son operadas por particulares que se encargarán de prestar determinado servicio en el área que se les fue otorgada para ello, en la calidad de permisionario, y convirtiéndose en un operador portuario.⁵³

Por otra parte, las instalaciones portuarias son las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

Éstas comprenden el espacio, edificaciones y equipo general, que son operados por agentes privados brindan sus servicios básicos y especializados al interior del puerto para la atención de las embarcaciones y de la mercancía.⁵⁴

También se comprenderán por servicios portuarios los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.⁵⁵

Y por último la zona de desarrollo portuario que es el área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.⁵⁶

⁵² Ídem

⁵³ Permisionario: Al contar con el permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicios dentro de una terminal especializada, de modo que se convertirá en un operador, siendo una persona física o moral que, son responsables de terminales o instalaciones portuarias

⁵⁴ Ley de Puertos y Reglamento de la Ley de Puertos. Ley de vías Generales de Comunicación, México, Editorial Porrúa, 2001. Colección de Códigos y Leyes de México.

⁵⁵ Ídem

⁵⁶ Ídem

Es así que los puertos deben comprenderse como punto fundamental en el comercio internacional y es necesario llevar a cabo el análisis de su funcionamiento, además de las partes que lo conforman y que se mencionan a continuación.

Los puertos cuentan con 3 zonas principales: la zona marítima o de acceso, la zona terrestre para maniobras y la zona de enlace con los modos terrestres.⁵⁷

En la zona marítima se cuentan con obras y señalamientos que permiten el ingreso al puerto de las diversas embarcaciones que así lo deseen, ésta actividad se realizará por un canal principal de acceso, la dársena de la ciaboga y el muelle en el que realizarán el movimiento de atraque.⁵⁸

La zona terrestre, está integrada principalmente por los muelles ubicados en las diferentes terminales con las que cuenta cada puerto comercial, que atenderá a los distintos tipos de mercancías (graneles, líquidos, vehículos, carga general, refrigerada y contenedores, entre otras) y al equipamiento de que disponen para efectuar las maniobras de carga y descarga de los buques. Por ejemplo, las grúas pórtico.⁵⁹

Las terminales también cuentan con posiciones de atraque donde se atiende a los barcos, esto en función de su eslora (longitud) y del calado⁶⁰ mínimo necesario de acuerdo con el tonelaje que transporten.

Para determinar la capacidad de las terminales es necesario tomar en cuenta el largo de sus muelles, su rendimiento y la productividad de su equipamiento, el cual se mide por el número de operaciones realizadas o por las toneladas manejadas por hora.

Y para finalizar, la zona de enlace, en la cual se encuentran las superficies e instalaciones que permiten el acceso, circulación, estacionamiento y operación

⁵⁷ Trade & Logistics innovation center, "Puertos Marítimos", [En línea] Georgia Tech – Tecnológico de Monterrey, Dirección URL: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos-maritimos>, [Consulta: 20 de septiembre de 2013]

⁵⁸ Ídem

⁵⁹ Grúa pórtico: Máquina elevada en forma de puente con soportes fijos o diseñados para trasladarse a lo largo de carriles o neumáticos, utilizada generalmente para la carga y descarga de contenedores en los puertos marítimos.

⁶⁰ Calado: Amplitud máxima en sentido vertical, que puede sumergirse un buque en el agua y que no pone en peligro su navegación (Salgado, 2012)

de los modos de transporte terrestre de carga (carretero y ferroviario), así como las destinadas al almacenamiento de transferencia de las mercancías operadas, tanto de importación como de exportación.

Además comprende los circuitos de reconocimiento aduanero, bodegas fiscalizadas y las oficinas de las distintas autoridades, servicios y actores privados que actúan dentro del recinto portuario.⁶¹

Una vez esbozado lo anterior es necesario mencionar que los puertos con su debida infraestructura portuaria y con los servicios adecuados para la atención de las necesidades de los clientes constituyen una interfaz entre el transporte marítimo y el terrestre, y que además proporcionan servicios que complementan su función básica de carga y descarga de mercancías.

1.3.1.2.1. Funcionamiento del puerto

La importancia de los puertos en el comercio internacional es fundamental ya que al ser conjunto de instalaciones y servicios que permiten el intercambio de mercancías entre los medios terrestre y acuático en el ámbito nacional e internacional, se ha convertido en la puerta de acceso y salida por donde pasa la mayoría de los productos del comercio internacional y la interfase entre el transporte terrestre y el marítimo.⁶²

Sin embargo, para que pueda llevarse a cabo el intercambio, se deben tener en cuenta las funciones que en él se ofrecen.

Los puertos desempeñan cuatro funciones principales: como centros de almacenamiento, centros comerciales, centros industriales y lugares de enlace de los medios de transporte marítimo y terrestre.”⁶³

⁶¹ Trade & Logistics innovation center, “Puertos Marítimos”, [En línea] Georgia Tech – Tecnológico de Monterrey, Dirección URL: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos-maritimos>, [Consulta: 20 de septiembre de 2013]

⁶² Alejandro Díaz – Bautista, “México y la política económica portuaria internacional”, Revista de Comercio Exterior, núm. 9, vol. 59, México, BANCAMEX, septiembre 2009, p. 685

⁶³ José Eusebio Salgado y Salgado, El poder del mar sobre la tierra, [En línea], México, Multidisciplina, vol. 6, mayo agosto 2010, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/27794> [consulta: 18 de agosto de 2013]

El puerto tiene la función de centro de almacenamiento ya que cuenta con espacios debidamente ubicados y planificados para ubicar, mantener y manipular mercancías y materiales. En ciertos casos, solo constituirá un paso para poder despachar las mercancías a los clientes correspondientes.⁶⁴

Dentro de los centros de almacenamiento se realizará la recepción, almacenamiento, preparación de pedidos y finalmente la expedición o despacho de las mercancías o materiales.⁶⁵

En su función comercial los puertos se dedican preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo.⁶⁶ Es decir, que en ellos se encargan del movimiento principalmente de contenedores que contienen mercancías ya terminadas, de paso o que tendrán algún cambio o empaque en los puertos.

Por otra parte, desempeñan una función industrial cuando se dedican preponderantemente al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona puerto o terminal, en los cuales se da una amplia concentración de fábricas dentro del recinto portuario, generando así un constante movimiento de materias primas y materiales industriales.

Y por último como lugar de enlace entre los medios marítimo y terrestre, esto con la finalidad de poder tener una amplia conectividad entre éstos, y que a su vez se permita el movimiento de las mercancías de una forma rápida y eficiente, para lo cual se necesita una debida integración de los medios de transporte en la triada marítimo – ferroviario – carretero.

Además de las funciones antes mencionadas no debe dejarse de lado la logística en la cual se concibe al puerto como un punto fundamental en la cadena de abastecimiento en donde se incluye el suministro de materias primas a la industria, la gestión de los materiales en el lugar de fabricación, la distribución a

⁶⁴ Luis Aníbal Mora García, *“Gestión logística en centros de distribución y almacenes y bodegas: La aplicación de las mejores prácticas logísticas en el almacenamiento de clase mundial”* [En línea], Dirección URL: <http://es.calameo.com/books/000667718b39d400317c2> [Consulta: 20 de junio de 2014]

⁶⁵ Ídem

⁶⁶ Ley de Puertos y Reglamento de la Ley de Puertos. Ley de vías Generales de Comunicación, México, Editorial Porrúa, 2001. Colección de Códigos y Leyes de México. Artículo 9°

almacenes y centros de distribución, la clasificación, la manutención, el embalaje y el reparto hasta el punto final.”⁶⁷

Ahora bien, para lograr que las funciones del puerto puedan ofrecerse de manera eficiente y atractiva para los clientes es necesario realizar un análisis profundo de sus posibilidades de inserción al territorio, en un primer momento, nacional y posteriormente, al exterior del mismo.

Para ello es necesario el conocimiento del grado de inserción territorial que tiene determinado puerto para la distribución de las mercancías, de este modo, analizando su zona de influencia nacional (hinterland) e internacional (foreland).

1.3.1.2.2. Zona de influencia del puerto

La expansión del comercio internacional en un contexto de globalización y creciente interconexión e interdependencia ha generado transformaciones sustanciales en las instalaciones portuarias de los diversos países del mundo, ya que se busca una conectividad eficaz que pueda llegar a todas las partes del mundo, para ampliar los flujos de mercancías, y que así se repercuta benéficamente en las economías que los rodean.

Es así que los puertos al ser interfaces del medio marítimo y terrestre constituyen un espacio geográfico que al interconectarse busca llegar más lejos para un mayor rango de influencia, esto debido a que las Autoridades Portuarias buscan la atracción de mayor tráfico hacia los puertos bajo su jurisdicción. De modo que deben tenerse en claro sus alcance y límites.

Para ello, durante los últimos años se ha buscado tener datos claros y reales de la incidencia que tiene cada puerto analizado sobre el dinamismo económico de cierta región, a través de estudios de impacto de la actividad portuaria.⁶⁸

Es así que el área de influencia de un puerto está determinada por “el resultado del coste derivado de la utilización de cada instalación portuaria y el

⁶⁷ Ministerio de Fomento del Gobierno de España, “El lenguaje del transporte intermodal. Vocabulario ilustrado.” Publicación de Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad, España, Ministerio de Fomento p. 18

⁶⁸ Lorena García Alonso y José Ángel Vallejo Pinto, “Determinación del área de influencia de las instalaciones portuarias: ejemplo de los puertos de Almería-Motril”, Universidad de Oviedo, España, p. 15

necesario para llegar a ella desde el lugar de origen de la mercancía”⁶⁹, además de incidir directamente el tiempo de traslado de las mercancías y el alcance de distribución de las mismas, esto con la finalidad de determinar la demanda del servicio en una zona específica.

Foreland

Ahora bien, debemos comprender que el desarrollo de cada puerto está íntimamente ligado con las conexiones que se cuentan en los territorios relacionados a él. Esto es la integración en diferentes escalas de medio marítimo, portuario y terrestre, y ellas a su vez pueden ser al exterior (foreland) o al interior (hinterland).

De modo que su zona de influencia en donde se encuentran integrados el medio marítimo y terrestre se denomina foreland o zona de influencia marítima, que es “el espacio marítimo de proyección en el que el puerto mantiene vínculos comerciales, o incluso como el conjunto de mercados a los que se llega mediante los puntos conectados”⁷⁰

Respecto al área geográfica, el foreland corresponde a los intercambios comerciales y actividades marítimas que se lleven entre puertos a escala regional, nacional e internacional, es decir el conjunto de puertos con los que tiene relaciones ya sea de transporte de pasajeros o mercancías.

Hinterland

Definido como la zona de influencia económica de un puerto marítimo hacia el interior del territorio del país al que pertenece y que incluso puede extenderse hacia otras naciones colindantes.⁷¹

⁶⁹ Ídem

⁷⁰ Stuart Cole y Armand Villa, “La Intermodalidad en el Transporte De Mercancías: Puertos y Hinterland, transporte marítimo incluido el transporte marítimo de corta distancia” [En línea] Dirección URL: http://www.cescanarias.org/documentos/rta/rta_intermodalidad_final_es.pdf [Consulta: 30 de octubre de 2014]

⁷¹ Trade & Logistics innovation center, “Puertos Marítimos”, [En línea] Georgia Tech – Tecnológico de Monterrey, Dirección URL: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos-maritimos>, [Consulta: 3 de julio de 2014]

Es así que podemos decir que el hinterland es una zona de influencia que se encuentra geográficamente ubicada al interior del país, sin embargo, está delimitada por consideraciones comerciales y no tanto espaciales, en tanto que se compone del área de origen y destino por las que fueron transportadas las mercancías.

Estas actividades económicas son generadas principalmente en el entorno geográfico de las instalaciones portuarias, y éstas a su vez se configuran condicionando sus servicios prestados en los puertos que atienden a las características y necesidades de sus clientes debido a que en conjunto integran los flujos comerciales de cada uno.

Si bien no se puede generalizar, debido a que como se mencionó anteriormente, cada producto está compuesto por cadenas de producción diferentes, el hinterland es un área bien delimitada en función de los consumidores y en las rutas de acceso a ellos mediante cadenas de transporte o en función de zonas de producción en el caso de la salida de las mercancías.⁷²

Ahora bien, el hinterland además de tomar en cuenta si se trata de un producto o carga y descarga de mercancías se deben tomar en cuenta los aspectos marítimos, portuarios y terrestres dentro de la cadena logística y tener en claro que sus límites están condicionados a la existencia de infraestructura de conectividad terrestre, tanto carretera como ferroviaria, cuya capacidad, extensión y especificaciones, permitirán la operación de los servicios de transporte con eficiencia, menor coste y menor tiempo de traslado.

Es entonces que se debe tener en cuenta el área de influencia interna del puerto en cuestión para así poder mejorar y ampliarlo, y en la medida que esto suceda, se abrirán las posibilidades para diversificar los flujos comerciales y así extender su foreland a puertos externos, esto debido a la premisa de la interconexión y la interdependencia en las redes globales constituyendo un factor de crecimiento o desaparición, debido a la tendencia creciente de concentración en los puertos que cumplen con un hinterland y foreland extenso.

⁷² Ídem

Ahora bien, derivado de las funciones que desempeñan los puertos, su zona de influencia y su grado de inserción en la economía internacional para un mejor análisis se han logrado obtener diversas clasificaciones, de las cuales mencionaremos las principales.

1.3.1.2.3. Clasificación de los puertos

Como se esbozó anteriormente, los puertos desempeñan diversas actividades que en conjunto forman un lugar competitivo y eficaz que atiende las necesidades del mercado y los clientes. Ahora bien, es necesario que comprendamos que no todos los puertos son iguales, y que en función de diversas características se diferencian y clasifican.

En primer instancia podemos clasificar a los puertos por su navegación en de altura y de cabotaje.⁷³

Se considera un puerto de altura cuando se atienden a embarcaciones, personas y bienes entre puertos o puntos naciones e internacionales de forma transatlántica y de cabotaje cuando sucede entre puertos o puntos nacionales a lo largo de un litoral, es decir, que se orientan a los movimientos marítimos entre dos puertos nacionales.⁷⁴

También podemos clasificar a los puertos en función de las instalaciones con que se cuentan y los servicios que ofrecen: puertos comerciales, cuando se dediquen principalmente al transbordo de mercancías desde el buque hasta un medio de transporte terrestre, contando con las mejores y más rápidas vías de acceso y salida, además de especializarse en los diferentes tipos de mercancía que reciben.⁷⁵

⁷³ Ley de Puertos y Reglamento de la Ley de Puertos. Ley de vías Generales de Comunicación, México, Editorial Porrúa, 2001. Colección de Códigos y Leyes de México

⁷⁴ José Eusebio Salgado y Salgado, "Manual de Derecho Marítimo", Tomo 1, Editorial Académica Española, España p. 239

⁷⁵ Juan Luis Cifuentes Lemus; Pilar Torres García; Marcela Frías, "Los puertos, diferentes tipos y categorías" en El Océano y Sus Recursos. El Aprovechamiento de los recursos del mar, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

Puertos industriales, aquellos que pueden transformar las mercancías o simplemente realizar el manejo de los bienes relacionados con industrias específicas ubicadas en los recintos portuarios.

Puertos pesqueros, cuando atiendan las embarcaciones y productos propios de la industria y finalmente puertos turísticos, cuando se dediquen a la recepción y despacho de cruceros o marinas.

Si bien, son demasiadas las clasificaciones que se pueden realizar de un puerto para efectos de esta investigación y para el cumplimiento de los objetivos, atenderemos sólo a la clasificación en función de su importancia al interior de los flujos comerciales a nivel internacional.

Puerto alimentador

En primera instancia y con la menor concentración de flujos de mercancías se encuentra el puerto alimentador o feeder, el cual se encarga simplemente del manejo de importación y exportación de mercancías, sin embargo, no cuenta con las conexiones hacia los puertos de origen o destino de la carga.

Los puertos alimentadores se encuentran generalmente ubicados en países o regiones que generan una baja densidad de flujos y que están consideradas dentro de un corredor comercial de baja importancia.

Entre sus principales características se encuentran que son atendidos por embarcaciones pequeñas, y su función principal será la de acercar la carga a puertos hub's (pivote) regionales o globales, donde será redistribuida hacia su destino final, de lo anterior que se le denomine el nombre de alimentador, ya que sirve a los puertos con mayores cargas y flujos de mercancías, que se encuentran insertos en las principales rutas marítimas que concentran la carga.⁷⁶

Contrario a lo que se podría suponer, la función de los puertos alimentadores es fundamental, ya que acercan la mercancía a los hub regionales o globales para su distribución, siendo un punto en el cual se concentran cargas menores para insertarlas en flujos comerciales de redes complejas.

⁷⁶ Martner Peyrelongue Carlos Daniel, "Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México", *Convergencia: Revista de Ciencias Sociales*, número 52, México, UAEM, enero - abril 2010, p. 320

Atendiendo principalmente la lógica de la fragmentación y flexibilización a escala planetaria de los procesos productivos en función de los lugares que ofrezcan mejores ventajas competitivas, pero asegurando su eficaz movilidad alrededor del mundo.

Puerto regional

En segundo lugar, se encuentra el puerto regional, que se encuentra inserto en el nuevo paradigma del desarrollo de transporte y del comercio marítimo internacional de mercancías, ya que funciona como centro procesador, de concentración y distribuidor de grandes volúmenes de mercancías contenerizadas permitiendo la interacción del proceso productivo en diversos países y continentes.

Adquiere el carácter de regional debido a que sirven de punto de vinculación entre bloques económicos y áreas subcontinentales, además de claro, servir su función básica de concentración y distribución de los flujos de mercancía en las redes regionales de puertos, y estos a su vez interconectándose con la red global de puertos.⁷⁷

Es entonces que se encuentran como punto intermedio entre el puerto alimentador y el hub global. Su característica principal es el aumento reciente de los flujos de mercancías, adquiriendo cada vez una mayor relevancia, que lo coloca en el medio de los polos, por una parte, tiene una gran diversidad de flujos de mercancías, sin embargo, aún no logra ser un concentrador y distribuidor a nivel mundial, por lo que se limita a éstas actividades en su región.

Estos espacios, históricamente no han fungido como potencias centrales de la economía capitalista, sin embargo su acelerado crecimiento ha transformado sus funciones y estructuras para proporcionar servicios a grandes bloques económicos, atendiendo principalmente a buques de tamaño intermedio provenientes de los hubs globales y buques menores procedentes de los puertos alimentadores.⁷⁸

⁷⁷ Ídem

⁷⁸ Carlos Daniel Martner Peyrelongue, "Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México", *Convergencia: Revista de Ciencias Sociales*, número 52, México, UAEM, enero - abril 2010, p. 340.

No obstante, cuentan con otra función básica en el transporte marítimo, siendo esta el transbordo⁷⁹, debido a que su posición geográfica es estratégica y por lo general se encuentran ubicados en puntos de cruce o intersección de rutas marítimas, por lo cual tienen un gran movimiento portuario.

Puerto hub

El funcionamiento de los puertos anterior a la privatización se llevaba a cabo principalmente de forma lineal, es decir que se embarcaban en el puerto de origen y eran descargadas en el puerto de destino, sin operaciones intermedias, esto fomentaba intercambios horizontales que generaban movimientos cerrados, además de que correspondía a un mayor coste debido a que no se permitía la diversificación de los movimientos de las mercancías.

Ante la diversificación de las redes mercantiles y la fragmentación de los procesos productivos fue necesaria una reestructuración del funcionamiento y la estructura de los puertos, principalmente con la finalidad de poder concentrar las cargas en un sólo lugar que fuera competitivo atendiendo a las necesidades del cliente.

Además, se debe su aparición a diversos factores que han transformado las formas mediante las cuales se lleva a cabo hoy en día el comercio marítimo de mercancías. Las cuales son el crecimiento exponencial del tamaño de los buques y la vinculación de los 3 bloques geográficos más importantes del mundo ubicados en el noreste de Asia, Norteamérica y Europa mediante alianzas globales, el uso del contenedor, el desarrollo de terminales portuarias especializadas, la innovación tecnológica en el sector marítimo y portuario y la integración de los medios de transporte.⁸⁰

Esta nueva estructuración del sistema de transporte basado en hubs “permite mayor flexibilidad dentro del sistema de transporte, dado que abre la

⁷⁹ Transbordo marítimo: Consiste en el movimiento de una unidad de transporte intermodal de un modo de transporte a otro.

⁸⁰ Carlos Daniel Martner Peyrelongue, “Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México”, *Convergencia: Revista de Ciencias Sociales*, número 52, México, UAEM, enero - abril 2010, p. 323

posibilidad de aumentar y diversificar la frecuencia de servicios marítimos dependiendo de la densidad de carga de los distintos mercados.”⁸¹

De modo que los hubs han sido ampliamente definidos y para efectos de ésta investigación se retomarán las más relevantes para nuestro estudio, iniciando con la definición que otorga la CEPAL en donde se conciben “como puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución. Generando así negocios para la economía local al transportar el comercio que no es del entorno cercano al propio puerto”⁸²

Es decir que el puerto hub se encargará de concentrar la carga de diferentes procedencias y destinos, ya sean nacionales o extranjeros, para su posterior redistribución. Generando así negocios para la economía local al transportar el comercio que no es del entorno cercano al propio puerto, es decir que sobrepasa su hinterland y su foreland.⁸³

De modo que sus principales características son: la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa el hinterland o zona de influencia tradicional y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia y su amplio alcance de distribución dado gracias a la vinculación con los 3 grandes bloques geográficos y económicos mencionados anteriormente.

Además los hub's se caracterizan por generar operaciones a través de dos medios principales: la vía marítima, funcionando como transbordo de carga que es dirigida hacia otros puertos, y por vía terrestre, alcanzando territorios que tradicionalmente no eran contemplados mediante la ampliación del hinterland, sobrepasando incluso las fronteras nacionales.⁸⁴

Es así que concentra una gran cantidad de contenedores, para dos funciones, la primera función es alimentar su zona de influencia nacional y la

⁸¹ *Ibidem* p.13

⁸² *Ibidem* p. 343

⁸³ Carlos Daniel Martner Peyrelongue, “Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México”, *Convergencia: Revista de Ciencias Sociales*, número 52, México, UAEM, enero - abril 2010, p. 323

⁸⁴ Carlos Martner Peyrelongue, “Puertos pivotes en México: límites y posibilidades”, *Revista de la CEPAL*, número 76, CEPAL, abril 2002, p. 124

segunda función es la distribución de las mercancías a los puertos de destino final.⁸⁵

Una vez esbozadas sus principales características se debe tener en claro que no todos los puertos tienen las posibilidades de convertirse en hub y esto se debe principalmente a que no cumplen con una o varias de las determinantes que se muestran a continuación.

La ubicación geográfica en la cual se debe encontrar el puerto es fundamental ya que se requieren de suficientes accesos terrestres, fluviales o aéreos que permitan el movimiento masivo de contenedores.

La existencia de demanda necesaria requerida para ofrecer los servicios portuarios y de inserción territorial, en este caso un hinterland ampliado.

La inserción de los servicios multimodales a nivel nacional e internacional, debido a que una vez obtenido el hinterland es necesario lograr su ampliación a través de la distribución de las mercancías en lugares cada vez más lejanos, e incluso fuera del territorio nacional, para lo cual se requiere la debida integración y articulación de los medios de transporte adecuados a las necesidades del cliente y por supuesto atendiendo a las premisas de disminución de costos y tiempos de entrega.

Finalmente, todas las características anteriores en el marco del ofrecimiento de servicios logísticos de calidad y rapidez con costes competitivos; además de brindar servicios de transbordo y de valor agregado.⁸⁶

Ahora bien, dentro de los hubs globales que se caracterizan por operar como centros logísticos de concentración, procesamiento y distribución de flujos de mercancías e información a nivel multicontinental no se concibe el almacenamiento prolongado de las mercancías.⁸⁷

⁸⁵ Ministerio de Fomento del Gobierno de España, "El lenguaje del transporte intermodal. Vocabulario ilustrado." Publicación de Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad, España, Ministerio de Fomento p. 24

⁸⁶ Ministerio de Fomento del Gobierno de España, "El lenguaje del transporte intermodal. Vocabulario ilustrado." Publicación de Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad, España, Ministerio de Fomento p. 24

⁸⁷ Ídem

De modo que al ampliar su hinterland y foreland se expandirá la red terrestre del puerto principal lo que le permitirá reducir los inventarios y tiempos ociosos de las mercancías y además ganar el hinterland a puertos menores, modificando, de esta forma, el desarrollo de amplias regiones costeras.”⁸⁸

Al finalizar el Capítulo 1 podemos concluir que el estudio del mar ha sido fundamental desde tiempos remotos debido que se ha comprobado en repetidas ocasiones que quienes ejercen el poder del mismo también lo hacen sobre la tierra.

Bajo la premisa anterior es que los diversos conflictos e intereses esbozados anteriormente propiciaron la necesidad del establecimiento de un marco jurídico regulatorio de carácter internacional para el uso, aprovechamiento, exploración y explotación del mar, dando de este modo origen al derecho marítimo internacional como derecho autónomo que posee características derecho internacional público y derecho internacional privado principalmente.

Posteriormente y derivado del auge de la globalización se dio origen a nuevos actores que actúan al interior del modelo económico dominante, es decir, el capitalismo; estos adquiriendo la función de catalizadores del aumento de los flujos de mercancías.

Los anteriores cambios trajeron consigo la fragmentación de los ciclos productivos en los cuales se diversifica y flexibiliza a escala planetaria la producción, expandiendo así los mercados y generando una creciente interdependencia, en el caso mexicano, ante el escenario internacional se han buscado diversificar sus socios comerciales a través de la firma de Tratados de Libre Comercio y la participación activa en organismos y foros internacionales.

Sin embargo, este cambio no fue aislado y podemos afirmar que estuvo acompañado de fuertes reformas principalmente de carácter político y económico ante el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones.

Es de este modo que se dio una ola privatizadora en América Latina que para efectos de la presente investigación analizamos en el sector portuario, lo anterior como resultado de la necesidad de repensar la importancia de los medios

⁸⁸ *Ibidem* p.339

de transporte y principalmente el marítimo que dadas las condiciones geográficas ofrece las mejores ventajas competitivas en razón del tiempo de traslado y costo final de producción.

Es así que se retomaron nuevamente a los puertos como puntos fundamentales de conexión marítima y terrestre dada su función clave en el intercambio y distribución de mercancías. Afirmando que asumen un rol fundamental en la cadena logística dada su influencia directa en el costo final de un producto, además de diversificar los servicios ofrecidos que añaden un valor agregado al mismo.

Finalmente, derivado del estudio del puerto partiendo de su definición y seguido de sus funciones, zonas de influencia y clasificación podemos concluir que las nuevas tendencias internacionales colocan a los puertos hub como los grandes concentradores y distribuidores de la mercancía del comercio mundial como se explicará detalladamente en el capítulo 2.

CAPÍTULO 2

Tendencias recientes de los puertos en el mundo y el transporte marítimo internacional.

Como se mencionó en el capítulo 1, los puertos constituyen un nodo fundamental en la configuración de la economía internacional basada en la globalización a través del movimiento de mercancías consolidado en el transporte marítimo internacional.

Dicho movimiento de mercancías, se lleva a cabo por todo el mundo, eliminando paulatinamente las barreras que anteriormente obstaculizaban el comercio internacional, en particular, el traslado de grandes volúmenes de mercancías en distancias inimaginables.

La transformación de los procesos que permiten el movimiento de mercancías a nivel mundial consideramos fue producto principalmente de la introducción del contenedor como forma unitarizada de transportación como se abordará posteriormente.

Este cambio facilitó la carga, descarga, traslado y entrega de las mercancías, además del crecimiento exponencial de la capacidad de los buques portacontenedores de nueva generación, lo cual supone un aumento de capacidad aunado a una disminución de costo y tiempo dentro de una cadena de suministro en aras del proceso logístico.

Ahora bien, es menester destacar que hoy en día el 80% de las mercancías son transportadas por el medio marítimo⁸⁹, esto principalmente debido a que ofrece diversas ventajas competitivas gracias a un mayor manejo de mercancías, debido al tamaño y capacidad de los buques empleados, así como de la recepción en megaterminales portuarias y finalmente su distribución en diferentes medios de transporte.

Lo anterior haciendo posible un desplazamiento de mercancía en grandes distancias a través de los océanos, que se han configurado como el canal de las

⁸⁹ José Eusebio Salgado y Salgado "El poder del mar sobre la tierra", [En línea], México, Multidisciplina, vol. 6, mayo agosto 2010, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/27794> [consulta: 18 de agosto de 2013]

rutas marítimas internacionales que establecen redes de conectividad consolidadas.

De este modo el puerto reviste en sí una gran importancia, ya que es el punto de conexión entre el transporte marítimo y los demás medios de transporte, que permiten u obstaculizan la inserción de la mercancía al hinterland y/o foreland.

Como se analizó, la globalización generó que las barreras se disiparan propiciando el intercambio masivo de mercancías alrededor del mundo, por ello es necesario que los puertos deben contar con los más altos estándares de calidad, eficiencia, conectividad, avances tecnológicos, infraestructura, personal capacitado, entre otros, que se esbozarán a continuación.

2.1. Importancia de los puertos y el transporte marítimo en el comercio internacional.

Hoy en día, las tendencias internacionales se han reconfigurado debido al acelerado crecimiento del tamaño y capacidad de carga de los buques portacontenedores, además del aumento de velocidad de los mismos.

Estas características han generado la necesidad de que se lleve a cabo una transformación conjunta de los principales puertos del mundo, en donde sus respectivas administraciones se han preocupado por acelerar la inversión en la construcción de mejoras a los mismos e incluso a su expansión.

La búsqueda de mayor espacio para la recepción de buques ha propiciado la creación de “megaterminales” caracterizadas por ser un espacio físico con la infraestructura necesaria para la recepción y despacho de los buques portacontenedores de nueva generación que rebasan los 19,000 TEU’s⁹⁰

Lo anterior atendiendo a la lógica de la economía globalizada, la cual requiere que los puertos logren el incremento del movimiento del volumen de carga a un menor costo, reduciendo los tiempos para generar mayores ganancias, jugando así un papel fundamental la inversión estatal y privada en los recintos

⁹⁰ TEU: 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. <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>

portuarios, dando como resultados tendencias internacionales en materia de transporte.

“Lo cierto es que las tendencias actuales en la organización de la producción (Supply Chain, Justo a tiempo, Inventario cero, etc.) propician que el rol del puerto como centro de integración de los modos de transporte sea cada vez más relevante.”⁹¹

De este modo podemos afirmar que los puertos constituyen un nodo fundamental en la economía globalizada de la actualidad, sin embargo, su consolidación no se ha llevado a cabo de forma sencilla, por el contrario, ha sido necesaria una eficiente articulación de los actores que confluyen en el mismo.

En el marco de las tendencias internacionales, han destacado puertos que han logrado ofrecer las ventajas competitivas que se mencionaron con anterioridad, de modo que el grado de importancia a nivel mundial que puedan alcanzar se determina fundamentalmente por su nivel de distribución de las mercancías.

“Es así como los puertos, en la medida en que puedan canalizar el tráfico internacional de mercancías, se erigen indirectamente en auténticos vertebradores del espacio, pues se trata de enclaves estratégicos vinculados al territorio al que sirven y cuyo objetivo primordial es asegurar una coordinación eficiente con el entorno económico y comercial.”⁹²

La coordinación anterior es fundamental dado el aumento exponencial del tráfico de mercancías derivado de que “los procesos económicos actuales se llevan a cabo principalmente mediante cadenas productivas globalizadas de bienes manufacturados, sin embargo ésta se lleva de forma fragmentada, es decir que los procesos se realizan en varios países, geográficamente distantes.”⁹³

⁹¹ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez Gilberto, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima.”, Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, p. VIII.

⁹² José Antonio Segrelles “Los Puertos, la mundialización de la economía y la ordenación del territorio”, Revista Uruguaya de Geografía, Universidad de la República, Montevideo, p. 11

⁹³ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez Gilberto, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima.”, Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, p. VII.

A pesar de la gran importancia que tienen los puertos dentro de la lógica capitalista de la economía neoliberal y la globalización, no se le ha proporcionado el mismo interés en todos los países, es por ello que el mayor manejo de TEU's, se encuentra concentrado en los 10 puertos más importantes del mundo en el manejo de contenedores.

Las principales características que colocan a estos puertos como los de mayor relevancia a nivel mundial es que atienden el conjunto de necesidades que se presentan en sus recintos, y que además de buscar la eficiencia en las operaciones portuarias velan por la calidad de las conexiones intermodales y el desarrollo de estrategias logísticas adecuadas para cada flujo de mercancías.⁹⁴

Las características determinantes de un puerto hub son principalmente, su ubicación geográfica, infraestructura portuaria, tecnología de punta, conexión con las regiones interiores e incluso las exteriores, el trabajo conjunto de los agentes sociales, económicos y en general de la comunidad portuaria, además de la competencia y búsqueda de rutas alternativas en función de las necesidades del mercado.

Los elementos anteriores siendo indispensables para que el puerto se inserte como un eslabón fundamental en la circulación globalizada de mercancías.⁹⁵

En lo que concierne a la infraestructura portuaria cabe mencionar que se caracteriza por ser amplia, dado que permite una mayor capacidad de atraque de megabuques portacontenedores y cuenta con los elementos necesarios para la descarga efectiva de la mercancía, facilitando la distribución, traslado y entrega en su punto de arribo.

Respecto a las conexiones terrestres, se ofrece principalmente la integración del autotransporte y el ferrocarril, dando un valor agregado al puerto, debido a que se ha facilitado la implementación del transporte multimodal internacional de mercancías.

⁹⁴ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez Gilberto, "Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima.", Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, p. VII.

⁹⁵ *Ibidem* p. 10

La importancia del transporte multimodal recae en la integración de los medios de transporte en aras de la facilitación de la recepción y entrega de las mercancías, lo cual supone una reducción de tiempos, y es una limitante u oportunidad de ampliación del hinterland, como se abordará en el siguiente capítulo.

Por otra parte, se mantiene la constante búsqueda de innovaciones tecnológicas que permiten que el puerto opere de forma eficiente y con los mejores estándares de calidad, principalmente en la seguridad portuaria, grúas, manejo de contenedores, terminales especializadas, y en general en el correcto desempeño de la cadena de suministro.


Las innovaciones tecnológicas en los puertos y buques, han generado que se centralice el transporte de mercancías en algunas rutas oceánicas y en determinados puertos que cubren con las características necesarias antes mencionadas, por ello se enlistan a continuación los 10 principales puertos del mundo en atención al manejo de contenedores para su posterior análisis.


Cuadro 1: Los 10 puertos más importantes del mundo en el manejo de contenedores en 2012 y 2013.

2013	2012	Puerto	País	Región	Producción anual en 2013	Producción anual en 2012	% de cambio anual
=1	1	Shanghái	China	Asia	33,617,000	32,529,000	3.3%
=2	2	Singapur	Singapur	Asia	32,240,000	31,260,000	3.1%
↑3	4	Shenzhen	China	Asia	23,278,000	22,940,130	1.5%
↓4	3	Hong Kong	China	Asia	22,352,000	23,117,000	-3.3%
=5	5	Busan	Corea del Sur	Asia	17,686,099	17,040,567	3.8%
=6	6	Ningbo	China	Asia	17,351,000	16,175,000	7.3%
↑7	8	Qingdao	China	Asia	15,520,000	14,503,000	7.0%
↓8	7	Guangzhou	China	Asia	15,309,000	14,763,600	3.7%
=9	9	Dubái	Emiratos Árabes Unidos	Medio Oriente	13,641,000	13,280,000	2.7%

=10	10	Tianjin	China	Asia	13,010,000	12,303,000	5.7%
=11	11	Rotterdam	Países Bajos	Norte de Europa	11,621,249	11,865,916	-2.1%
 18	16	Los Ángeles	Estados Unidos	América del Norte	7,868,582	8,077,714	-2.6%
 38	41	Santos	Brasil	Sudamérica	3,445,879	3,171,685	8.6%
=68	68	Manzanillo	México	Centroamérica	2,118,186	1,992,176	6.3%

Elaboración propia con datos de Containerisation International

 Descendió respecto al año anterior

 Ascendió respecto del año anterior

= Se mantuvo en el mismo lugar

Del cuadro anterior podemos observar que la República Popular China, cuenta con 7 de los 10 puertos más importantes del mundo, esto debido a varios factores, en primera instancia posee 110,000 km de kilómetros navegables fluviales, los cuales son aprovechados al contar con 2,030 buques de marina mercante y 2,000 puertos en su haber de los cuales 130 se disponen al comercio internacional.⁹⁶

En segunda instancia, la República Popular China, es el primer país exportador de mercancías a nivel mundial y el segundo en importaciones⁹⁷, lo cual generó la necesidad de contar con espacios aptos para la recepción y despacho de los bienes.

Esta infraestructura y características propias del país permiten que exista una conexión entre las rutas internas e internacionales que han colocado a la República Popular China como el país modelo en el sector marítimo y portuario.

Lo anterior debido a que se han aprovechado oportunamente las ventajas competitivas que ofrece en transporte marítimo en el marco de las necesidades del comercio internacional de mercancías, que como se ha mencionado anteriormente es el medio óptimo para el traslado de grandes volúmenes de bienes en grandes distancias.

⁹⁶ The World Factbook "China", [En línea], Central Intelligence Agency, Estados Unidos de América, Dirección URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> [Consulta: 10 de enero 2015]

⁹⁷ Organización Mundial del Comercio, "Perfiles comerciales 2014" ", [En línea], OMC, Dirección URL: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_profiles14_s.pdf [Consulta: 10 de enero 2015]

2.1.1. Características y funcionamiento de los principales puertos del mundo.

“Together the 10 largest container ports accounted for 39.7% of the total volumes handled...”⁹⁸

Los puertos más importantes a nivel mundial se caracterizan por estar categorizados dentro de los “puertos hub”, es decir, que son concentradores de carga y por tanto poseen características similares.

Los puertos hub deben contar con una adecuada interconexión marítima y terrestre, el trabajo conjunto de la comunidad portuaria, el amplio hinterland y foreland, debida infraestructura portuaria y la innovación a través de la implementación de nuevas tecnologías en sus procesos.

No obstante, a pesar de contar con características comunes en necesario esbozar los valores agregados que cada uno ofrece, por ello para efectos de la presente investigación procederemos al análisis de los cuatro principales puertos por continente, siendo estos Shanghái en Asia, Dubái en Medio Oriente, Rotterdam en Europa y Los Ángeles en América, esbozando a continuación sus principales características y funciones.

2.1.1.1. Shanghái

“Shanghai has comfortably retained his position as the world's busiest container port in 2013.”⁹⁹

El Puerto de Shanghái se encuentra ubicado en la República Popular China, específicamente en la provincia más poblada del país, Shanghái, en el centro de los 18,000 km de la costa del país, a una latitud de 31.381445° y una longitud de 121.601°.¹⁰⁰

Su ubicación geográfica es estratégica, debido a que se encuentra en el punto central en donde convergen diversas rutas marítimas internacionales y nacionales que provienen del Norte y Sur de China y de Asia oriental, principalmente.¹⁰¹

⁹⁸ Containerisation International, “One hundred ports , the world’s busiest container terminals “ [En línea] Lloyd’s list, Dirección URL: http://europe.nxtbook.com/nxteu/informa/ci_top100ports2014/#/10 [Consulta: 15 de enero 2015] p. 10.

⁹⁹ Ibídem p. p.18

¹⁰⁰ Ídem

¹⁰¹ Amaya Teniente y William Fitchett, “El sector Portuario en China”, Instituto Español de Comercio Exterior, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghái, julio 2011, España, p. 8

Desde 2010 se ha mantenido en la primera posición de los rankings mundiales de movimiento de TEU'S¹⁰², siendo el referente Chino, y el ejemplo a seguir a nivel mundial.

El órgano que funge como la autoridad marítima en relación a la gestión de las terminales portuarias es el Shanghai International Port Group, nacido en 2003 a raíz de una reestructuración al interior de la provincia de Shanghai, contando con inversión pública y privada, sin embargo, el accionista mayoritario sigue siendo el Gobierno Municipal con 44.23% de las acciones.¹⁰³

Shanghai hoy en día es un punto clave en el continente asiático ya que se ha consolidado como el puerto con mayor movimiento de TEU'S y la terminal de contenedores más grande del mundo.

En la década de los 90's Shanghai comenzó a perfilarse como un puerto hub global, sin embargo, se mantuvo a la sombra de gigantes como Hong Kong y Singapur, éste último siendo su mayor rival hasta 2010, que fue superado.

Es de este modo que a partir del año 2000 continuó su crecimiento sostenido, que, aunado a la ampliación de sus conexiones e infraestructura necesaria para la atención de los buques y las nuevas necesidades del mercado, se fue consolidando como el más importante de Asia y el mundo.

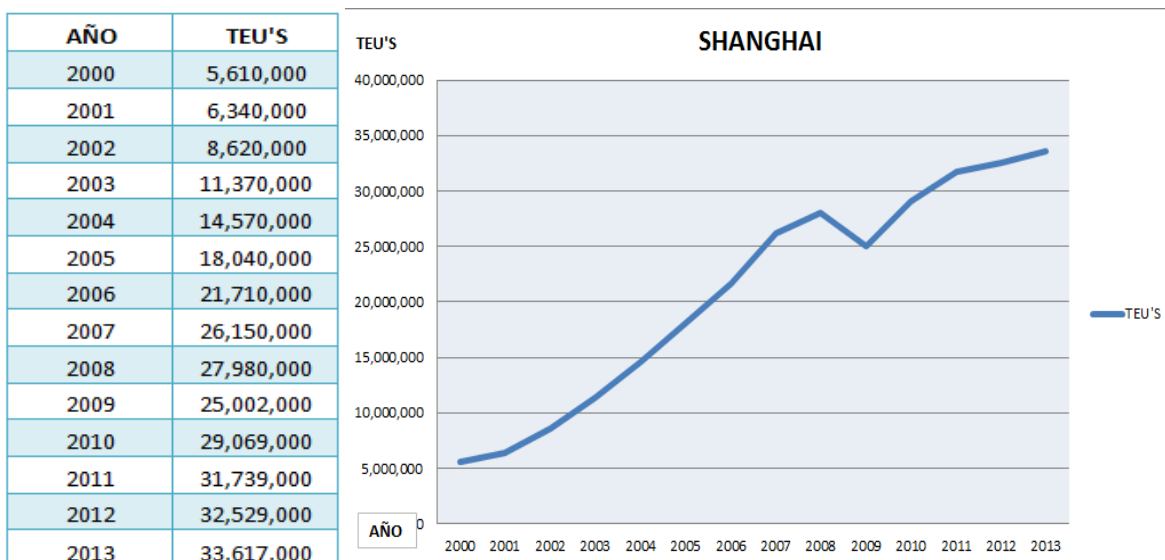
Su crecimiento no solo se mantuvo, sino que se aumentó considerablemente al pasar de movilizar 5, 610,000 TEU'S en el año 2000 a 33, 617,000 en 2013, como se muestra a continuación.¹⁰⁴

¹⁰² TEU: unidad equivalente a 20 pies, en un contenedor de tamaño estándar.

¹⁰³ Ship Technology, "Port of Shanghai, China", [En línea], Dirección URL: <http://www.ship-technology.com/projects/portofshanghai/> [Consulta: 15 de enero 2015]

¹⁰⁴ Containerisation International, "One hundred ports, the world's busiest container terminals" [En línea] Lloyd's list, Dirección URL: http://europe.nxtbook.com/nxteu/informa/ci_top100ports2014/#/15 [Consulta: 15 de enero 2015] p. 15.

Gráfica 1: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de Shanghai 2000-2013



Elaboración propia con datos de los informes de “Transporte Marítimo de la UNCTAD”

El Puerto de Shanghai se caracteriza por contar con las instalaciones adecuadas para la recepción y despacho de buques de última generación que superan los 20,000 TEU'S, esto gracias al eficiente despacho aduanero, 156 grúas de muelle, 6, 730,000 m2 de patios de contenedores, y 3 puertos subsidiarios con sus respectivas terminales de contenedores ubicadas en: Yangshan, Waigaoqiao y Wusong, a fin de ofrecer con eficiencia y eficacia los servicios logísticos.¹⁰⁵

2.1.1.2 Dubái

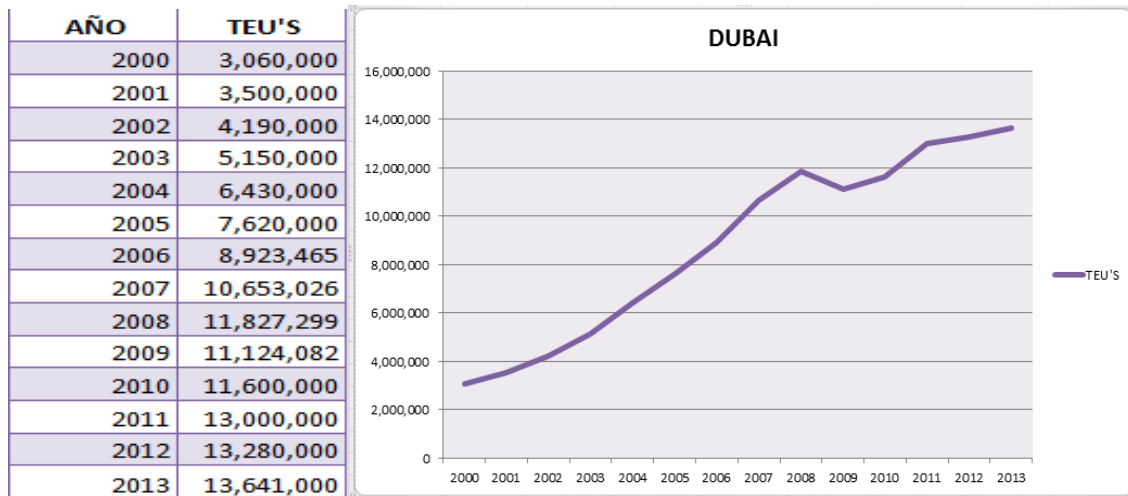
El puerto de Jebel Ali, mejor conocido como Puerto de Dubái, se ubica en el noveno sitio de los puertos más importantes del mundo y es el más relevante de Medio Oriente. Se encuentra ubicado en los Emiratos Árabes Unidos y es controlado por el grupo DP World que funge además como su autoridad marítima.

Se caracteriza por ser la puerta de entrada al Medio Oriente al contar con más de 90 servicios que en su conjunto integran redes marítimas con más de 140

¹⁰⁵Shanghai International Port Group CO. LTD., “Port Services”, [En línea], SIPG, Dirección URL: <http://www.portshanghai.com.cn/en/channel2/channel24.html> [Consulta: 20 de enero 2015]

puertos alrededor del mundo lo cual ha generado que mantenga en un crecimiento constante como se muestra a continuación.¹⁰⁶

Gráfica 2: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de Dubái 2000-2013



Elaboración propia con datos de los informes de “Transporte Marítimo de la UNCTAD”

Actualmente cuenta con 2 terminales de contenedores y a finales de 2015 contarán con una tercera terminal que aumentará su capacidad máxima de manejo a 19 millones de TEU.

Sus instalaciones se encuentran entre las más modernas del mundo y la mejor de la región, además de que tiene la capacidad de atender a cualquier buque en existencia y en la cartera de pedidos. Actúa también como un centro de integración multimodal, capaz de distribuir la mercancía a través de diversos medios de transporte de forma segura y eficaz.

2.1.1.3 Rotterdam

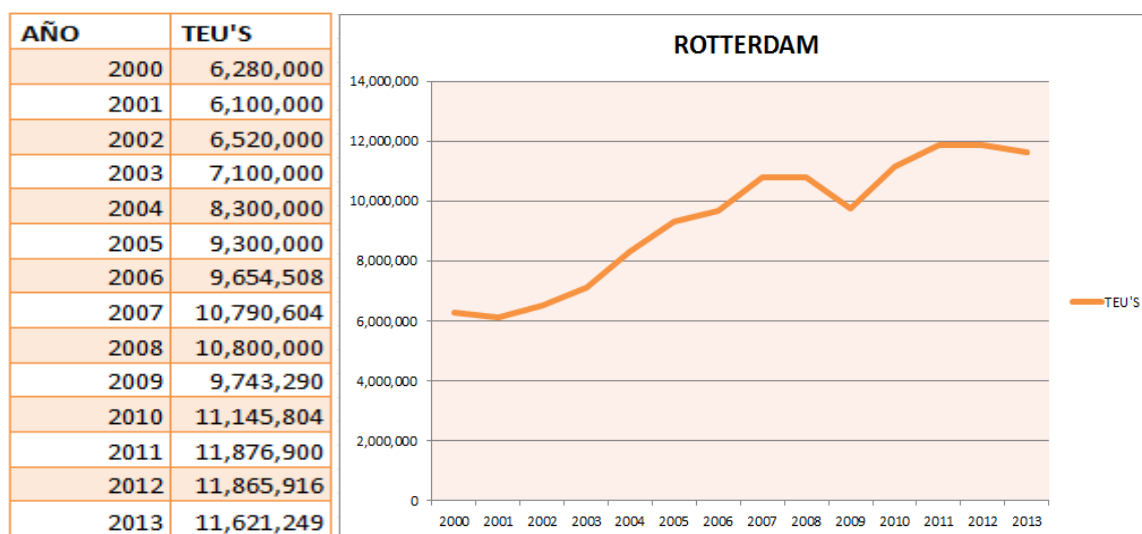
El puesto número 11 de los puertos más importantes del mundo lo ocupa el Puerto de Rotterdam, siendo el de mayor importancia del continente europeo, ubicado en los Países Bajos.

Se caracteriza por tener una ubicación estratégica al brindar la posibilidad de distribución de la carga al interior de Europa a través de los ríos Rin y Mosa de una manera rápida, eficiente y económica, además de contar con una de las

¹⁰⁶DP World, “Jebel Ali Port”, [En línea], DP World, Emiratos Árabes Unidos, Dirección URL; <http://dpworld.ae/en/content/71/47> [Consulta: 25 de enero 2015]

mejores redes de integración del transporte para el buen funcionamiento de la cadena de suministro, teniendo un crecimiento sostenido como se muestra en la siguiente tabla.¹⁰⁷

Gráfica 3: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de Rotterdam 2000-2013



Elaboración propia con datos de los informes de “Transporte Marítimo de la UNCTAD”

2.1.1.4 Los Ángeles

El principal puerto de los Estados Unidos de América y del continente americano se encuentra en el lugar 18 a nivel internacional. El Puerto de los Ángeles ubicado en San Pedro Bay cuenta con 7,500 hectáreas de tierra y se extiende a lo largo de 43 millas de costa.¹⁰⁸

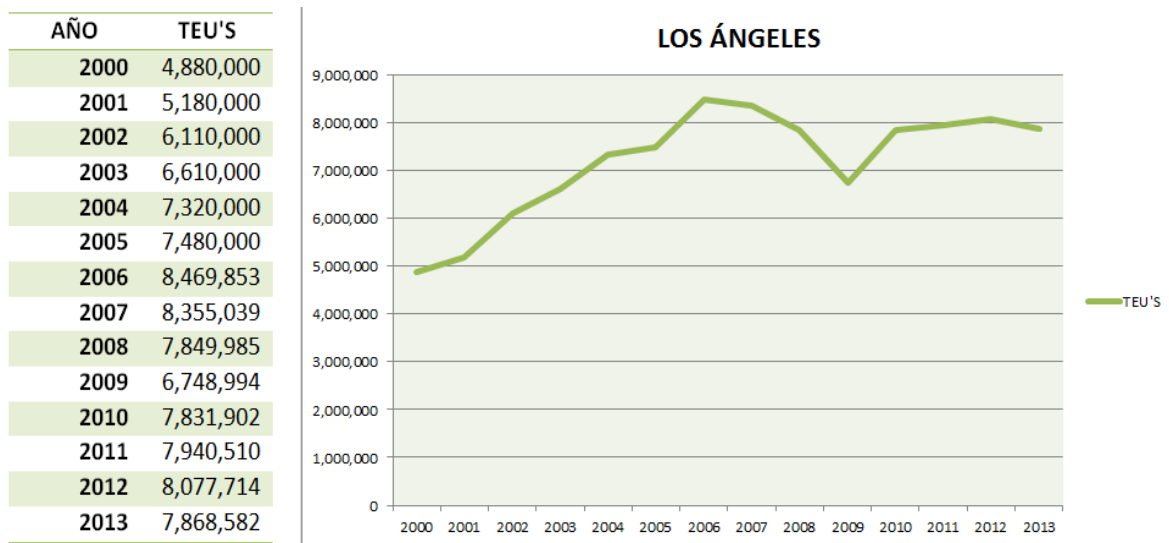
Se caracteriza por poseer 8 terminales especializadas para el manejo de contenedores, además de ser el punto de conexión entre el noreste asiático y el continente americano. Cuenta con la infraestructura necesaria para la recepción y despacho de cualquier tamaño de buque y está comprometido actualmente con la gestión responsable de recursos, protección del medio ambiente y creación de

¹⁰⁷ Port of Rotterdam, “Rotterdam World Port”, [En línea], Países Bajos, Dirección URL: <http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-in-general/Pages/default.aspx> [Consulta: 25 de enero 2015]

¹⁰⁸ LA The Port of Los Angeles, “About the Port”, [En línea], Dirección URL: http://www.portoflosangeles.org/idx_about.asp [Consulta: 1 de febrero 2015]

empleos, lo cual lo sigue manteniendo como el referente americano, mostrado a continuación.¹⁰⁹

Gráfica 4: Movimiento anual de TEU'S en el Puerto de los Ángeles 2000-2013



Elaboración propia con datos de los informes de “Transporte Marítimo de la UNCTAD”

2.1.2. Evolución tecnológica aplicada en el desarrollo portuario

En el contexto de la globalización la “sociedad del conocimiento” es el resultado del amplio cambio que ha tenido la forma de vida para llegar a lo que hoy conocemos. Éste nuevo paradigma ha impactado de tal forma que se ha propagado velozmente la revolución informática, la expansión de la comunicación, el uso de las redes de telecomunicaciones y la generalización de internet.¹¹⁰

Las revoluciones tardan en asimilarse y “producen un cambio de paradigma tecnológico y organizativo capaz de transformar y renovar todo el aparato productivo existente.”¹¹¹

Dicho lo anterior podemos comprender que todos los sectores se ven modificados y este es el caso del sector marítimo y portuario, que se sirve de

¹⁰⁹ LA The Port of Los Angeles, “About the Port”, [En línea], Dirección URL: http://www.portoflosangeles.org/idx_about.asp [Consulta: 1 de febrero 2015]

¹¹⁰ Carlota Pérez, Cap. 1 “El cambio de paradigma en las empresas como proceso de cambio cultural”; en Casas, Rosalba y de Fuentes Claudia Acumulación de capacidades tecnológicas, aprendizaje y cooperación en la esfera global y local México: UAM, p. 30.

¹¹¹ Ibídem p. 31

estas nuevas tecnologías para mejorar los flujos comerciales y las operaciones portuarias.

El tráfico marítimo ha mostrado un crecimiento constante y por consiguiente se han demandado mayores servicios de transporte marítimo, el cual crece como consecuencia de la evolución del comercio y su fragmentación esbozada en el Capítulo 1, lo cual lo ha llevado incluso a crecimientos superiores que la propia producción de bienes y servicios.

Es por lo anterior que “los puertos deben atender cada vez un mayor número de buques y de mayor tamaño, lo cual está presionando aún más al desarrollo portuario. Y el puerto tiene ciertos desafíos en este sentido, por ejemplo: el aumento en el tamaño de los medios de transporte y mejoras en la productividad.”¹¹²

Ante la búsqueda de la interconexión de todos los actores presentes en el movimiento portuario que se encuentran ubicados en lugares alejados y dispersos en el globo terráqueo, estos se han congregado bajo un mismo fin, siendo la obtención de ganancias a través del comercio de mercancías mediante la utilización de las tecnologías de la información.

La implementación de las mismas juega un papel fundamental en la comunicación de los puertos dando paso a que las invenciones e innovaciones tecnológicas determinen la modernización o rezago de la infraestructura de los mismos.

Es por lo anterior que la tecnología utilizada en la modernización portuaria, busca efectuar un cambio en la infraestructura del puerto en cuestión a través de la utilización de herramientas, máquinas e instrumentos que faciliten dicho objetivo, con la finalidad de ser competitivos en el contexto internacional y para la reducción de costos que las formas arcaicas elevan actualmente.

Por ejemplo, la principal actividad en el funcionamiento de los puertos es el movimiento de la carga contenerizada que demanda mayor agilidad y eficiencia en el traslado de la mercancía, generando la tendencia de servicios “puerta a

¹¹² Octavio Doerr, “Políticas portuarias sostenibles” en Políticas Integrales y Sostenibilidad del Transporte Marítimo en Iberoamérica, Unidad de Servicios de Infraestructura, España, CEPAL, p. 120

puerta” en los cuales el contenedor es recogido desde la planta del vendedor y entregado en la planta del comprador.¹¹³

Los servicios puerta a puerta se demandan comúnmente, sin embargo no todos los puertos cuentan con la infraestructura adecuada a esta nueva tendencia, la cual requiere la correcta articulación de los montacargas, tractores, remolques, chasis, plataformas rodantes, grúas móviles y demás equipos que ayuden al manejo de la carga en general.¹¹⁴ Herramientas tecnológicas que en conjunto coadyuvan al buen funcionamiento del puerto.

Sin embargo, no es una tendencia nueva, por el contrario, la tecnología ha cambiado el paradigma del funcionamiento de los puertos antes de la globalización y desde tiempos remotos, por ello esbozamos algunos ejemplos para su mejor entendimiento.

Durante el siglo XV se comenzaron a utilizar grúas de madera accionadas a mano para facilitar las operaciones de carga y descarga de los barcos, y posteriormente en 1594 apareció el cronómetro que permitió la navegación de día y de noche.¹¹⁵

Con la aparición de la máquina de vapor se introdujo el acero en los barcos lo cual triplicó su velocidad en comparación con sus predecesores, en 1886 se construyó el primer buque transoceánico especializado, que permitió por primera vez la separación de la carga y los pasajeros y por último, la introducción de los contenedores como medio de unitarización de la carga para su mejor manejo a través de diversos medios de transporte.¹¹⁶

Ante los ejemplos presentados anteriormente podemos comprender que los cambios de paradigma se han dado de forma radical, de tal modo que la asimilación y la aplicación de los mismos han transformado el comercio marítimo,

¹¹³ José Eusebio Salgado y Salgado, “El poder del mar sobre la tierra”, en Revista electrónica de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán Multidisciplina, México, vol. 6, mayo agosto 2010, p. 20

¹¹⁴ Fernando Hernández Labra, “Puertos”, México, UNAM, 1983.

¹¹⁵ Unidad de Transporte, División de Comercio Internacional, Transporte y financiamiento de la CEPAL, “Modernización portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados”, Organización Internacional de las Naciones Unidas, 15 de diciembre de 1998, p. 15

¹¹⁶ Ídem

la construcción naval y la modernización portuaria para llegar a lo que conocemos hoy en día.

“En efecto los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben estar integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo de infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado sino también de buenas comunicaciones y especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada.”¹¹⁷

Ahora bien, a continuación, se mencionarán los procesos específicos en los que la tecnología es relevante y fundamental para el funcionamiento de los puertos.

En primer lugar se encuentra el intercambio electrónico de datos (EDI por sus siglas en inglés), el cual funciona durante el proceso de despacho de mercancías ya que todos los actores involucrados intercambian una serie de documentos de suma importancia para la agilización de los trámites burocráticos y aduaneros.¹¹⁸

Éstos actores, entendidos como los agentes portuarios y los organismos públicos han arraigado la utilización de medios electrónicos para la facilitación de la recepción y envío de dichos documentos, lo cual permite la reducción de los procesos y trámites que por ende reducen los costos de estadía de los buques en los puertos ya que facilitan la movilización de las mercancías de forma eficaz.

Según Víctor Castañeda, especialista peruano en el área de las tecnologías de la información, “Las compañías del sector marítimo y portuario en Latinoamérica que han utilizado esta tecnología han obtenido grandes beneficios, como el aumento de su productividad y calidad de sus servicios. Pero principalmente las TIC’s permiten reinventar la cadena de valor marítima y

¹¹⁷ Secretaría de la UNCTAD, “El transporte marítimo en 2013”, [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2006, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2013_es.pdf [Consulta: 20 de febrero de 2015]

¹¹⁸ S/a, Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas, “El futuro tecnológico de las Terminales Marítimas de Vehículos: La integración de sus sistemas de información, Barcelona, 2004, p. 20

portuaria, volviéndola virtual, lo cual permite ahorros significativos en el costo administrativo y logístico del día a día”.¹¹⁹

La imperante necesidad de mantenerse comunicados en tiempo real en cualquier parte del mundo ha generado la necesidad de la aplicación del intercambio electrónico de la información reemplazando los trámites manuales y en papel, que se detenían por los horarios del funcionamiento de las ventanillas que expedían y recibían la documentación.¹²⁰

Hoy en día se da paso al mismo funcionamiento, pero de forma virtual, de modo que las empresas y agentes marítimos pueden comunicarse las 24 horas del día, y todos los días del año.

Dentro de los beneficios y las transformaciones que se han consolidado a través de la implementación de los servicios virtuales podemos encontrar la reducción del tiempo de la entrega, un amplio registro de toda la información debidamente seccionada en una escala vertical, en donde se jerarquiza la información en la nube de las bases de datos, además de la información minuto a minuto de cada barco, un mejor registro de contenedores e innovaciones en los equipos de manipulación y almacenamiento, entre muchas más.

La tecnología de la información ha transformado las formas de comercio internacional, dado que ha permitido la comunicación y vinculación de actividades y personas distantes sustituyendo los viajes físicos por la comunicación en la red.

Otras formas del uso de internet en la operación portuaria es el acceso a la información a través plataformas donde se pueden consultar los servicios de gestión y seguimiento de las mercancías y los barcos de forma on-line, además de la solicitud de diversos servicios por este medio.

Además se propone que las TIC's deben ser utilizadas principalmente para: brindar y compartir la información a través de las páginas web, páginas iniciales y bases de datos; ayudar a hacer más eficiente el trabajo interno por medio de la utilización de softwares de trabajo dentro de las empresas y en este caso los puertos y facilitar la colaboración con otras empresas mediante la conexión de

¹¹⁹ Ídem

¹²⁰ Ídem

redes para el intercambio electrónico de datos, la gestión de la cadena de suministro, arribos y despachos de buques, sistema meteorológico, entre otros.

Otro ejemplo es "...el uso de etiquetas con frecuencias de radio, Internet y transpondedores en los paquetes de productos permiten que las fábricas y los almacenes sepan dónde está un producto en cualquier momento dado." Situación que brinda mayor seguridad ante el seguimiento instantáneo de las mercancías.¹²¹

Es de este modo que se puede aseverar que el papel de la innovación tecnológica ha sido fundamental en la transformación y modernización de los puertos atendiendo a las necesidades demandadas por las tendencias internacionales de la aplicación de las tecnologías de la información acortando la distancia que anteriormente mantenía alejados a los agentes portuarios de los clientes, y que además ha facilitado el comercio electrónico entre empresas.

En el sector marítimo las innovaciones tecnológicas han permitido la construcción de buques de capacidades antes inimaginables, además de que facilitan la rápida e instantánea comunicación del cuerpo de radiotelecomunicaciones y comunicación vía satélite con los cuerpos en tierra, lo cual ha disminuido los peligros en altamar y ha dotado de mayor confianza los viajes de largas distancias y con cargas de alto valor agregado.

La importancia de la tecnología se vislumbra además en la modificación de la infraestructura portuaria que se sirve de grúas y tecnología de punta para la revisión de contenedores que buscan evitar la trata de blancas y el tráfico de drogas.

2.1.2.1. La importancia del contenedor en el transporte marítimo internacional.

El contenedor es la primera integración del transporte marítimo con el terrestre debido a la necesidad apremiante de integrar los modos de transporte para responder a los imperativos de la producción global.

¹²¹ Organización Mundial del Comercio, "Perfiles comerciales 2014" ",[En línea], OMC, Dirección URL: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_profiles14_s.pdf [Consulta: 10 de enero 2015]

Sin embargo, no siempre existió el contenedor, y anterior a su creación la mercancía era transportada en las bodegas de los buques, en donde la carga era subida por medio de redes al buque, la cual era elevada sobre la cubierta y los marinos se encargaban de descargarla y acomodarla respectivamente al interior del mismo, lo cual demoraba su salida llegando a tardar incluso hasta meses esperando su despacho.

Posteriormente, al finalizar la segunda guerra mundial se introdujeron en Europa del Este los “pallets”, siendo una plataforma de carga compuesta de 2 bases separadas entre sí por soportes con una altura suficiente para el manejo por montacargas.¹²²

Con su introducción se permitió un mejor manejo de la carga, y se disminuían los daños propios del manejo de la misma.

Sin embargo, aún no se lograba la eficiencia buscada, ya que los tiempos de carga, manejo y despacho seguían siendo elevados. Es así que hasta 1956 un transportista de California del Norte, Estados Unidos, introdujo el contenedor como herramienta para la transportación de la carga, con la visión de que fuera utilizado como un medio de unitarización de la mercancía para su movilidad a través de los diversos medios de transporte, lo cual permitiría después el surgimiento del transporte multimodal de mercancías.¹²³

Hoy día el contenedor en su definición física es “un recipiente de carga en forma de prisma rectangular, destinado a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes, que facilita su manejo y preservación.”¹²⁴

Ante la universalización del contenedor como herramienta de transporte de mercancías a través de diversos medios de transporte, éste se fue transformando

¹²² Roberto Bloch, “Los pallets en el comercio internacional en Envases y embalajes para el Comercio Internacional”, [En línea], RM Forwarding, Dirección URL: <http://rm-forwarding.com/2012/04/24/los-pallets-en-el-comercio-internacional/> [Consulta: 25 de abril de 2015]

¹²³ Ana Lydia Valdés, “La nueva era logística del contenedor”, Expansión, marzo de 2014, [En línea] Dirección URL: <http://www.cnnexpansion.com/especiales/2014/03/04/el-invento-que-revoluciono-el-comercio> [Consulta: 25 de abril de 2015]

¹²⁴ Norma Oficial Mexicana -002 – SCT 4- 2013, “Terminología marítima portuaria DOF.”, [En línea], Diario Oficial de la Federación, Dirección URL: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5334608&fecha=04/03/2014 [Consulta: 8 de noviembre de 2014]

para brindar flexibilidad a las características específicas que requieren las mercancías, es así que se desarrollaron contenedores especializados que atendieran lo anterior, por ello que es menester esbozar brevemente los principales tipos de contenedores:

Estándar Dry: Es el contenedor más utilizado a nivel internacional, permite la transportación de carga general siendo sus principales medidas 20 y 40 pies. También cuenta con la variación del High Cub, permitiendo más volumen al interior.

Hard Top: Permite el traslado de mercancías de gran peso y altura, al contar con un techo reforzado que puede ser removido para facilitar el embalaje y desembalaje a través del mismo mediante grúas.

Open Top: Contenedor diseñado para el transporte de cargas pesadas o de grandes dimensiones al permitir la carga y descarga superior, al solo contar con techo removible de lona.

Flat Rack: Plataforma con dos paredes de fondo y sin laterales, utilizado especialmente en el traslado de carga de grandes dimensiones

Reefer: Contenedor que cuenta con equipo propio de refrigeración utilizado para el transporte de mercancías que requieren temperaturas constantes, es así que poseen un sistema de conservación de frío o calor y termostato. Ideal para alimentos perecederos.

Tanque: Los también conocidos contenedores cisterna son utilizados para el transporte de líquido de materiales no peligrosos. Cabe mencionar que los materiales peligrosos atenderán a otras medidas establecidas.

Una vez mencionados los principales tipos de contenedores podemos aseverar que si bien están diseñados para transportar ciertas mercancías su función sigue siendo la unitarización la carga y que cuentan con las siguientes características fundamentales en común:

Duración: Los contenedores deben estar compuestos de un material resistente que permita que sean usados en diversos medios de transporte, por lo general están construidos de acero o aluminio, el cual protege la mercancía de posibles daños e inclemencias meteorológicas.

Manipulación: La mercancía al ser introducida en el contenedor puede llegar a su destino final sin que exista “ruptura de carga”, es decir, sin que sea manipulada u operada por los diversos transportistas inmiscuidos en el traslado de la misma, brindando mayor seguridad.

Esquineros: Encontrados en cada arista del contenedor, que fungen como elementos de unión de las caras del prisma, indispensables para la manipulación del mismo por medios mecánicos, además de ser parte fundamental para su estiba y aseguramiento en el transbordo hacia los diferentes medios de transporte a utilizar, por ejemplo, en su traslado a través del ferrocarril de doble estiba.

Llenado y vaciado: Una de las funciones básicas del contenedor es que debe permitir que la mercancía sea colocada y descargada de una manera rápida, segura y eficaz, para que esto coadyuve a su fácil acomodo para reducir los tiempos de embalaje. Una vez que la mercancía ha sido embalada, el contenedor es sellado y no es abierto hasta su destino final.

Volumen y medidas: De acuerdo con la Organización Internacional de Normalización (ISO, por sus siglas en inglés) se han estandarizado las medidas, volumen y requerimientos que deben cumplir los contenedores a nivel internacional.

Desde los años 70's comenzó la proliferación masiva de los contenedores de 20 pies, convirtiéndose en la medida internacionalmente aceptada para medir la capacidad de carga de un buque especializado y del equipo de transporte terrestre (ferrocarril, tractocamion), además de ser la unidad de medida para el cálculo del movimiento de contenedores de un puerto. Denominándose internacionalmente como TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), hoy en día manteniéndose vigente como el indicador mundial del transporte de contenedores.¹²⁵

Como se pudo apreciar ante el breve esbozo de las características de un contenedor podemos apuntar que tales pueden ser manipulados indistintamente

¹²⁵ Carlos Martner y María Moreno, “Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos”, [En línea], México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001, Dirección URL: <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> p. 19 [Consulta: 17 de agosto de 2014]

por los medios de transporte evitando rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores.

Tales características tecnológicas permiten acelerar los flujos de mercancías e integrar efectivamente procesos productivos anteriormente fragmentados los espacios de trasbordo y facilitar la integración de los medios de transporte.

En general, el uso del contenedor trajo consigo diversas ventajas que permitieron su universalización, siendo principalmente la disminución de daños al cubrir las mercancías, disminución de los robos, reducción en inventarios, simplificación de los procedimientos aduaneros, facilitación del comercio internacional al dotar de seguridad y eficiencia los intercambios además de la consolidación de cargas, entre otros.

El contenedor revolucionó el transporte internacional de mercancías permitiendo la integración de diversos medios de transporte para un mismo fin. Como ejemplos se pueden mencionar la introducción del ferrocarril de doble estiba de contenedores y la introducción de chasis especializado con plataforma intermodal en los tractocamiones, dando surgimiento y posteriormente fortaleciendo el transporte multimodal de mercancías abordado en el tercer capítulo de la presente investigación.

2.1.2.2 Clasificación de los buques y su crecimiento exponencial

Sin embargo, ¿qué sería de los puertos sin los buques?, los buques son el medio por el cual se transporta la mercancía a través de las rutas marítimas establecidas, por lo cual revisten de una importancia fundamental para la comprensión del papel que desarrollan en el tráfico de mercancías.

Ahora bien, para lograr el análisis del papel de los buques en el transporte marítimo es menester brindar su definición, la cual según el Dr. Salgado y Salgado es “todo tipo de embarcación que opere en el medio marino, fluvial o lacustre...

aun cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.”¹²⁶

La primera clasificación se basa en el objeto por el cual funcionan los buques, dividiéndolos en 2: buques mercantes y buques de guerra. Los buques mercantes a su vez se subdividen en buques de tráfico regular y buques de tráfico eventual.

Sin embargo, las clasificaciones son diversas por lo cual utilizaremos solo 3 de ellas en función de su construcción y el tipo de mercancía que transportan, mencionadas a continuación.

Cuadro 2: Clasificación de los buques

Categorización según la mercancía que transportan y la construcción	Categorización según el tamaño aproximado del buque
Petroleros	Petroleros muy grandes: 200.000 o más. Suezmax: 120.000 a 200.000 TPM Aframax 80.000 a 119.999 TPM Panamax 60.000 a 79.999 TPM (TPM: Tonelada de peso muerto)
Graneleros de carga seca y mineraleros	Capesize 100.000 TPM o más. Panamax 60.000 a 99.999 TPM Handymax 40.000 a 59.999 TPM Handysize 10.000 a 39.999 TPM
Portacontenedores	Post-Panamax: Manga > 32,3 m Panamax: Manga < 32,3 m Manga: ancho del buque que se mide de babor a estribor en la parte más amplia del mismo.

Elaboración propia con datos de “El transporte marítimo 2014” UNCTAD¹²⁷

El actual gigantismo de los buques es producto de la revolución tecnológica que trajo consigo la introducción universal del contenedor y el desarrollo del transporte

¹²⁶ José Eusebio Salgado y Salgado, “Manual de Derecho Marítimo”, Tomo 1, Editorial Académica Española, España p. 409

¹²⁷ Secretaría de la UNCTAD, “El transporte marítimo en 2014”, [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2014, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2014_es.pdf p. X [Consulta: 25 de febrero de 2015]

multimodal, esto con la finalidad de aumentar su capacidad de carga y su velocidad.

“Dado que en el transporte marítimo internacional, las economías de escala y la velocidad con la que circulan las mercancías y los equipos de transporte son elementos muy importantes, era predecible esperar que el dinamismo del contenedor empujara un cambio tecnológico en las características de los buques”.¹²⁸

Para los efectos de la investigación abordaremos el crecimiento exponencial de los buques portacontenedores al ser el medio principal de transporte de las mercancías a nivel internacional.

Su introducción al comercio internacional se dio por primera vez en la década de los 60's, en donde su capacidad fluctuaba entre los 500 y 1,000 TEU's, sin embargo no solo eran destinados el traslado de contenedores, sino que se introdujeron en buques de carga general.¹²⁹

Durante los años 70's y 80's surge por primera vez un buque especializado para el transporte de mercancías a través de contenedores aumentando su capacidad hasta 2,000 TEU's. Posteriormente en 1983 surgen los buques de la clase Panamax, nombre derivado de que contaban con la anchura máxima para navegar a través del Canal de Panamá y los cuales tenían una capacidad de hasta 3,500 TEU's.¹³⁰

Al finalizar la década de los 80's surgen los buques Post Panamax, los cuales como su nombre lo indica sobrepasaban la anchura máxima del Canal de Panamá, lo cual les impedía navegar por sus aguas, su capacidad alcanzaba hasta los 5,000 TEU's.¹³¹

¹²⁸ Carlos Martner y María Moreno, “Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos”, [En línea], México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001, Dirección URL: <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> [Consulta: 17 de agosto de 2014] p. 25

¹²⁹ *Ibidem* p. 26

¹³⁰ Carlos Martner y María Moreno, “Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos”, [En línea], México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001, Dirección URL: <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> [Consulta: 17 de agosto de 2014] p. 24

¹³¹ *Ídem*

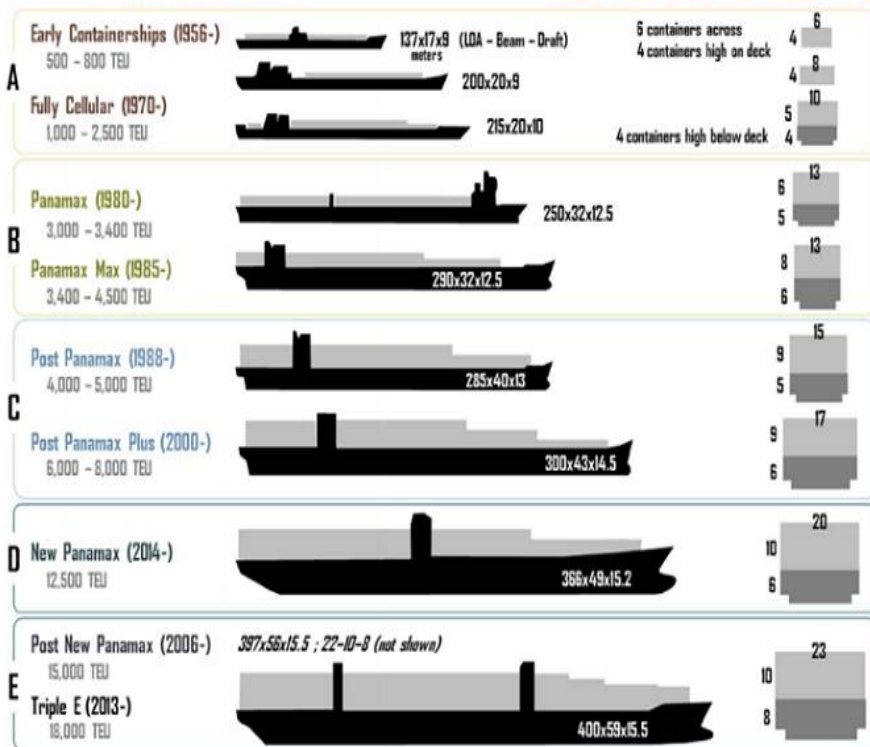
Al inicio del año 2000 se introdujeron los llamados Post Panamax Plus, que aumentaban su capacidad hasta 8,000 TEU's. Del año 2006 al 2014 se introdujeron Post New Panamax y New Panamax respectivamente aumentando su capacidad hasta los 15,000 TEU's.

Sin embargo y ante la incredulidad del medio, en 2014 zarparon buques de la compañía danesa Maersk Line conocidos como la Clase Triple E, contando con una capacidad máxima de 18,000 TEU's.

"In 2011, Maersk Line ordered 20 ships of 18,270 TEU at Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering in South-Korea. The ambitious goals of these vessels revolve around three main principles: economy of scale, energy efficiency & environment, and so the series were named Triple-E."¹³²

Esquema 1: Evolución del tamaño de los buques portacontenedores

Evolution of containerships' size (Frequent use of vessels with drafts > 14m) **Evolución del tamaño de los buques portacontenedores** (Uso frecuente de buques con calados > 14m)



Source: Ashar and Rodrigue, 2012. All dimensions are in meters. LOA: Length overall.

Triple E: Efficiency, Economy of scale and Environmentally improved

Del mismo modo esta tendencia no se detiene y se tienen en puerta diversos buques que pretenden sobrepasar la capacidad máxima de los 20,000

¹³²Maersk Maritime Technology, "Triple E set new standards", [En línea], Maersk Line, Dirección URL: <http://www.maersktechnology.com/en/all-stories/triple-e> [Consulta: 15 de marzo de 2015]

TEU's. El buque portacontenedores que hoy día ostenta en título del más grande del mundo es el llamado MSC Oscar propiedad de la Compañía Italiana Mediterranean Shipping Company (MSC) el cual mide 395.4 metros de largo y 59 metros de ancho. Teniendo el récord de capacidad máxima con 19,224 TEU's.

Hoy día la flota mundial es de 1.690 millones de toneladas de peso muerto (TPM), de los cuales el 12.8% corresponde a los buques portacontenedores.

Si bien el crecimiento exponencial de los buques, incrementa el transporte de mercancías disminuyendo tiempo de traslado y costos, incide negativamente en los puertos que no cuentan con la infraestructura necesaria para su atención. Además de que no solo se debe contar con el calado suficiente para su arribo, sino que también se debe contar con rutas de transporte integradas que permitan su posterior distribución en el territorio correspondiente.

Este tipo de buques por las características antes mencionadas recalca en los grandes puertos del mundo, considerados hub, y que peculiarmente se encuentran dentro de los grandes corredores de comercio internacional principalmente en países del hemisferio norte.

Además del factor determinante que ha significado el aumento de la capacidad de los buques, la velocidad es fundamental para la comprensión del creciente dinamismo de la cartera de pedidos actual.

Si bien los portacontenedores han crecido exponencialmente en relación a su tamaño y capacidad, la elevada cartera de pedidos supone un crecimiento sostenido del transporte marítimo de mercancías, sin embargo, apunta la problemática del retorno vacío de los mismos, ya que se por sus características y necesidades solo son atendidos en puertos hub.

Otra problemática actual del crecimiento de los buques es la desaceleración del transporte marítimo producto de la recesión económica mundial, situación que ha preocupado a las principales navieras, debido a que en épocas de bonanza, se encargó la construcción de 12 megabuques que rebasarían los 20,000 TEU's.¹³³ Alcanzando así en 2012 el mayor ciclo histórico de construcción naval,

¹³³ S/A, "Alianzas marítimas: más servicios y más conectividad", [En línea], News Port de Barcelona, Dirección URL: <http://news.portdebarcelona.cat/esp/noticia.php?id=270&p=> [Consulta: 22 de marzo de 2015]

razón por la cual se han detenido los pedidos de los mismos, hasta que se logre un nuevo ciclo de construcción.

2.1.3. Concentración del transporte internacional marítimo.

Como se ha analizado en apartados anteriores, las transformaciones modernas en el transporte marítimo se manifestaron en la década de los 90's y contribuyeron a modificar su funcionamiento. Las principales razones fue la tendencia a la liberalización y aunque paradójicamente pudiera parecer, éste fenómeno trajo consigo la concentración del transporte marítimo internacional.

Todas estas tendencias encaminadas en aras de la liberalización del comercio y la concentración del transporte responden a las nuevas adaptaciones que hacen referencia a las necesidades del mercado, como ejemplo, el incremento de la participación de los actores involucrados en el transporte marítimo en las cadenas completas del transporte desde su origen y hasta su destino, generando los servicios puerta a puerta.

Las necesidades del mercado han generado que los proveedores de servicios especialicen los mismos para flexibilizarlos y ser capaces de asumir mayores riesgos y buscar nuevos mercados. Además del aprovechamiento del surgimiento de las economías de escala en donde se disminuyen los costos debido a la medida de tonelada – milla, en donde se permite una movilidad de mercancías a una distancia mayor.¹³⁴

Los avances tecnológicos y el alcance del hinterland portuario también han sido factores determinantes para la búsqueda de mayor alcance a nivel mundial de las empresas navieras, que en aras del beneficio económico han dejado de lado la competencia para dar paso a nuevos servicios asociados o formación de grupos complejos empresariales de mayor rango dando paso a las alianzas marítimas.

¹³⁴ Fernando González Laxe, "El contenedor: la caja que cambió el mundo económico", Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad de Coruña, 2007, p. 10.

2.1.3.1. Alianzas marítimas

El creciente poderío de las principales compañías navieras en la expansión de sus mercados y su posicionamiento como concentrador del tráfico portuario de contenedores es producto de su fuerte inversión en la construcción de megabuques portacontenedores y reformas estructurales en su administración interna.

No obstante para dar paso al surgimiento de las alianzas marítimas es menester abordar el concepto de una naviera, que es entendida como “la persona física o moral propietaria de una o varias embarcaciones”.¹³⁵

En el sentido de la presente investigación las empresas navieras serán entendidas como la persona moral propietaria de varias embarcaciones, además de que éstas a su vez pueden ser consideradas empresas armadoras, es decir que son las “personas morales que explotan marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sea o no su propietario.”¹³⁶

Una vez esbozado el concepto de la empresa naviera, daremos paso al breve repaso de 5 navieras más importantes a nivel internacional en función del número de su flota y la capacidad de carga que controlan.

En primer lugar, se encuentra la línea naviera “Maersk Line”, fundada como una empresa de transporte el 22 de agosto de 1912 en Copenhague, Dinamarca.¹³⁷ Al 1 de enero de 2014 contaba con 456 buques los cuales en su totalidad reunían 2, 600,000 TEU de capacidad total de transporte en servicio.¹³⁸

En segundo lugar la línea naviera “Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC)” fundada en 1970 en Bruselas como operador no regular de carga general, a febrero de 2014 contaba con una flota de 465 buques portacontenedores con una capacidad de transporte de 2, 275,000 TEU, cubriendo 200 rutas a 315

¹³⁵ José Eusebio Salgado y Salgado, “Manual de Derecho Marítimo”, Tomo 1, Editorial Académica Española, España p. 291

¹³⁶ Ibídem p. 293

¹³⁷ Maersk Line, “Go back in time with Maersk”, [En línea], Dirección URL: <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/timeline>, [Consulta: 23 de febrero de 2015]

¹³⁸ Secretaría de la UNCTAD, “El transporte marítimo en 2014”, [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2014, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2014_es.pdf p. 43 [Consulta: 25 de febrero de 2015]

puertos de escala¹³⁹, empresa que se disputa con Maersk Line el primer puesto a nivel internacional.

En tercer lugar se encuentra la naviera francesa “Compagnie Maritime d’affrètement (CMA), fundada en 1978 en Marsella, en febrero de 2014 contaba con una flota de 348 buques portacontenedores y con 1, 508,007 TEU de capacidad total de transporte.¹⁴⁰

En cuarto lugar, encontramos a la naviera Evergreen Line, fundada con el nombre de Evergreen Marine Corporation en 1968 y fusionando 4 empresas en 2007 obtuvo su nombre actual. Hasta el 1 de enero de 2014 contaba con una flota de 229 buques y 1,102, 245 TEU de capacidad total de transporte.¹⁴¹

Por último, se encuentra la naviera, COSCO Container Lines Limited, fundada en 1961 con el nombre de China Ocean Shipping Group, hoy en día cuenta con una flota de 163 buques y 879, 696 TEU de capacidad total de transporte.

Ahora bien, siguiendo la jerarquía se encuentran en orden de importancia la naviera alemana Hapag Lloyd, la naviera china “China Shipping Container Lines”, la surcoreana Hanjin Shipping Company Limited, la singapurense APL Limited y la United Arab Shipping Company.¹⁴²

Toda vez mencionadas las 10 principales navieras a nivel internacional, podremos establecer los parámetros en común que han permitido que se lleven a cabo alianzas estratégicas entre ellas, dejando de lado la rivalidad de la competencia, para dar paso a un desarrollo conjunto que permita el aumento de sus ganancias, principalmente.

En su conjunto las alianzas marítimas controlan cerca del 90% del comercio transpacífico de contenedores, situación generada por la fusión de diversas empresas navieras y su posterior alianza marítima.

¹³⁹ Mediterranean Shipping Company, “¿Quiénes somos?”, [En línea], MSC, Dirección URL: <https://www.msc.com/mex/about-us> [Consulta: 22 de marzo de 2015]

¹⁴⁰ CMA CGM, “History”, [En línea], CMA CGM, Dirección URL: <https://www.cma-cgm.com/the-group/about-us/history> [Consulta: 22 de marzo de 2015]

¹⁴¹ Secretaría de la UNCTAD, “El transporte marítimo en 2014”, [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2014, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2014_es.pdf p. 43 [Consulta: 25 de febrero de 2015]

¹⁴² Ídem

Hoy día existen diversas alianzas, sin embargo, las más relevantes son la generada por las dos principales navieras mundiales “Maersk Line y MSC”, llamada “2M” la cual inició su funcionamiento a inicios del año 2015 ante la negativa del Ministerio de Comercio Chino a la alianza inicial “P3” que incluía a la francesa CMA – CGM, aludiendo a que en su conjunto controlaban más del 37% del transporte marítimo.

La reciente alianza 2M, supone la conglomeración de 185 buques en un plazo de 10 años, en los cuales las navieras compartirán espacios, teniendo como beneficios tangibles “una enorme mejora en la red operativa en términos de alcance, escalas, eficiencia y fiabilidad”, lo cual brindará al cliente mayor seguridad y se repartirán los riesgos, con la finalidad de cubrir la capacidad del transporte en las principales rutas comerciales a nivel internacional.

Los beneficios de los usuarios se ven reflejados principalmente en la rapidez en el servicio de las líneas integrantes de la alianza, generando una significativa disminución en el tiempo de estadía en puerto, lo que se traduce en menos tiempo de recorrido y menor costo de transporte.

Sin embargo, la francesa CMA CGM, no se quedaría fuera de una alianza marítima, por lo cual junto con la China Shipping Company y la United Arab Shipping Company, consolidaron la “Ocean Three” la cual pondrá a disposición 132 buques.

La reciente creación de las alianzas anteriormente mencionadas, crearán competencia con las ya existentes CKYHE y G6, que cuentan con buques de menor capacidad.

La importancia de las alianzas marítimas reside en que, a pesar de tener un nivel distinto de integración, reducen los costos de explotación de flotas logrando la reestructuración de las rutas marítimas, atendiendo las necesidades del mercado y por consiguiente ofreciendo el servicio de transporte marítimo en donde les sea demandado.¹⁴³

¹⁴³ S/A, “Alianzas marítimas: más servicios y más conectividad”, [En línea], News Port de Barcelona, Dirección URL: <http://news.portdebarcelona.cat/esp/noticia.php?id=270&p=> [Consulta: 22 de marzo de 2015]

2.2. El régimen internacional del transporte internacional marítimo.

Como se mencionó en el capítulo 1, el Derecho Marítimo es uno solo, y es entendido como el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos llevados a cabo en el mar y en los espacios marítimos.¹⁴⁴

Sin embargo, dado el espacio en el que se lleva a cabo también es de carácter internacional, situación que ha llevado a éste a la tendencia hacia su unificación, ya que atiende a diversas características fundamentales.

El Derecho marítimo internacional se considera único, ya que dada su importancia es aplicable en cualquier parte del mundo, también es considerado como universal, pues se ha virado la atención hacia una aplicación igualitaria en todo el planeta, es especial porque se da en el mar, es autónomo ya que posee de figuras propias que no podrían ser explicadas desde otra rama del Derecho y por último es histórico, dadas las fuentes que le han dado forma y lo han configurado hasta como hoy lo conocemos.¹⁴⁵

El mar reviste todo nuestro Planeta Tierra, y éste es surcado por buques de distinto pabellón para diversos fines, principalmente el turístico y comercial. Si bien cada país cuenta con sus respectivas leyes y reglamentos que atienden a sus intereses nacionales siempre se ve resaltada la unidad constante del Derecho Internacional Marítimo, en nuestro caso, para el buen funcionamiento del comercio internacional a través del transporte marítimo.

Hoy en día podemos afirmar que esta tendencia hacia la unificación del propio derecho marítimo se lleva a cabo "...mediante la instauración de instrumentos internacionales [los cuales] constituyen el actual periodo de su evolución histórica, con la que se logra captar la característica que le es inherente: la internacionalización y uniformidad de sus normas"¹⁴⁶

Si bien, desde los inicios de la navegación, las naciones buscaron negociar respecto de los aspectos fundamentales que regirían la organización del

¹⁴⁴ José Eusebio Salgado y Salgado, "Manual de Derecho Marítimo", Tomo 1, Editorial Académica Española, España p. 291

¹⁴⁵ Ídem

¹⁴⁶ Gigliolla A. Abreu González, "Las Convenciones internacionales y el derecho vivo como medios para la unificación del derecho marítimo" [En línea], Dirección URL: <http://servicio.bc.uc.edu.ve/derecho/revista/ceint1/1-1.pdf> [Consulta: 20 de marzo de 2015] p. 15

transporte marítimo se llevaba a cabo solo entre países y por lo regular de forma bilateral.

En este sentido, el derecho marítimo moderno tiene sus orígenes con la creación del Comité Marítimo Internacional en 1987, siendo una asociación privada no gubernamental, que buscó la integración de miembros individuales y asociaciones nacionales y cuya principal función fue la preparación de convenciones marítimas para su posterior negociación y adopción de ellas por las Partes interesadas mediante conferencias de carácter diplomático.¹⁴⁷

Es de este modo que el Derecho Marítimo moderno “descansa sobre normas de carácter internacional, obtenidas por el interés mutuo de las naciones en garantizar un trato igualitario a sus buques cuando estos se encuentran fuera del alcance de su jurisdicción, lo que da lugar a una cooperación internacional...”¹⁴⁸

Es así que su universalidad se empieza a materializar con la expedición de ciertas Reglas que al paso de los años fueron adoptándose hasta convertirse algunas en fuente principal de Convenios Internacionales, tal es el caso de las Reglas de la Haya – Visby.

En el caso del transporte internacional, la tendencia hacia la unificación es producto de la creciente necesidad de atender de forma uniforme a las necesidades del comercio internacional, ya que las mercancías son trasladadas a través del mar en buques de pabellón diverso llevando consigo mercancías de origen distinto por medio de los puertos ubicados en todo el mundo.

Estas características fueron determinantes para la búsqueda de un marco jurídico aplicable en los procesos comerciales, y particularmente en el transporte marítimo, lo anterior derivado de la progresiva eliminación de las fronteras espaciales y temporales que detenían el comercio de mercancías.

El origen de las mercancías y su punto de destino son factores determinantes en la búsqueda de reglas uniformes que doten de seguridad en

¹⁴⁷ Ídem

¹⁴⁸ Ibídem p. 17

todos los procesos de la cadena de suministro, es decir, desde el embarque, hasta la entrega en el punto de destino.

Para comprender la magnitud del transporte marítimo internacional basta con pensar en una materia prima enviada por este medio al lugar en donde será manufacturada en un país ubicado posiblemente en otro continente, y que a su vez ya en su forma final sea distribuida a través de un buque de bandera de un país distinto hacia sus diversas filiales en todo el mundo.

Es de este modo que ante la magnitud del traslado de mercancías a nivel mundial podemos dar cuenta que el comercio no se detiene y que por el contrario se encuentra activo a diario, las 24 horas y los 365 días del año. Generando que se llegue a un consenso respecto de la seguridad de las mismas en la cadena de suministro.

En este sentido, a partir de la creación del Comité Marítimo Internacional y posterior interés de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), de los temas en materia marítima, proliferaron Tratados y Convenios Internacionales, además de la adopción de costumbres mediante su aceptación general y posterior aplicación en diversos países.

Además, se adoptaron textos con cláusulas similares para los Partes interesadas proporcionando de un sentido internacional a sus legislaciones naciones y viceversa. Y formulando diversos mecanismos de solución de controversias propias del ámbito marítimo.

2.2.1. El trabajo de las Organizaciones Internacionales en materia de derecho marítimo y desarrollo portuario.

Derivado de la imperante necesidad de mantener un estándar internacional de reglas y propuestas en aras del crecimiento económico, diversas Organizaciones Internacionales se dieron a la tarea de realizar estudios a nivel global, para posteriormente formular estadísticas que permitieran a cualquier persona interesada conocer la situación actual del comercio internacional y específicamente del transporte internacional de mercancías.

En aras del intercambio de conocimiento y experiencias, diversas organizaciones internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, han enriquecido el “estado del arte” del Derecho Marítimo, en especial, en los temas propios del comercio internacional.

Bajo esta lógica, periódicamente se emiten resoluciones, se unifican ciertos procedimientos llevados a cabo en los recintos portuarios y al interior de los buques, se publican anualmente informes con la finalidad de proveer de la información necesaria y actual a cualquier persona interesada en temas marítimos.

Las principales Organizaciones Internacionales Gubernamentales involucradas son la ONU, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), este último como un organismo especializado de las Naciones Unidas cuya función principal es ser crear un marco regulatorio para el sector del transporte marítimo, en aras de lograr su aplicación y adaptación universal con la finalidad de lograr que tal se lleve a cabo de forma justa y eficaz.¹⁴⁹

En el mismo sentido, sin embargo, con un enfoque económico se encuentra la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) como formulador de informes de transporte marítimo, que coadyuvan a la investigación y divulgación de los principales ejes temáticos en esta materia.

En el ámbito regional se encuentra la labor de investigación y publicación de artículos relacionados con las posibles vías al desarrollo portuario de los países de América Latina de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

Al finalizar el capítulo 2 podemos concluir que las tendencias internacionales están determinadas por el intercambio mundial de mercancías y la fragmentación del proceso productivo derivado de la globalización económica. Hoy día, la importancia de los puertos en la economía internacional se debe al aumento de la utilización del transporte marítimo en el comercio mundial, esto

¹⁴⁹International Maritime Organization, “Introduction to IMO”, [En línea], Dirección URL: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> [Consulta: 2 de marzo de 2015]

debido a que ofrece mayores ventajas competitivas que atienden al objetivo logístico fundamental, “disminución de costos y tiempos de entrega”.

Las ventajas ofrecidas por el transporte marítimo se derivan de la introducción de buques portacontenedores que ofrecen mayor capacidad y aumento de velocidad, lo cual influye directamente en el costo de producción.

De este modo que, ante el crecimiento exponencial de los buques, se crearon megaterminales portuarias con la finalidad de poder recibirlos, despacharlos y finalmente distribuirlos en su hinterland y foreland, siendo esta su característica fundamental.

Estas megaterminales reciben el nombre de puertos hub, los cuales se caracterizan por ser los concentradores y distribuidores de las mercancías provenientes de las principales rutas comerciales marítimas. No obstante, para lograr lo anterior debe contarse con una integración de los medios y actores involucrados en el arribo, descarga y distribución de la mercancía.

La características en común que poseen los puertos hub, es que cuentan con una posición geográfica estratégica, su infraestructura portuaria está a la altura de las necesidades de los buques utilizando la más avanzada tecnología con la finalidad de lograr una mayor conexión con las regiones interiores e incluso las exteriores ampliando su zona de influencia, además de que logra el trabajo conjunto de los agentes sociales, económicos y en general de la comunidad portuaria, además de la competencia y búsqueda de rutas alternativas en función de las necesidades del mercado.

No obstante, no sería posible sin la introducción de las nuevas tecnologías de la información que han sido fundamentales en el crecimiento del comercio y transporte internacional, aplicadas principalmente en la infraestructura, localización satelital de buques, comunicación en tiempo real, despacho aduanero, entre otros.

Otro factor a considerar es el crecimiento exponencial de los buques como potenciador de la concentración de mercancías en puertos hub, ya que solo éstos cuentan con las características necesarias para su atención, y contrario a la

segregación del ciclo productivo las navieras se han agrupado formando alianzas marítimas para concentrar aún más el flujo de mercancías y compartir riesgos.

Finalmente, el trabajo de las Naciones Unidas ha sido fundamental para la ampliación de los diversos estudios que permitan conocer mejor al mar y aprovechar las ventajas competitivas que ofrece.

CAPÍTULO 3

El Transporte multimodal como nodo en el desarrollo portuario.

Las tendencias internacionales apuntan a la fragmentación del ciclo productivo en diversos puntos ubicados alrededor del mundo, los cuales integran una compleja red que debe estar conectada todo el tiempo.

Lo anterior pudo lograrse gracias a la introducción de las tecnologías de la información y tecnología de punta a la infraestructura principalmente portuaria, gracias a que éstos son el punto de conexión entre el mar y la tierra.

El desarrollo portuario se encuentra íntimamente relacionado a la consolidación de mercancías por medio del contenedor, instrumento que permitió la creación, fundamentación y utilización del transporte multimodal como hoy lo conocemos.

Sin bien, la utilización de varios medios de transporte para la movilización de mercancías a través del mundo se remonta a la antigüedad no fue sino hasta la introducción del contenedor que se realizó en grandes magnitudes.

Por lo anterior en este capítulo se abordará la importancia de la integración de los medios de transporte en aras de obtener un mayor crecimiento económico y posteriormente un desarrollo portuario sostenido.

Logrado a través de la aplicación de políticas públicas integradas por la triada “infraestructura, transporte y logística”, como un conjunto indispensable en la persecución del objetivo de reducción de costos y disminución de tiempo de entrega.

Propiciando la aplicación del transporte multimodal internacional de mercancías como forma óptima de movilidad del comercio internacional. Abordando así, el Convenio sobre el Transporte Multimodal de Mercancías de la UNCTAD y las reglas emitidas por la CCI.

Sin embargo, su aplicación no es universal y aún presenta obstáculos y dificultades a pesar de su importancia en el comercio y transporte internacional, condicionando directamente el desarrollo o estancamiento portuario.

3.1. La triada compuesta por la infraestructura, el transporte y la logística

En un contexto de apertura mercantil, la globalización económica y el desarrollo de actividades y servicios logísticos son fundamentales para elevar la competitividad de las naciones, ya que permiten reducir costos y tiempos de entrega.

Convencionalmente, y refiriéndonos específicamente a México no se han implementado políticas públicas conjuntas en materia de infraestructura, logística y transporte, situación que ha generado inexistencia de un funcionamiento conjunto, lo cual se ve reflejado en el paupérrimo ofrecimiento de servicios específicos que atiendan las necesidades internacionales y obstaculizan el crecimiento y desarrollo económico nacional, regional e internacional.

“Las políticas públicas relativas a la infraestructura y al transporte se han tratado en forma disociada e implementado de forma diferenciada según modos de transporte (políticas unimodales), lo cual impide hacer una provisión eficiente de bienes de uso público e interés estratégico.”¹⁵⁰

La co-relación e interdependencia de la que es objeto la triada compuesta por la infraestructura, transporte y logística supone un análisis en conjunto, el cual se debe analizar desde diversas disciplinas dada su relevancia en múltiples campos de estudio para de este modo poder lograr una correcta planeación, ejecución e implementación de posibles soluciones integrales para el desarrollo económico.¹⁵¹

“En las economías globalizadas, la productividad de los factores, la competitividad de la economía y la eficiencia de los mercados de bienes y servicios que los países comercian interna o externamente, son funciones de múltiples variables interrelacionadas y mutuamente dependientes”¹⁵²

Si bien la triada debe comprenderse como un conjunto y no como hechos aislados, para efectos de la presente investigación se esbozará brevemente el

¹⁵⁰ Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura , número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p.8

¹⁵¹ Íbidem p.5

¹⁵² Ídem

funcionamiento individual y problemáticas de cada parte y posteriormente se analizará su desarrollo interrelacionado.

3.1.1. Infraestructura

En primera instancia se encuentra la infraestructura la cual es posible definir como “el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones –por lo general, de larga vida útil- que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales.”¹⁵³

En relación con el desarrollo económico destacan las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones debido a que pueden atender a través de sus redes simultáneamente a tráficos locales, nacionales, regionales e internacionales.

Actualmente el comercio internacional y la economía globalizada requieren de países que cuenten con amplias redes de infraestructura, principalmente de comunicaciones y transporte desarrollados e interconectados de manera que les permitan expandir y fortalecer el mercado interno, además brindarle la posibilidad de competir a nivel internacional.

Para el logro de lo anterior es menester contar con la infraestructura adecuada a las necesidades económicas del país ya que no solo es importante la cantidad ofrecida, sino la calidad de la misma para brindar efectivamente los servicios que se pudieran ofrecer a través de ella.

Se puede afirmar que “la infraestructura... articula la estructura económica de un país... lo que deja en evidencia una relación directa entre diseño territorial y la organización de la producción y servicios de distribución.”¹⁵⁴

Lo anterior deja en claro que la infraestructura debe estar diseñada acorde a las características particulares de cada país, es decir que se deben tomar en cuenta diversos factores tales como su ubicación y composición geográfica, tipos

¹⁵³ Patricio Rozas; Ricardo Sánchez, “Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: Revisión conceptual”, Serie: Recursos Naturales a Infraestructura, número 75, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), octubre de 2004, p. 9

¹⁵⁴ *Ibídem* p. 10-11.

de servicios demandados a nivel local, regional e internacional, además del presupuesto.

Una vez tomado en cuenta lo anterior se puede decir que si se posee la debida infraestructura se puede lograr una optimización de costos incrementando las importaciones y exportaciones además de lograr mayor eficiencia operativa reflejada directamente en la disminución de los tiempos de producción.

Aunado al desarrollo de ventajas competitivas se deriva un mayor grado de especialización que es ofrecida a través de la prestación de servicios conexos de infraestructura que mediante una adecuada oferta de la misma favorece al desarrollo económico nacional y regional debido al incremento de la conectividad principalmente en el transporte.

En el ámbito económico y en específico en materia de transporte, el rol que juega la infraestructura es fundamental ya que es indispensable para la conectividad del país al interior del territorio y al exterior del mismo.

La infraestructura es un factor determinante en la disminución o incremento en los costos de transportación al condicionar los tiempos de traslado y entrega de las mercancías, optimizando u obstaculizando la cadena logística.

“La infraestructura [adecuada],... incrementa la competitividad y reduce los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital.”¹⁵⁵

Ahora bien, para lograr que la infraestructura y los servicios ofrecidos proporcionen los beneficios antes mencionados se debe tomar en consideración la inversión que se destina a este rubro.

No obstante, el claro beneficio e injerencia directa en la economía de los países se enfrentan obstáculos que detienen el desarrollo económico, los cuales principalmente son la disminución de la inversión en situaciones de crisis y la desasociada evolución de la infraestructura frente a su demanda de servicios.

El constante recorte en la inversión pública y privada en el ámbito de la infraestructura detiene los procesos evolutivos del desarrollo de la misma

¹⁵⁵ Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p. 12

generando a su vez que no se cuente con los medios necesarios para ofrecer los servicios demandados por el comercio internacional.¹⁵⁶

3.1.2. Transporte

En segunda instancia al interior de la triada presentada con anterioridad se encuentra el transporte el cual juega un papel central en nuestra investigación y en el comercio internacional per sé, debido a que a través de sus redes se movilizan las mercancías.

El transporte es de gran importancia debido a que sobre él se apoyan los fenómenos de globalización económica y liberalización comercial, del tal modo que al superar el fordismo se flexibilizó y dispersó la producción lo cual generó un incremento en los intercambios mercantiles, por ende, se complejizaron los circuitos productivos y comerciales generando nuevas rutas de desplazamiento comercial.

Es así que derivado de la fragmentación de los ciclos productivos en aras del aumento de las ventajas naturales, tecnológicas o salariales se modificaron los servicios de transporte ofrecidos con anterioridad.

“Los servicios de transporte también poseen un rol central en el desarrollo...de las economías, permitiendo el desplazamiento de personas, materias primas y productos finales a través de las redes de transporte, diseñadas para cumplir con despachos en tiempo y forma al menor costo posible tanto a nivel local, nacional o internacional.”¹⁵⁷

El transporte es una industria por sí misma debido a que une el mundo y en el sentido de la globalización genera una economía basada en la capacidad de transportar bienes alrededor del mismo, dinámica que afecta directamente al proceso de cambio del que ha sido sujeto el sistema de movilización específicamente de mercancías.

Ahora bien, para comprender de mejor forma el funcionamiento del transporte es necesario hacer una clasificación en función de algunas

¹⁵⁶ Ibídem p. 7

¹⁵⁷ Ibídem p. 13

características, en este sentido, a continuación, se presenta una comparación entre el transporte nacional e internacional.

Cuadro 3: Comparación entre el Transporte Nacional e Internacional

Transporte Nacional	Transporte Internacional
Distancias cortas	Utilizado en grandes distancias
La mercancía se transporta al interior de un país	La mercancía cruza fronteras nacionales.
Se encuentra regulado por la legislación nacional	Contempla la unificación de ciertas reglas relativas a la transportación internacional de mercancías
Posibilidad de utilización de diversos medios de transporte el interior de un mismo país.	Genera la posibilidad de utilizar diversos medios de transporte en función de las necesidades de la carga.
El transporte nacional asume gran relevancia al ser el pilar infraestructural de la zona de influencia nacional de un puerto, ya que condiciona su éxito o fracaso.	Ante la fragmentación de la cadena de producción y la distribución de las diferentes etapas de la cadena de suministro el transporte internacional es fundamental para la interconexión en el globo terráqueo.
Utilización de corredores troncales y transversales	Utilización de corredores que conectan ciudades grandes o áreas industriales a través de las fronteras
Facilita la entrega en la puerta del comprador ubicado en determinado país.	Utilización de servicios puerta a puerta

3.1.3. Logística

La tercer parte de la triada es la logística, la cual “es frecuentemente dejada de lado del planteamiento del transporte y de la infraestructura, aun cuando todos reconocen que su rol en la competitividad de la economía es crucial.”¹⁵⁸

La logística es entendida como “... la parte del proceso de la cadena de abastecimiento que planea, implementa y controla eficientemente el flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información desde el punto de origen hasta el punto de consumo, para satisfacer las necesidades del cliente.”¹⁵⁹

¹⁵⁸ “Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p. 8

¹⁵⁹ Douglas Long, “Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento global”, México, Limusa, 2008, p.5

Este concepto de logística se asocia principalmente a dos fundamentos básicos, el primero atendiendo a los dos elementos de la triada, los cuales se transforman en un sustento clave para disponer de los inventarios de una forma rápida y eficiente, y el segundo en la búsqueda de la integración de la triada en aras de maximizar sus funciones con el fin de mejorar la productividad y la competitividad económica.

Sin embargo, la logística es dinámica y vulnerable de los cambios tecnológicos y cognoscitivos, lo cual ha generado que se amplíe su injerencia en la cadena de suministro, dando paso a una nueva concepción llamada “logística avanzada”.

La logística avanzada contempla una mayor cobertura de actividades y por consiguiente el aumento de su relevancia en el comercio internacional.

Cuadro 4: Funciones de la logística avanzada

Logística Avanzada	Funciones
Gestión de los flujos fijos	Planificación del aprovisionamiento desde los proveedores Coordinación de planes de producción con el área industrial Control físico y administrativo de los inventarios
Gestión de los flujos de información	Información en tiempo real de los pedidos e inventarios Rastreo satelital de las unidades terrestres
Administración de las operaciones	Planificación en centros logísticos: Almacenamiento, transporte, preparación de pedidos, entrega al cliente. Logística inversa: aprovechamiento del retorno

Elaboración propia con datos de: Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p. 14

En el ámbito empresarial, la logística avanzada “es parte de la estrategia a través de la cual se gestionan todas las actividades de la cadena de suministro y su coordinación con la cadena productiva.”¹⁶⁰

No obstante, las actividades no son aisladas, sino que por el contrario reflejan la relación de los actores involucrados logísticamente en la producción de las mercancías.

Es de este modo que los “proveedores de materias primas, fabricantes, distribuidores, transportistas... [y] comerciantes... [en conjunto con] los servicios a la producción y distribución ofrecen el producto requerido con los estándares de calidad en un tiempo determinado, en el lugar acordado, a un costo pertinente en atención al cliente del que se trate.”¹⁶¹

A su vez es conveniente aclarar que dentro de esta compleja red, la cadena de suministro es “la unión de todas las partes o empresas que participan en la producción, distribución, manipulación, almacenamiento y comercialización de un producto y sus componentes.”¹⁶²

La logística cada día se va consolidando como un elemento fundamental de estudio y aplicación al interior de las empresas y en general del comercio internacional. Su creciente estudio ha generado que su aplicación se vuelva indispensable en todos los procesos de la cadena de suministro en busca de sus objetivos primordiales, la optimización del proceso productivo a un menor costo y menor tiempo.

3.1.4. Importancia de la triada en el desarrollo económico

Ahora bien, una vez esbozados los elementos de la triada, procederemos a exponer el funcionamiento y beneficio de la misma en su forma interrelacionada.

Como se abordó en el Capítulo 1 de la presente investigación, la globalización económica trajo consigo cambios sustanciales que modificaron en gran medida los modos y medios de producción.

¹⁶⁰ “Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p. 16

¹⁶¹ *Ibíd*em, p.17

¹⁶² *Ibíd*em p. 16

Ante la fragmentación de la cadena de suministro y por consiguiente la distribución de la producción en diferentes partes del planeta tierra, la infraestructura, el transporte y la logística aumentaron su importancia, convirtiéndose en elementos interrelacionados que integran los movimientos del flujo de bienes en la cadena de suministro.

En general la evolución de la logística ha propiciado una mayor competitividad en la industria y el comercio al resaltar la importancia del análisis de la carga y los servicios de valor agregado que se pueden proveer sobre el modo de transporte en el cual es movilizadado.

Lo anterior ha generado que los sistemas logísticos se vuelvan cada vez más complejos en razón de la multiplicidad de actores y factores que intervienen en el proceso productivo y la cadena de suministro iniciando en la materia prima y finalizando en la comercialización del producto final.

Un aporte fundamental de la logística avanzada es la sincronización de los procesos basado en el intercambio de información en tiempo real, auxiliado por las nuevas tecnologías de información convirtiéndose en “una herramienta fundamental para el comercio, el crecimiento y el desarrollo económico, tanto a nivel subregional, nacional e internacional.”¹⁶³

Como se mencionó anteriormente la logística es dinámica y responde a los cambios estructurales y tecnológicos de forma interna e internacional, es por ello que en la medida en que se mejoren los procesos y en general el desempeño logístico de una empresa y posteriormente de una economía nacional se podrán obtener sus beneficios.

Tales beneficios se verán reflejados en la disminución del costo de comercialización al lograr la optimización del proceso productivo y la disminución de inventarios, se obtendrá mayor competitividad al insertarse en el mercado internacional con mejores esquemas logísticos lo cual atraerá nuevas inversiones, para finalmente lograr la satisfacción del cliente tanto en el mercado interno y en el externo.

¹⁶³ Ibídem p. 18

De este modo “la logística se desempeña como una parte integral del sistema productivo que impacta significativamente en los resultados de las empresas de la economía...al impulsar mayor dinamismo económico y facilitar la distribución de productos para abaratar costos.”¹⁶⁴

Sin embargo y derivado de que la triada debe entenderse como un conjunto complejo se debe dejar en claro que para lograr el correcto funcionamiento en primera instancia todos los elementos deben de funcionar correctamente y en función de los otros.

Por ejemplo, el desempeño, buen funcionamiento de la logística y por consiguiente la determinación de los costos está íntimamente determinada por la eficiencia del transporte de las mercancías auxiliado en la disponibilidad y calidad de la infraestructura tanto física como de telecomunicaciones utilizadas.

Es así que consideramos que el reto se encuentra en lograr el impulso de la logística avanzada con bases en el óptimo transporte auxiliado de la infraestructura necesaria, lo anterior “en el marco de una política nacional integral y abarcadora.”¹⁶⁵

Si se toma en consideración lo anterior se podrá mejorar la competitividad y por consiguiente el crecimiento económico del país en cuestión, alcanzando la optimización de los procesos productivos para exaltar aquellas actividades en las que se tienen ventajas comparativas.

Es en este sentido que en la complejidad de la aplicación de la logística avanzada se redefinen los parámetros para la elección del modo óptimo para el traslado de las mercancías dando origen a esquemas multimodales de transporte.

Estos nuevos esquemas multimodales se conformarán acorde a las necesidades de la mercancía y los clientes en función de “las características de la carga, tiempo, distancia y geografía que deben recorrer y que aprovechan las ventajas de cada modo de transporte en beneficio de la competitividad de la

¹⁶⁴ “Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p. 19

¹⁶⁵ *Ibidem* p. 20

economía al reducir el tiempo y costo de los productos comercializados nacional e internacionalmente.”¹⁶⁶

3.2. La integración de los medios de transporte como factor nodal del desarrollo portuario.

El rol de los puertos en la economía internacional se ha convertido en fundamental debido que se considera un nodo de entrada y salida de mercancías, sin embargo, su papel no solo se limita a ser la puerta de un país sino que son puntos estratégicos que tienen la capacidad de influenciar de manera significativa en la cadena de suministro y en el precio final de un producto.

Los puertos son considerados eslabones de la cadena logística en función de la posible generación de ventajas competitivas derivadas de una buena organización y correcto funcionamiento.

En general no se debe solo considerar que el desenvolvimiento de un puerto estará determinado con los servicios ofrecidos al buque, sino que se cuentan con diversos factores que contribuirán a su buen o mal funcionamiento tales como la implementación de las nuevas tecnologías de la información tanto en sistemas informáticos como en los servicios portuarios, su conectividad ferroviaria, vial y fluvial en su hinterland y foreland, y en general su integración al sistema logístico.

“Los puertos son la puerta principal – de llegada y partida- del comercio internacional y operan como nodos centrales de la red física del transporte marítimo, movilizand las mayores cargas a nivel global, constituyendo además una interfaz de modos de transporte, tanto para los trayectos nacionales como para los internacionales.”¹⁶⁷

Una vez esbozado lo anterior se puede congregar que los puertos son eslabones fundamentales en las cadenas logísticas los cuales deben operar en función de las cadenas de producción, transporte y distribución tomando en cuenta

¹⁶⁶ “Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p. 18

¹⁶⁷ *Ibidem* p. 20

la influencia que ejerce sobre los procesos y transportes anteriores y posteriores al paso de la mercancía por el puerto.

En específico y para efectos de la presente investigación, es fundamental analizar el papel de los puertos y el transporte internacional como un conjunto que se encuentra interrelacionado para lograr que consolida el desarrollo portuario en aras del crecimiento económico.

“Dado que el volumen a ser transportado... es finito y delimitado por un punto de origen y destino, maximizar las ganancias de cada modo de transporte por separado es tan imposible como absurdo.”¹⁶⁸

Es por lo anterior que los estudios y funcionamiento de los actores involucrados en la cadena de suministro, logística, infraestructura, transporte y puertos han llegado a la conclusión de que se debe propiciar la complementariedad modal y no una competencia entre modos.

De modo que se buscan consolidar actividades coordinadas en los puertos mediante zonas de actividades logísticas en donde se aprovecha la ruptura de carga que se genera en los cambios de modo de transporte para proporcionar servicios que dan valor agregado a las mercancías y la implementación de la transportación multimodal en función de las necesidades de la carga y cliente.

Tal implementación en su conjunto proporcionaría ventajas competitivas al tiempo que acorta las distancias y disminuye los costos, sin embargo, estas cadenas logísticas necesitan del trabajo en conjunto de instituciones públicas y empresas con la base de infraestructuras sólidas y eficientes.

Hoy día, en un mundo de contrastes, donde la globalización y el capitalismo económico priman en las potencias económicas encontramos en contraparte países en vías de desarrollo que, si bien se esfuerzan por alcanzar los óptimos estándares de calidad y precio para poder competir en el comercio internacional, no lo logran.

¹⁶⁸ Georgina Cipoletta Tomassian; Gabriel Pérez Salas; Ricardo J. Sánchez, “Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística”. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, p. 14

Esto debido a que el dinamismo y evolución con los que se desenvuelve la producción y las cadenas de suministro requiere cada vez de mayor especialización y aplicación de esquemas de transporte modernizados.

Lo cual supone una problemática para los países en vías de desarrollo ya que, si bien pudieran recibir buques de gran tamaño y lograr la conexión con el transporte internacional de gran profesionalización y tecnología de punta, al momento de distribuir la mercancía se detendría la dinámica al encontrarse con equipos cuasi obsoletos y tecnologías atrasadas que no facilitan los procesos logísticos.

“Lo anterior, sin duda, representa un enorme reto para las autoridades y operadores portuarios de la región, ya que su competitividad futura depende de la productividad de los modos de transporte que le proveen carga, razón por la cual es importante comenzar a analizar la cadena logística completa y lograr una real complementariedad entre modos de transporte.”¹⁶⁹

Dados los obstáculos presentados en materia de transporte interno de los países en vías de desarrollo se recomienda la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por sus siglas en inglés) con la finalidad de optimizar las operaciones inmiscuidas en el traslado de las mercancías, siendo incorporado en toda la cadena logística, incluyendo tramos ferroviarios y carreteros bajo una misma plataforma “que otorgue una trazabilidad total y transparente a la carga, así como nuevos servicios de valor agregado.”¹⁷⁰

Es así que bajo la lógica de la complementariedad modal y específicamente en la integración de los medios de transporte surge el llamado “transporte multimodal”, bajo la premisa de la utilización de los medios de transporte acorde a las necesidades del cliente y la carga aprovechando las ventajas que ofrece durante el trayecto, lo anterior incrementando las variables utilizadas para la elección del transporte adecuado y el cual se explicará a continuación.

¹⁶⁹ Ibídem p. 21

¹⁷⁰ Ídem

3.2.1. Surgimiento y evolución del transporte multimodal

Hoy día se encuentra en boga la utilización del término transporte multimodal relacionado a la complementariedad de los medios de transporte a utilizar en el traslado de las mercancías alrededor del mundo en distancias cada vez mayores producto de la fragmentación del proceso productivo y por ende de la cadena de suministro derivados de los crecientes cambios tecnológicos y organizativos en el marco de la globalización.

Si bien el término transporte multimodal es de reciente creación, encontramos su fundamento en el concepto y posterior aplicación de la unitarización de las mercancías, es decir, “los diversos métodos de reunir cierto número de bultos pequeños, para manipularlos como una unidad de dimensiones normalizada mediante la utilización de equipo mecánico, o de embalar bultos grandes y difíciles de manejar y estibar en unidades de dimensiones normalizadas, que también pueden manipularse por medios mecánicos.”¹⁷¹

Se considera que el surgimiento práctico de la unitarización de la carga tiene sus orígenes en los primeros indicios históricos del traslado de mercancías de forma unitizada llevada a cabo por el pueblo hebreo y caracterizada por la transportación de armas y suministros contenidas en cajas sobre armazones de madera sostenidos por sogas.¹⁷²

Posteriormente durante la Edad Media, los comerciantes y mercaderes italianos y alemanes comenzaron a movilizar mercancía desde Lejano Oriente hasta sus tierras por medio de bultos compactos pero de volúmenes mayores, por lo cual atendiendo a la distancia y dimensiones debía ser trasladada por medio marítimo y terrestre dando origen al transporte multimodal.¹⁷³

Por razones geográficas y en función al periodo histórico, la transportación dista de lo que concebimos actualmente, en relación al transporte terrestre el traslado se llevaba a cabo mediante carruajes utilizando diversos animales y principalmente caballos, además de que en lugares de difícil acceso geográfico

¹⁷¹ Luis Eduardo Díaz Silva; Diego Federico Rioseco Antezana, “El transporte multimodal : concepto, problemática y proyección”, Memoria para optar al Grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Chile, Departamento de Derecho Comercial, Facultad de Derecho, Universidad de Chile, 2001, p. 13

¹⁷² Ídem

¹⁷³ Ídem

ésta se realizaba en el lomo de los animales. El transporte marítimo se concentraba en embarcaciones construidas principalmente de madera y mediante la utilización de remos.¹⁷⁴

“Sin embargo, esta forma de transporte aún no recibía, jurídicamente, el nombre de transporte multimodal, intermodal o combinado, lo que no obsta a considerarla como su antecedente directo, a lo menos en su aspecto físico-histórico.”¹⁷⁵

Si bien, como se mencionó anteriormente, el transporte multimodal ya se practicaba desde la antigüedad, no fue sino hasta la aparición del contenedor y su posterior revolución en los medios de transporte, producción y la cadena de suministro que se generó la necesidad de establecerlo jurídicamente, primeramente, a través de la conceptualización del mismo y posteriormente en búsqueda de una regulación nacional e internacional.

Es entonces que podemos analizar que el surgimiento de la necesidad de la conceptualización y regulación del transporte multimodal deriva de la necesidad de la utilización de los medios de transporte de acuerdo a la ventaja competitiva que pudiera ofrecer cada uno dentro de la cadena de suministro.

Como se mencionó en el Capítulo 2, el contenedor surgió a mediados de la década de los '60 como una respuesta a la necesidad de unitarizar mercancías para facilitar su manejo y traslado brindando de una mayor seguridad de las mismas al realizarse en un recipiente rígido que otorga una mayor protección de posibles daños y averías.

“Es bien sabido que el recurso al transporte por medio de contenedor y la consiguiente uniformación de las cargas ha determinado una verdadera revolución en el sector de los transportes de mercancías, no solamente desde el punto de vista técnico, sino también en una perspectiva comercial.”¹⁷⁶

¹⁷⁴ Ídem

¹⁷⁵ Ídem

¹⁷⁶ Gabriel Silingardi; Anton Guilio Lana, *“El Transporte Multimodal”*, Colombia, Universidad Externado de Colombia, 1998, p. 19

Anterior a la aparición del contenedor no se contemplaban los servicios puerta a puerta, lo cual fragmentaba los procesos de movilización de las mercancías, dividiéndolos en tres fases aisladas.

La primera fase ocurría cuando la mercancía en cuestión era transportada desde el almacenamiento del comprador hasta el puerto de embarque, seguido de la embarcación de la mercancía y su respectiva movilización en transporte marítimo hasta el puerto destino ubicado en un país distinto y finalmente, en la tercera fase, una vez la mercancía desembarcada en el puerto destino, ésta se movilizaba hasta el punto acordado con el comprador.

Si bien pudieran parecer exactamente iguales las etapas de las que son parte las mercancías, no es así, debido principalmente a que el medio de transporte deja de ser el fundamento del transporte internacional y se agregan nuevos servicios que otorgan valor agregado a las mercancías, logrando una disminución de los costos y por consiguiente de los tiempos perdidos, reflejándose directamente en la competitividad y el precio final del producto.

La revolución de la inserción del contenedor en la lógica del comercio exterior penetró en todos los ámbitos inmiscuidos al interior de una economía global y principalmente transformó los siguientes aspectos.

Cuadro 5: Beneficios de la implementación del contenedor

Áreas de transformación	x
Operaciones de los modos	Incremento de la productividad y desarrollo de nuevos servicios modales
Integración de los modos	Permitió una operación conjunta e interrelacionada de los modos de transporte derivado de la normalización de los equipos y tecnología utilizada. Desarrollo de nuevas interfaces en búsqueda de eficiencia
Servicios al usuario	Aparición de nuevos servicios integrados de transporte (intermodal, combinado y multimodal)

Elaboración propia con datos de: "El transporte multimodal : concepto, problemática y proyección"

De forma paralela a la implementación del contenedor se llevaba a cabo la transformación de la forma de producción derivado de la crisis por la que se enfrentaron diversas empresas manufactureras y principalmente aquellas que utilizaban intensivamente mano de obra.

El contexto internacional de crisis generó que se utilizaran los recientes avances tecnológicos con la finalidad de ingresar al escenario de la globalización, situación que llevó a fragmentar los procesos productivos en diversos países y por todo el mundo.

Situación que propició que la producción de los productos no se llevara a cabo en un solo país, como sucedía anteriormente, sino que se podía obtener la materia prima en un país, seguido de su fabricación en economías de escala que ofertaban mano de obra barata y comercializando en un tercer país, siendo este pequeño ejemplo de fragmentación y distribución de la producción el fundamento de la posterior globalización de los procesos y por consiguiente del aumento de la importancia del transporte internacional ante el incremento del tráfico.

Al recorrerse distancias cada vez mayores, el transporte marítimo se erigió como el medio más eficiente para movilizar las mercancías distribuidas y fragmentadas alrededor del mundo, ya que su capacidad, costo y tiempo resultaban ser más competitivos en comparación con los diversos medios de transporte ofertados.

“Como consecuencia de aquella nueva actitud y forma de producción, surgió una necesidad creciente de prestar los servicios en tiempo debido, y por ende una demanda por operaciones eficaces de transporte puerta a puerta, basadas en tecnologías modernas como la contenedorización y el intercambio electrónico de datos.”¹⁷⁷

En conjunto, la unitarización y la implementación del contenedor en la cotidianeidad del comercio internacional permitieron que las mercancías permanecieran de forma unitaria el mayor tiempo posible logrando así reducir la

¹⁷⁷ Luis Eduardo Díaz Silva; Diego Federico Rioseco Antezana, “El transporte multimodal : concepto, problemática y proyección”, Memoria para optar al Grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Chile, Departamento de Derecho Comercial, Facultad de Derecho, Universidad de Chile, 2001, p. 14

manipulación de las mercancías, lo cual se consolidó en la disminución de los daños, robos y averías que anteriormente de las que eran víctimas anteriormente.

Es por lo anterior que se modificó la percepción de la importancia del transporte debido a que solo será relevante que “las mercancías lleguen a su destino a tiempo y en buenas condiciones, a tan bajo precio como sea posible, pasando a segundo plano los medios utilizados en su transporte.”¹⁷⁸

3.2.1.1. Transporte multimodal: Concepto y funcionamiento

El transporte multimodal si bien se remonta a la época de la Edad Media no fue sino hasta la década de los '80 cuando producto de la creciente demanda de una regulación derivada de la combinación de los medios de transporte a raíz de la estandarización de los procesos por la inserción de la unitarización a través del contenedor que se estableció la necesidad de definir y regular el creciente concepto de transporte multimodal.

El transporte multimodal es definido por el Convenio de las Naciones Unidas de 1980 sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (en adelante UNCTAD) como “El porte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país diferente en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega en un país diferente.”¹⁷⁹

A su vez y acorde a lo establecido en las reglas emitidas por la UNCTAD/ICC, en la regla 2.1 dicta: “Contrato de transporte multimodal designa un contrato único para el transporte de mercancías realizado por lo menos por medio de dos formas de transporte diferentes”¹⁸⁰.

De las definiciones anteriores es menester establecer que el transporte multimodal está basado en el traslado de mercancías entre dos países a través de

¹⁷⁸ Ídem

¹⁷⁹ Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Publicación de las Naciones Unidas, Nueva York, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1981, p. 5-6.

¹⁸⁰ Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, Publicación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1991, p. 3

dos o más medios de transporte, lo cual añade la creación de una nueva figura encargada de llevar cabo este proceso y investida en el llamado Operador de Transporte Multimodal.

El OTM será el encargado de realizar el proceso en virtud de un solo contrato de transporte multimodal, independiente y superior de los contratos que se establecen con los transportistas, adquiriendo la responsabilidad por las mercancías.

Es decir que durante el transporte multimodal de mercancías, la mercancía cambiará de medio de transporte durante el trayecto dependiendo de las necesidades del cliente y la carga, sin embargo ésta deberá permanecer unitizada y por ende sin que exista una ruptura de carga, entendida como “la desagregación (separación) de mercancía durante el trayecto.”¹⁸¹

El transporte multimodal es utilizado regularmente en los servicios puerta a puerta, en donde independientemente de los modos de transporte que se utilicen durante el trayecto de la puerta del vendedor a la puerta del comprador la mercancía permanece unitizada al interior del contenedor, lo cual facilita su movilización debido a la estandarización en las dimensiones y pesos de las mismas.

Lo anterior permite que un contenedor sea movilizado indistintamente por cualquier medio de transporte, obteniendo los beneficios que ofrece cada uno en determinado trayecto del transporte de la mercancía, además de que se permite el cambio sin la necesidad de manipular el interior del contenedor, beneficiando su ágil movimiento y la disminución de riesgos y costos por daños, robos o averías.

De este modo podemos establecer que “el cambio rápido de unidad de transporte produce una disminución en los tiempos de tránsito y una disminución del coste total del transporte, ya que estamos eligiendo el modo de transporte más eficiente en las distintas zonas de recorrido del transporte.”¹⁸²

¹⁸¹ Plan Cameral de las Exportaciones, *¿Qué es el transporte multimodal?*, [En línea], Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de España, Dirección URL: <http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/90f51add-1e4d-46ff-8306-dcf0c8b4e590> [Consulta: 10 de junio de 2015]

¹⁸² Ídem

En este sentido comprendemos que el transporte multimodal reviste una gran importancia para el movimiento de mercancías en el contexto internacional de la globalización. Por lo anterior es preciso esbozar los fundamentos básicos que lo componen.

Cuadro 6: Fundamentos y utilización del Transporte Multimodal de Mercancías

Fundamentos del Transporte Multimodal de Mercancías	Utilización y beneficios en el comercio exterior
Combinación de modos de transporte	Utilización de dos o más medios de transporte acorde a competitividad
Responsabilidad de la Carga	El Operador de Transporte Multimodal (OTM) se hará responsable de la carga durante todo el proceso.
Contrato de la carga	Utilización de un único contrato de transporte multimodal (CTM) celebrado entre el OTM y el dueño de la carga. Emisión de documentos de transporte multimodal (DTM) para cada unidad de carga
Seguridad de las cargas	Durante el transporte multimodal la carga deberá permanecer unitizada ya sea en pallets, contenedores, carrocerías roll-on roll-off entre otras. De igual modo la carga será indivisible y por consiguiente será inviolable.
Rapidez operacional y productividad	Lograda a través de la sistematización por medio de la creación de padrones de unidades de carga. Propiciando la homogenización de los medios y equipos para su manejo Menores costos globales
Institucionalización del Transporte Multimodal	Creación y adopción de la Convenio de las Naciones Unidas de 1980 sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de la UNCTAD Adopción de las reglas UNCTAD/ICC Legislación Nacional

Disminución de las inspecciones	Inspecciones en origen y destino Certificaciones Nuevo Esquema de Empresas Certificadas
--	---

Elaboración propia con datos de: Ricard Marí; Jaime Rodrigo de Larrucea, *“El transporte en contenedor”*, España, Biblioteca de Logística, 2007, p. 56

Una vez esbozados los fundamentos básicos que componen el transporte multimodal es necesario exponer a detalle los que a nuestra consideración innovaron los procesos y formas de comprender la complementariedad de los modos de transporte, los cuales son la aparición de la figura del Operador de Transporte Multimodal (OTM) y el Contrato de Transporte Multimodal de mercancías (CTM).

3.2.1.1.1. Operador de transporte multimodal

Ante la necesidad de crear una figura que pudiera agrupar los modos de transporte utilizados durante los servicios puerta a puerta y que además pudiera asumir la responsabilidad por la mercancía independientemente de los cambios de medio surge el Operador de Transporte Multimodal (OTM).

El OTM es definido por el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de la UNCTAD en su artículo segundo como “cualquier persona física o jurídica que concluye un contrato de transporte multimodal, que actúa como principal, no como agente o intermediario del destinatario o de los transportistas de las operaciones de transporte multimodal, y que asume la responsabilidad de las condiciones del contrato.”¹⁸³

Es en este sentido que el OTM se encargará de fungir como la persona encargada de las mercancías entre el vendedor y los transportistas coordinándolos en aras de eficientar el transporte. Además, efectuará un único documento de transporte multimodal el cual primará durante todo el trayecto y cobrará el importe total del flete al vendedor o al destinatario según sea el caso.

¹⁸³ Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Publicación de las Naciones Unidas, Nueva York, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1981, p. 5-6.

Fundamentalmente el transporte multimodal se sustenta en “el movimiento de contenedores derivado de las actividades del comercio exterior... sustentado tecnológicamente en movimientos intermodales con servicios de puerta a puerta... con un basamento jurídico- comercial que da responsabilidad integral de todo el proceso, mediante un contrato único [al] OTM.”¹⁸⁴

En general el OTM al tener toda la responsabilidad de la carga ante el vendedor goza de la libertad de elección respecto del proceso de transportación de las mercancías, es decir, elige a libre albedrío, los modos y vías de transporte a utilizar, nuevamente atendiendo a aquellas que resulten mayormente convenientes en reducción de tiempos y costos.

Además, acorde al tiempo establecido determinará los itinerarios correspondientes, la tecnología a utilizar y en su caso los agentes y empresas de las cuales se hará de sus servicios para asegurar el cumplimiento del contrato de transporte multimodal.

El OTM también se hará cargo de la supervisión de todas las actividades relacionadas a la transportación de la mercancía, tales como la elección del puerto, carga, descarga y trasbordo si fuere el caso, la elección del seguro de las mercancías, trámites fiscales ante aduana, y finalmente los trámites administrativos con cada agente inmiscuido en la transportación, consolidando así los documentos de transporte multimodal.¹⁸⁵

3.2.1.1.2. Contrato de transporte multimodal de mercancías

Como se mencionó con anterioridad una de las aportaciones del transporte multimodal, además de la creación de la figura del OTM, es el fundamento jurídico de un único contrato de transporte multimodal (CTM).

Este contrato es revolucionario y ambicioso, debido a que establece que mediante un único documento se celebre el contrato entre el vendedor y el OTM, el cual se hará cargo de la mercancía y asumirá las responsabilidades, de modo

¹⁸⁴ Luis Eduardo Díaz Silva; Diego Federico Rioseco Antezana, “El transporte multimodal : concepto, problemática y proyección”, Memoria para optar al Grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Chile, Departamento de Derecho Comercial, Facultad de Derecho, Universidad de Chile, 2001, p. 14

¹⁸⁵ Gabriel Silingardi; Anton Guilio Lana, *El Transporte Multimodal*, Colombia, Universidad Externado de Colombia, 1998, p. 34

que además de otorgar la responsabilidad total, establecerá la cobranza del flete único, independientemente de los modos de transporte que el OTM considere pertinentes para el traslado de la mercancía.

El CTM además establecerá que el OTM contratará un único seguro para la mercancía, además de asumir las responsabilidades monetarias y fiscales que de la transportación deriven, tales como despachos aduanales, tasas y gastos que surjan durante la recepción y entrega puerta a puerta.¹⁸⁶

No obstante que se encuentra regulado, en la práctica son diversas las complicaciones que se presentan ante la celebración de un único contrato de transporte multimodal, principalmente derivadas de la poca implementación y fundamentos jurídicos en las legislaciones nacionales.

Ahora bien, toda vez esbozado el conjunto de premisas que componen y configuran el transporte multimodal es menester realizar un análisis de las principales ventajas que proporciona su implementación y utilización generalizada en contraste con las dificultades y obstáculos a los que se enfrenta.

3.2.1.2. Ventajas de la utilización del transporte multimodal.

Las ventajas que ofrece la utilización del transporte multimodal son en gran medida producto de la estandarización del contenedor como unidad de transporte y la consolidación del transporte marítimo como el medio óptimo en grandes distancias gracias a las tendencias internacionales representadas por el gigantismo de los buques, la formación de alianzas internacionales por parte de las navieras más importantes del mundo y finalmente la concepción de los puertos como un nodo del desarrollo y crecimiento económico de un país en un contexto de globalización.

Su creciente implementación y posterior regulación han permitido cumplir con los objetivos básicos de las economías de mercado y los procesos logísticos permitiendo reducir sustancialmente los tiempos de manipulación en la carga,

¹⁸⁶ Ricard Marí; Jaime Rodrigo de Larrucea, *“El transporte en contenedor”*, España, Biblioteca de Logística, 2007, p. 58

descarga, estiba y colocación de la mercancía y disminuyendo los costos de transportación al beneficiarse de la combinación de los mismos en función de sus necesidades.

Esta combinación de transportes ha permitido que se logre la elección del modo que pertinentemente se considere más rápido y fiable, además de que con la implementación de la tecnología en infraestructura y telecomunicaciones se puede obtener información en tiempo real de la mercancía.

En lo concerniente a los trámites y revisiones aduaneras se permite que a través de diversos métodos se inspeccione la mercancía previamente brindando rapidez y eliminando controles aduaneros. En general se ha reducido en gran medida el número de daños, robos y averías de las mercancías, lo cual se ha visto reflejado en la disminución de las primas de seguro y por consiguiente en los costos totales del flete.

3.2.1.3. Problemas y obstáculos en la implementación del transporte multimodal.

El transporte multimodal si bien ha revolucionado la forma en que se percibía el transporte internacional a raíz de la fragmentación del proceso productivo y por ende el aumento del tráfico de mercancías se enfrenta actualmente a diversos obstáculos en su funcionamiento.

“El transporte multimodal, a pesar de beneficiarse de muchas de las virtudes de la conexión directa desde origen hasta destino, debe ser considerado tan fuerte como el más débil de los modos que lo configuran”¹⁸⁷

Los principales obstáculos a los que se enfrenta el transporte multimodal son la falta de políticas públicas y privadas conjuntas que busquen la complementariedad de lo modos de transporte obteniendo los beneficios antes mencionados, situación que por el contrario se ha abordado de forma aislada deteniendo la ampliación de su utilización en los diversos países, principalmente aquellos que aún se encuentran en vías de desarrollo.

¹⁸⁷ Ídem

Los países en vías de desarrollo son los que se enfrentan a mayores dificultades ya que no cuentan con la infraestructura necesaria para la movilización de la mercancía en su hinterland y foreland, impidiendo el tránsito de mercancías de forma regional.

Aunado a lo anterior la poca inversión en corredores y terminales de transporte multimodal frenan su implementación y permean en la casi nula inversión en tecnología, específicamente aquella requerida por el transporte multimodal.

3.2.1.4. Reglamentación jurídica del transporte multimodal

Si bien se creó la figura del OTM, hoy día se siguen presentando problemas de coordinación con los transportistas y ante la falta de una legislación de carácter universal la utilización del CTM.

Como se mencionó en el Capítulo 2 de la presente investigación, la necesidad de regulación internacional ante diversos cambios sustanciales en la lógica del comercio mundial y principalmente del transporte derivado del aumento del tráfico de mercancías ha generado que, si bien no sean de aplicación universal, si han marcado la pauta para su estudio y reglamentación.

Actualmente el marco jurídico del contrato del transporte multimodal de mercancías se encuentra consagrado en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y las Reglas emitidas por la UNCTAD/ICC que se esbozarán brevemente a continuación.

3.2.1.4.1. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) es un órgano de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que se ha encargado de proveer de las regulaciones pertinentes en su materia, derivando de ello múltiples estudios y Convenios referentes a nuestro de tema de investigación.

En específico nos referimos al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en el cual se reconoce y

exalta la creciente evolución de la implementación del transporte multimodal como sustento del comercio internacional.

El aumento del uso de transporte multimodal, además de requerir de una regulación de carácter internacional, sobre la cual los actores inmiscuidos en la cadena de suministro sustentaran la transportación de las mercancías en dos o más modos de transporte, resaltó la necesidad de promover el desarrollo de la infraestructura de los medios de transporte ofrecidos.

En general, el Convenio establece ciertas reglas referentes al transporte multimodal a través de la creación de la figura del Operador de Transporte Multimodal (OTM) y la utilización de un único Contrato de Transporte Multimodal (CTM), sin contraponerse en la legislación nacional de cada Estado.

En el caso del CTM, cuando así se establezca, será regulado por el presente Convenio y tendrá carácter obligatorio, sin embargo, no exime al OTM del cumplimiento de las leyes nacionales en la materia del país donde se ubique y en dado caso se celebre el contrato.

Además, establece que el OTM será el encargado de emitir el documento de transporte multimodal con los transportistas respectivos, conteniendo principalmente la descripción de las mercancías, estado aparente, datos básicos del OTM, así como del expedidor y consignatario, lugar y fecha de toma de la mercancía por el OTM, lugar y fecha de entrega de la misma, flete, itinerario, entre otros.

El Convenio también establece los límites de la responsabilidad de la figura del OTM, así como la del expedidor, avisos pertinentes como daños, pérdidas, averías y retrasos, para finalizar con las disposiciones aduaneras.

3.2.1.4.2. Reglas de la UNCTAD y CCI relativas a los documentos del transporte multimodal.

Como medida complementaria a la aplicación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, la Cámara de Comercio Internacional y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo crearon las Reglas relativas a los documentos de transporte multimodal.

Tales reglas tienen la finalidad de complementar el Convenio antes mencionado a través de su aplicación voluntaria entre las partes. Además de sintetizar los puntos esbozados anteriormente y en específico aplicadas mediante el contrato de transporte multimodal.

En general se abordan nuevamente los conceptos de una forma más dinámica, se establecen y delimitan las responsabilidades del Operador de Transporte Multimodal, así como la responsabilidad del expedidor, las situaciones en caso de pérdidas, averías y finalmente la aplicabilidad de las mismas.

Al finalizar el tercer capítulo podemos dar cuenta que el incremento constante de los flujos de mercancías requiere que exista una debida integración de los medios de transporte, la cual solo será lograda a través de la aceptación de la existencia de una co-relación e interdependencia en la triada compuesta por la infraestructura, el transporte y la logística.

Sin embargo, el camino se vislumbra desalentador ya que hasta el momento no se ha logrado la implementación de políticas públicas conjuntas en esta materia lo cual genera la inexistencia de un funcionamiento conjunto necesario para la complementariedad del transporte y los puertos.

Para lograr lo anterior se concluye que es necesario un estudio detallado de las características particulares de cada país, lo anterior con la finalidad de poder conocer sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, tomando en cuenta elementos tales como su ubicación y composición geográfica, tipos de servicios demandados a nivel local, regional e internacional y presupuesto.

En la triada, la infraestructura juega un papel fundamental ya que determina el éxito o fracaso de los servicios ofrecidos en determinado lugar, además de

inferir en los costos de transportación al condicionar los tiempos de traslado y entrega de las mercancías, optimizando u obstaculizando la cadena logística.

Los servicios de transporte a su vez son punto clave en el desarrollo portuario, ya que aún se tuviera la infraestructura al interior del puerto, y se pudiera descargar la mercancía de los megabuques, si no se encuentran integrados los medios de transporte y la infraestructura carretera y/o ferroviaria se generaría un cuello de botella al no poder distribuir la carga en tiempo y forma.

Por su parte, la logística avanzada es la parte coordinadora entre la cadena de suministro y la cadena productiva buscando la optimización de los procesos para lograr la disminución de costos y tiempos de entrega, así como la maximización de las ganancias. Es por lo anterior que no se puede comprender el funcionamiento de alguna parte de la triada sin la integración de los otros elementos, siendo las políticas públicas aisladas causa de su fracaso.

En conclusión, de que se debe propiciar la complementariedad modal y no una competencia entre modos, dando paso a la implementación del transporte multimodal internacional de mercancías como forma óptima de movilidad del comercio internacional.

Lo anterior surgido de la inminente necesidad de la utilización de los medios de transporte de acuerdo a la ventaja competitiva que pudiera ofrecer cada uno dentro de la cadena de suministro.

Es decir que, durante el transporte multimodal de mercancías, la mercancía cambiará de medio de transporte dependiendo de las necesidades que requiera durante el trayecto, sin embargo, ésta deberá permanecer unitizada y por ende sin que exista una ruptura de carga.

La implementación del transporte multimodal de mercancías está determinada por la triada mencionada con anterioridad, y sus ventajas constituyen un modo revolucionario de movilización de mercancías aunado a servicios que añaden ventajas competitivas, tales como etiquetado, envasado, manufacturas, entre otros.

Afirmamos que el transporte multimodal es posible gracias a la utilización universal del contenedor como forma de consolidación de la mercancía, el cual

puede ser utilizado en otros medios de transporte tales como el ferrocarril y el autotransporte.

Sin embargo, aún presenta obstáculos que impiden su correcta implementación, los cuales son principalmente, la desarticulación de las políticas públicas encaminadas a la inversión en infraestructura, marco jurídico, y falta de interés en fomentar la complementariedad modal.

Podemos concluir que todos los elementos mostrados hasta el momento a lo largo de la investigación deben estar presentes si se tiene como objetivo la inserción de algún puerto en la lógica internacional, por lo anterior procederemos a realizar el análisis integral del puerto de Manzanillo ubicado en México para determinar cuáles son sus áreas de oportunidad y desarrollo.

CAPÍTULO 4

Estructura de los puertos mexicanos y el estudio de caso del puerto de Manzanillo.

En nuestro país es de observancia general el derecho internacional marítimo, debido a que se encuentra al margen de los acuerdos alcanzados a nivel mundial, además de que busca atender las atentas recomendaciones en la materia que emiten la CEPAL y la OMI, lo anterior debido a que estamos situados en una posición geográfica estratégica al interior de las tendencias internacionales en el marco de la globalización.

No obstante, los estudios se encuentran totalmente desfasados de la realidad al datar la década anterior, careciendo de fundamentos académicos actuales para enfrentar y aprovechar las tendencias internacionales.

En este capítulo se realizará un breve recorrido por la posición e “importancia” histórica que los puertos han tenido en la economía y políticas públicas estatales, tomando como parteaguas la privatización de los mismos mediante la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API).

Una vez esbozado lo anterior daremos paso al análisis detallado de las condiciones del puerto de Manzanillo para comprobar que es el que posee mayores oportunidades de insertarse en las tendencias internacionales dadas sus características.

Es así que aplicaremos la información que hemos recolectado y analizado en los capítulos interiores con la finalidad de lograr un estudio integral de las partes que componen grosso modo el desarrollo portuario en el marco de la globalización.

De modo que en un caso práctico pondremos a prueba los límites y posibilidades que tiene México, en el caso específico de Manzanillo, de tener un puerto pivote y propiciar el crecimiento y desarrollo económico a través de la diversificación de redes y socios comerciales.

Para ello se mostrará el fundamento jurídico nacional en materia marítima que sustenta las políticas públicas implementadas para el desarrollo portuario, así

como el cambio de paradigma ante la creación de la figura jurídica API y la participación del sector privado en la inversión.

Además, se mostrarán las posibilidades y obstáculos emanados de la zona de influencia, redes de transporte, infraestructura, tecnologías de la información y socios comerciales, con la finalidad de comprobar o rechazar la hipótesis planteada al inicio de la investigación.

4.1. Características fundamentales de los puertos en México

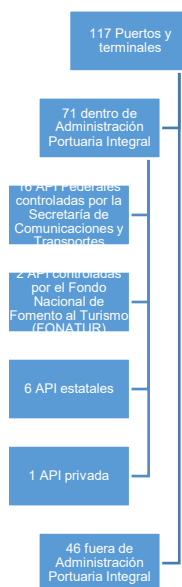
México es un país privilegiado geográficamente, debido a que se encuentra rodeado de los dos océanos más grandes del planeta tierra: el océano Pacífico y el océano Atlántico, destacando mundialmente por la extensión de sus litorales, los cuales en su conjunto alcanzan los 11,592.76 kilómetros¹⁸⁸ ocupando el segundo lugar a nivel continental después de Canadá.

A lo largo de sus costas se encuentra el Sistema Portuario Nacional que está compuesto por 117 puertos y terminales, de los cuales 58 se encuentran ubicados en el Pacífico y 59 en el Golfo de México y el Caribe.¹⁸⁹ Además de su ubicación geográfica los puertos y terminales están subdivididos por el ente que los administra quedando de la siguiente manera.

¹⁸⁸ INEGI, "Datos básicos de la geografía de México", [En línea], p. 25, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección URL: <http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/INTERNET/DATOS%20BASICOS%20DE%20LA%20GEOGRAFIA%20DE%20MEXICO.pdf>. [consulta: 28 de junio de 2015]

¹⁸⁹ Diario Oficial de la Federación, "Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018"[En línea],p. 12 Secretaría de Gobernación, Dirección URL: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014 [consulta: 28 de junio de 2015]

Esquema 2: Clasificación y Administración de los Puertos mexicanos



Paradójicamente ante su privilegiada ubicación geográfica, México no ha consolidado una vocación marítima y portuaria de relevancia, lo cual mantiene estancado el potencial de desarrollo que pudiera explotarse. De modo que ante la reestructuración de los puertos se cambió la lógica de la administración tomando como base la descentralización de la administración portuaria, la apertura a la participación del sector privado, la modernización del marco de relaciones laborales y el dominio público de los bienes del recinto portuario.¹⁹⁰

Anterior a la reestructuración portuaria, existía un relativo equilibrio en el manejo de contenedores en el Pacífico mexicano, concentrando el movimiento en los puertos de Guaymas con el 21.6%, Manzanillo con 27%, Lázaro Cárdenas con 28% y Salina Cruz con 18,5%, y una situación similar se tenía en el Golfo de México, sin embargo se concentraba el movimiento en Veracruz con 44.4% seguido de Tampico con 19.6%, Tuxpan 17,3% y finalmente Altamira con 14%.¹⁹¹

Sin embargo, y ante la creciente expansión del transporte de contenedores a nivel mundial, de 1988 al año 2000 se tuvo una tasa de crecimiento media anual

¹⁹⁰ Carlos M Jáuregui, "Reestructuración y desarrollo en los puertos mexicanos", XVIII Congreso Latinoamericano de Puertos, Asociación Americana de Autoridades Portuarias, 2009, p.9

¹⁹¹ Carlos Daniel Martner Peyrelongue, "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades", Revista de la CEPAL, número 76, CEPAL, abril 2002, p.129

de 16.4% en los puertos del Golfo de México y de 15.3% en el Pacífico, sin embargo en esta primera etapa, posterior a la reestructuración portuaria y a las nuevas tendencias internacionales de creciente flujo de contenedores solo dos puertos concentraron el 82.2% de esta carga, Veracruz 64% y Altamira 21.8%.¹⁹²

En la siguiente etapa a partir del año 2000, en el Pacífico, solo un puerto al inicio de esa década atrajo el 89.3%¹⁹³ de los contenedores del litoral, siendo este el puerto de Manzanillo ubicado en el estado de Colima, el cual desde ese momento, y ante condiciones que se abordarán posteriormente, ha tenido un crecimiento sostenido, lo cual lo ha colocado como el más importante de México, y se ha insertado dentro de los 100 principales puertos del mundo.

Sin embargo a pesar de poseer 117 puertos y terminales, solo 4 (Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas) movilizan en su conjunto el 96% de la carga contenerizada, 65% del granel agrícola, 40% del granel mineral y 38% de la carga suelta.¹⁹⁴

Esta concentración ha generado que puertos que anteriormente tenían una participación de relevancia en el movimiento portuario disminuyan sus operaciones y modifiquen sus funciones, dejando de lado el movimiento de contenedores.

Esta situación ha provocado un marcado estancamiento y la desaparición de la participación en el desarrollo regional y en las cadenas productivas.

“En efecto, Tuxpan y Coatzacoalcos desaparecieron del movimiento de contenedores y sus flujos fueron absorbidos por Veracruz. A su vez, Tampico perdió participación a favor de Altamira...Guaymas dejó de mover contenedores en los años noventa y Lázaro Cárdenas y Salina Cruz sufrieron una fuerte caída.”¹⁹⁵

Lo anterior atendiendo a la lógica internacional de la expansión de puertos concentradores los cuales se encargan de recibir la mayor cantidad de carga

¹⁹² Ídem

¹⁹³ Ídem

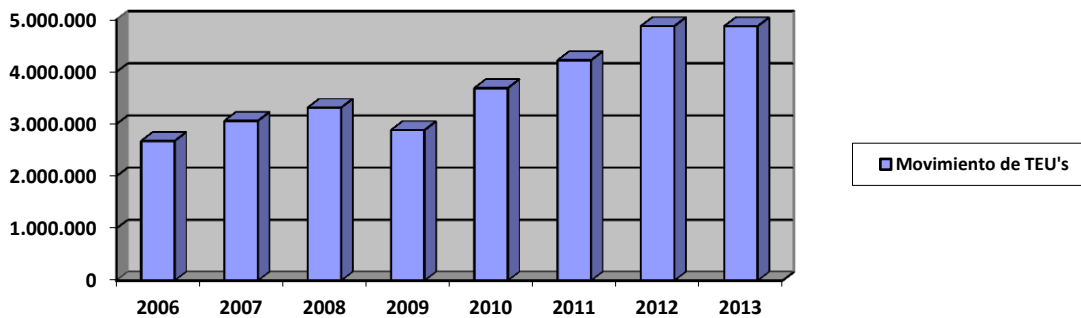
¹⁹⁴ Diario Oficial de la Federación, “Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018”[En línea],p. 12 Secretaría de Gobernación, Dirección URL: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014 [consulta: 28 de junio de 2015]

¹⁹⁵ Carlos Daniel Martner Peyrelongue, “Puertos pivotes en México: límites y posibilidades”, Revista de la CEPAL, número 76, CEPAL, abril 2002, p.130

contenerizada y los cuales a través del cabotaje y la transportación terrestre se encargan de su inserción al territorio de su hinterland.

La situación actual de los puertos en el movimiento de la carga contenerizada dada su importancia en la lógica del movimiento de mercancías en el mundo globalizado, se muestra en la siguiente gráfica el movimiento de TEU's en importación y exportación.

Gráfica 5: Movimiento anual de TEU'S de Puertos Mexicanos 2006-2013



Fuente: SCT Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

Una vez esbozadas las generalidades de la administración y distribución actual de los puertos mexicanos es menester realizar un breve recorrido por las reestructuraciones que a lo largo de la historia se han llevado a cabo para llegar al momento en el que nos encontramos actualmente.

Históricamente, las crónicas de transporte marítimo en México se remontan al uso de canoas por parte de los aztecas para el transporte de personas y mercancías, sin embargo no fue sino hasta la llegada de los conquistadores españoles, que dio inicio una actividad marítima de relevancia, debido a que en la época colonial el transporte marítimo constituía el único medio de comunicación con la metrópoli, estableciendo el primer puerto en Veracruz en 1519, como puerta de entrada y salida a la Nueva España.¹⁹⁶

A lo largo de 496 años, después de la fundación del primer puerto, las administraciones han sido diversas, la primera estuvo bajo la tutela de España, posteriormente las administraciones de los puertos, a partir de la Independencia

¹⁹⁶ API, "Información General", [En línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general> [consulta: 25 de junio de 2015]

de México se caracterizaron por estar en su conjunto atendidas con base en la Marina de Guerra, sin existir la subdivisión propia de la Marina Mercante.

En el México independiente, la administración de los puertos ha tomado diversos rumbos que a través de transformaciones busca la eficiencia en la gestión de los mismos, modificándose en aras de atender las necesidades imperantes en su momento.

Durante su historia han sido administrados periódicamente por los Capitanes de Puerto, Administradores de Aduana, por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a través de un Departamento de Marina, y por la Secretaría de Marina.¹⁹⁷

La situación de todos los puertos en la época del modelo de sustitución de importaciones era similar, el papel del Estado era fundamental, además de que los flujos comerciales se concentraban principalmente en los granos y mercancías tradicionales de bajo valor agregado, lo cual los mantuvo en parámetros de igualdad.¹⁹⁸

“Anteriormente a la entrada en vigor de la Ley de Puertos –vigente desde 1993-, los puertos eran administrados de una forma centralizada por el Gobierno Federal, quien además había constituido empresas estatales para la operación y prestación de servicios portuarios.”¹⁹⁹

En un primer momento, durante las administraciones antes mencionadas, el Ejecutivo Federal proporcionó permisos y autorizaciones a Gremios de Trabajadores, quienes se encargaban de proporcionar los servicios portuarios, sin embargo y como consecuencia de la lentitud de las maniobras, bajos rendimientos e inseguridad en el manejo de las mercancías se crea en 1970 la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.²⁰⁰

Dicha Comisión estuvo integrada por el Gobierno, trabajadores portuarios y usuarios con la finalidad de resolver las problemáticas y atender a las demandas

¹⁹⁷ API, “Información General”, [En línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general> [consulta: 25 de junio de 2015]

¹⁹⁸ *Ibidem* p. 17

¹⁹⁹ Alejandro Romero Reyes, “¿Privatización portuaria en México?”, en revista Ciencia y Mar, Universidad del Mar, Oaxaca, volumen 35 mayo-agosto 2008, p. 2-3.

²⁰⁰ *Ídem*

de trabajadores y usuarios, garantizando mejores condiciones de trabajo y mejor manejo y cobro de cargas.

Posteriormente en el año de 1989 se da origen a un órgano desconcentrado del Gobierno Federal, llamado “Puertos Mexicanos” y el cual tenía como principales objetivos la planeación, programación y ejecución de acciones para el desarrollo portuario a nivel nacional, además de la construcción, ampliación y conservación de obras marítimas portuarias, entre otras.²⁰¹

Los principales logros de Puertos Mexicanos fueron la obtención de los recursos generados por el uso de la infraestructura portuaria y la agrupación de las dependencias relacionadas con el funcionamiento portuario brindando la facilitación de trámites para los usuarios.

Los puertos mexicanos se encuentran insertos en el contexto internacional de globalización y liberalización económica como parte de la cadena de transporte internacional y del comercio mundial, en el pasado, “la mayoría de los puertos fue administrada por los gobiernos; pero la tendencia internacional de los últimos años es que tengan un componente privado y otro público.”²⁰² Situación que propició la inminente reestructuración.

Posteriormente y como consecuencia de la crisis del modelo de sustitución de importaciones, se inicia en México a partir de 1983 una etapa de apertura comercial que contempló principalmente la redefinición del papel del Estado, el cual impulsaría una política de desregularización y liberalización económica.²⁰³

La consolidación de las políticas neoliberales se debió a múltiples factores entre los que destacan: la entrada de México al Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (por sus siglas en inglés: GATT) en 1985, la reducción de los aranceles como estímulo para la inversión extranjera y la etapa de privatizaciones llevada a cabo en el sexenio de Carlos Salinas de Gortari.²⁰⁴

²⁰¹ Ídem

²⁰² Alejandro Díaz – Bautista, “México y la política económica portuaria internacional”, Revista de Comercio Exterior, núm. 9, vol. 59, México, BANCOMEXT, septiembre 2009, p. 685

²⁰³ Ibídem p.4

²⁰⁴ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima”, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 99, México, p. 17

Es así que una ola de privatizaciones primó principalmente en América Latina ante la premisa de que, en los nuevos entornos, las autoridades gubernamentales y portuarias de la región deberían de esforzarse por dar más eficiencia a sus puertos, adoptando una política común hacia la modernización del sector portuario.

Es así que derivado de lo anterior se llevó una reforma a la Ley de Puertos en el año de 1993 la cual actúa “descentralizando las instituciones que gobiernan los puertos, incorporando capital y gestión privada, y generalmente otorgando a un operador calificado una concesión de una terminal o un puerto.”²⁰⁵

De modo que en la nueva normativa se lleva a cabo una redefinición de la participación del Estado en la actividad portuaria, dejando de participar hegemonícamente en la administración de los puertos, en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios, cambiando su papel a un rol de supervisión y normatividad.

Lo anterior permitiendo que los capitales privados y/o sociales pudieran acceder a la administración, construcción y operación de los puertos, eliminando las barreras que impedían el ingreso de empresas en la prestación de los servicios y la construcción de infraestructura a través de sus propios equipos y permitiendo la contratación de su propio personal, con la finalidad de generar mayor competencia en los puertos del país.²⁰⁶

La Ley de Puertos de 1993, además de propiciar la creación de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, como órgano rector del sector marítimo dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para realizar entre otras actividades la supervisión, coordinación y otorgamiento de concesiones incorpora una nueva figura, la Administración Portuaria Integral.

“Un elemento central en el proceso de privatización de los puertos es la creación de la figura de la Administración Portuaria Integral (API), constituida legalmente como una sociedad mercantil que asume todas las funciones

²⁰⁵ Ídem

²⁰⁶ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez, *“Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima”*, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 99, México, p. 18

administrativas dentro de un puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la construcción de infraestructura.”²⁰⁷

Bajo la misma línea, se dejaba de lado la participación central del Estado y se eliminaban las barreras existentes anteriormente que privaban a las empresas privadas del préstamo de servicios portuarios y la operación de terminales e instalaciones.

“En estricto sentido, la infraestructura y los servicios portuarios no serán privatizados sino que serán concesionados, por periodos de tiempo definidos previamente, bajo la figura de cesión parcial de derechos.”²⁰⁸

Es así que la nueva figura contemplada en la Ley de Puertos 1993 tendría un rol administrativo y se habilitaría para la celebración de contratos de cesión parcial de derechos con terceros para realizar la operación de terminales e instalaciones y la prestación de los servicios portuarios, de modo que obtendrá recursos por conceptos derivados de la entrada de buques, muellaje y atraque, para cubrir todos sus gastos de operación, mantenimiento de infraestructura y de promoción.²⁰⁹

El principal objetivo fue concordar con las políticas del nuevo modelo económico implementado para generar un ambiente competitivo dentro de los puertos, bajo el supuesto de que con la oportunidad que se les daba a las empresas de actuar libremente con sus propios equipos y personal, ofrecerían un mejor servicio al exterior al tiempo que se alcanzaría un desarrollo tecnológico, administrativo y competitivo.

De modo que las principales características de la incorporación de la figura de la Administración Portuaria Integral fueron la búsqueda de autosuficiencia económica debido a la gestión de sus recursos generados en cada Puerto concesionado, generando así mayor productividad y competitividad al dejar de ser subsidiados, y por el contrario contribuyen al erario público en el pago de

²⁰⁷ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima.”, Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, p. 18

²⁰⁸ Ídem

²⁰⁹ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima.”, Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, p. 19

contraprestaciones generadas de las concesiones otorgadas, impuestos y capitalización de unidades.²¹⁰

Sin embargo, a casi 20 años de su creación, son escasas las que han mostrado un crecimiento constante, por el contrario, el estancamiento y visible retroceso impera en los puertos mexicanos.

Es así que con la reestructuración de la organización del sistema portuario nacional se dividieron las funciones para el buen funcionamiento de los puertos del país, quedando divididas de la siguiente manera:

Cuadro 7: División de funciones en el sistema portuario nacional

Entidad	Funciones
Gobierno Federal	Funciones de Autoridad Custodia de los bienes del dominio público de la federación Planeación del desarrollo Nacional Políticas Públicas Regulación
Administraciones Portuarias Integrales	Administración Programas Maestros de Desarrollo Portuario Mantenimiento de la infraestructura concesionada Inversión en nueva infraestructura Promoción de la participación del sector privado en la prestación de servicios Promoción de competencia intra/ inter-portuaria
Operadores y Prestadores de servicios portuarios	Construcción y operación de Terminales Prestación del servicio de maniobras Remolque Abastecimiento de combustibles Avituallamiento

²¹⁰ API, “Información General”, [En línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general> [consulta: 25 de junio de 2015]

Elaboración propia con datos de Carlos M Jáuregui, “Reestructuración y desarrollo en los puertos mexicanos”, XVIII Congreso Latinoamericano de Puertos, Asociación Americana de Autoridades Portuarias, 2009, p.8

Derivado de lo anterior, en el actual gobierno del presidente Enrique Peña Nieto con fundamento en el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos mismo que la letra dice “al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales”²¹¹, y el artículo 16 de la Ley de Planeación publica el día 20 de mayo de 2013 el Plan Nacional de Desarrollo (PND).

El PND busca delimitar los objetivos de las políticas públicas que se llevarán a cabo durante el periodo de su gobierno. Para el cumplimiento de los objetivos se establecen líneas de acción específicas y se precisan los indicadores a utilizar en la medición continua de los avances.

Es menester mencionar que el Plan Nacional de Desarrollo cuenta con 5 ejes temáticos, de los cuales abordaremos el eje IV titulado “México próspero”, el cual tiene como objetivo primario la promoción del crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica, tomando en consideración que la infraestructura y el acceso a insumos estratégicos son fundamentales ya que fomentan la competencia y el aumento de los flujos de capital en aras de proveer las condiciones favorables para el desarrollo económico del país.²¹²

Mismo que a la letra dice en su Objetivo 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

²¹¹ DOF, Programa Nacional de Infraestructura 2014- 2018, En línea] , Diario Oficial de la Federación, Dirección URL: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014 [consulta: 27 de junio de 2015]

²¹² Ídem

En específico aplicando la estrategia 4.9.1. de modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Siguiendo la línea de acción en el Sector marítimo-portuario y aplicando lo siguiente:

- 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.
- 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.²¹³

Cabe destacar que en su Capítulo VIII denominado “Sistema Nacional de Planeación Democrática”, se establece la elaboración del Plan Nacional de Infraestructura, el cual tiene como primer objetivo “contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social”²¹⁴,

²¹³ Gobierno de la República, Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, [En línea], Gobierno de la República, Dirección URL: <http://pnd.gob.mx/wp-content/uploads/2013/05/PND.pdf> [consulta: 6 de julio de 2015]

²¹⁴ DOF, Programa Nacional de Infraestructura 2014- 2018, En línea] , Diario Oficial de la Federación, Dirección URL: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014 [consulta: 27 de junio de 2015]

Lo anterior con la finalidad de “optimizar las obras de infraestructura de los sectores estratégicos del país a fin de potenciar la competitividad de México y así, asegurar que las oportunidades y el desarrollo lleguen a todas las regiones, a todos los sectores y a todos los grupos de la población”²¹⁵, destacando entre otros temas el desarrollo portuario por medio de la inversión pública y privada a través de un estudio de las condiciones actuales de la infraestructura.

Teniendo como principales retos la adecuación de la infraestructura de los puertos para la recepción de buques de última generación, la mejora de la conectividad terrestre y la proyección de puertos mexicanos como hub.

4.1.1 Historia del puerto de Manzanillo

Los primeros indicios de la presencia del hombre en las bahías de Manzanillo se remontan varios siglos antes de nuestra era, debido a las condiciones favorables que permitieron su instalación. En las costas abundan recursos naturales principalmente del medio marino, lo cual representó una fuente de trabajo para sus posteriores pobladores.

Las bahías gemelas de Santiago y Manzanillo, se conocen de tal forma debido a la similitud de su formación, además de que están formadas por “la Sierra Madre del Sur al precipitarse en las profundidades del Océano Pacífico desde las alturas superiores a los dos mil metros sobre el nivel medio del mar... y por altas montañas de granito, conteniendo en su interior varios fondeaderos.”²¹⁶

En tiempos prehispánicos y específicamente en materia portuaria el primer centro relevante fue el histórico puerto de Salagua, hoy las Hadas, el cual participó en diversas rutas mercantiles de larga distancia que llegaban hasta Costa Rica y Ecuador comerciando principalmente cerámica, moluscos y obsidiana.²¹⁷

Posteriormente en el área de la Playa del Tesoro se “pudo participar activamente la exclusiva red de navegantes marinos y mercaderes de la América Precolombina”, debido principalmente al comercio de sus productos marinos y en

²¹⁵ Ídem

²¹⁶ José Luis Ezquerro de la Colina, *Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima*, México, COEDI MEX, 2006, p. 13

²¹⁷ Íbidem p.14

general a la existencia de su puerto, lo cual permitió la existencia en el Pacífico Americano formaciones sociales y políticas particulares.²¹⁸

Es de este modo que se afirma con base en la presencia de materiales y artefactos toltecas, teotihuacanos, ecuatorianos y andinos que la Playa del Tesoro fue un centro portuario y mercantil de alta relevancia, en el cual destaca su participación en la navegación de larga distancia a través de canoas y balsas, lo cual sugiere un intercambio no solo mercantil sino cultural.²¹⁹

Posteriormente y ante la caída de Tenochtitlán en 1521 Hernán Cortés emprendió la búsqueda de puertos en las costas del Pacífico para el establecimiento de astilleros, sin embargo no fue sino hasta 1523, y como producto de la derrota sufrida por los españoles en su primer contacto con los pobladores de Colima que al rendirse se dio la fundación de la Villa de Colima, atribuyéndole a este las palabras de “un muy buen puerto” haciendo referencia a Manzanillo, sin embargo no tuvo crecimiento de relevancia debido a su lejanía de la capital virreinal y la autorización de solo Veracruz y Acapulco para realizar intercambios mercantiles.²²⁰

El nombre de Manzanillo tiene su antecedente en el siglo XVIII cuando comienza a llamársele “Puerto de la Manzanilla” o “Las Manzanillas”, en alusión a los árboles de manzanilla que se encontraban en las dunas costeras, no obstante, fue al inicio del siglo XIX cuando derivó en el nombre actual.

Posteriormente se tuvieron contactos comerciales y contrabando con la Nao de China, el galeón de Manila, corsarios, bucaneros y piratas²²¹, situación que se vio interrumpida por la guerra de independencia en las primeras dos décadas del siglo XIX.

En la época independiente se dio el reconocimiento de Manzanillo como puerto y se autorizó el tráfico de cabotaje, situación que dio inicio nuevamente a la recepción de buques mercantes, haciendo oficiales sus servicios al público en

²¹⁸ José Luis Ezquerra de la Colina, *Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima*, México, COEDI MEX, 2006, p. 15

²¹⁹ *Ibidem* p. 16

²²⁰ José Luis Ezquerra de la Colina, *Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima*, México, COEDI MEX, 2006, p.20

²²¹ *Ibidem*, p. 22-25.

1825, situación de júbilo que no tendría una larga duración debido al clima de inestabilidad política que primaba en el país.

No fue sino hasta 1848 que se decretó la rehabilitación definitiva del puerto de Manzanillo para el comercio interior y extranjero, convirtiéndolo así en un puerto de altura, además de la orden de instalación de una aduana marítima.²²²

En gran medida, el desarrollo y estancamiento del puerto de Manzanillo se encontraba totalmente relacionado al clima de inestabilidad política en el país que primó en la mayor parte del siglo XIX y XX, los primeros avances significativos se llevaron a cabo en el Porfiriato cuando entre otras acciones se inauguraron obras de infraestructura como lo fue el ferrocarril.

En la época moderna Manzanillo ha sido punto central en políticas públicas impulsadas por el presidente en cuestión, entre las cuales destacan la construcción del muelle fiscal, el programa piloto “La marcha al mar” del presidente Ruiz Cortines que tenía como finalidad la consolidación de la infraestructura marítima portuaria.

Posteriormente se impulsa la inserción de Manzanillo en la lógica del nacimiento de la Cuenca del Pacífico, además de la inauguración del Puerto Interior de San Pedrito en 1970 y para el sexenio del presidente Miguel de la Madrid el puerto recibe un impulso en la constitución del Plan Colima teniendo las mayores inversiones en materia de infraestructura.²²³

Finalmente, durante el sexenio del presidente Carlos Salinas de Gortari se concluyó la autopista de cuatro carriles que conectó Manzanillo con Guadalajara y en el marco de una ola de privatizaciones se da una reforma a la Ley de Puertos en 1993 y se instaura la Administración Portuaria Integral de Manzanillo en 1994 dando pie a la inversión privada, escribiendo una nueva historia en el desarrollo portuario de Manzanillo que se abordará posteriormente.

²²² José Luis Ezquerro de la Colina, *Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima*, México, COEDI MEX, 2006, p.30

²²³ *Ibíd*em p. 59 - 65

4.1.2 Aspectos generales del puerto de Manzanillo

El puerto de Manzanillo se encuentra ubicado en la latitud oeste 104 o.18'57" y en la latitud norte 19 o. 3'8" enclavado en el Occidente de México y dentro de la Región Pacífico Norte²²⁴, específicamente en el estado de Colima que cuenta con una extensión territorial de 5,455 km² la cual limita al norte, este y oeste con el estado de Jalisco, al sureste con el estado de Michoacán y al sur con el Océano Pacífico y que posee un litoral de 157 km. y un mar territorial de 2 mil 133 km².²²⁵

4.1.2.1. Breve análisis de la infraestructura del puerto

Toda vez esbozado el comportamiento del desarrollo portuario a nivel internacional, se puede afirmar que es imperante la necesidad de modernizar la infraestructura portuaria, situación que prima en los puertos que están en aras de insertarse dentro de los principales corredores comerciales a nivel mundial.

La infraestructura, debe ser la adecuada de acuerdo al contexto internacional de la globalización y la modernización tecnológica, es de este modo que se exige al puerto que busque insertarse como referente a nivel regional o mundial que cuente con los medios necesarios para la recepción y despacho de los buques que cuentan con cada vez mayor tamaño, y no solo lo anterior, sino que también tengan la capacidad de poder distribuir las mercancías en un hinterland ampliado al interior y al exterior del territorio.

Logrado lo anterior a través de la debida conexión del transporte terrestre a través del transporte multimodal, evitando la ruptura de la carga, eliminando la manipulación de la misma por los transportistas, dotando de mayor seguridad, disminuyendo precios y elevando la rapidez de la entrega de la carga en la implementación del servicio puerta a puerta.

Es de este modo que para poder responder el cuestionamiento de si el puerto de Manzanillo tiene la posibilidad de convertirse en un puerto pivote a nivel regional, es menester realizar como punto de partida un breve recorrido por las

²²⁴ Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., *Puerto de Manzanillo Port Handbook 2014 – 2015*, México, API Manzanillo, SCT, CGPMM, 2015, p. 9

²²⁵ Gobierno del estado de Colima, *Colima: Guía de Negocios*, México, Corporativo Desarrollo Económico, 2010, p.6

instalaciones portuarias, de manera que se posea un marco de referencia para analizar sus límites y posibilidades estructurales.

El puerto de Manzanillo, cuenta con 437 hectáreas de recinto portuario, el cual está compuesto de zonas de agua, muelles y almacenamiento. Específicamente ofrece 21 posiciones de atraque, divididas en 16 comerciales, 3 de hidrocarburos y 2 para cruceros, en las cuales el calado oficial es de 15 metros, además de tener una capacidad de carga/descarga de hasta 45 contenedores por hora grúa.²²⁶

Al interior del recinto portuario se encuentran 12 terminales especializadas que con base en el artículo 40 de la Ley de Puertos corresponde entre otros derechos y obligaciones a la Administración Portuaria Integral (API) “construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos”²²⁷

Es de este modo que a través del anterior fundamento jurídico la API tiene bajo su custodia las siguientes terminales especializadas, ya sea bajo su control y explotación, o a través de terceros.

Las terminales especializadas en contenedores corresponden a las de mayor importancia, ya que el puerto de Manzanillo, ocupa la primera posición en el manejo de contenedores a nivel nacional.²²⁸

La terminal especializada en contenedores I cuenta con una cesión parcial de derechos de 259, 422.79 metros cuadrados, con una longitud lineal total de 1,076 metros lineales de muelle distribuidos en 4 posiciones de atraque, siendo éstas las N° 10, 11, 12 y 13, las primeras 3 con profundidad de 14 metros y un

²²⁶ Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., *Puerto de Manzanillo Port Handbook 2014 – 2015*, México, API Manzanillo, SCT, CGPMM, 2015, p. 15

²²⁷ Ley de Puertos y Reglamento de la Ley de Puertos. Ley de vías Generales de Comunicación, México, Editorial Porrúa, 2001. Colección de Códigos y Leyes de México

²²⁸ S/A, “Mantiene Manzanillo liderazgo nacional en el manejo de contenedores”, [En línea], Méxicoport, 28 de mayo de 2015, Dirección URL: <http://www.mexicoport.com/noticias/12484/mantiene-manzanillo-liderazgo-nacional-el-manejo-contenedores>, [Consulta: 1 de julio de 2015]

calado de 13 metros, y la última posición con una profundidad de 14.5 metros y un calado de 13.5 metros.²²⁹

La terminal especializada en contenedores I (TEC I), ofrece servicios portuarios (“los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.”)²³⁰ y está operada por SSA México.

Además 2 operadores de terminales portuarias ofrecen servicio para el manejo de contenedores, las cuales son, Operadora de la Cuenca del Pacífico S.A. de C.V. (OCUPA) y Terminal Internacional de Manzanillo S.A. de C.V. (TIMSA).

A continuación, se detalla la infraestructura que ofrecen los operadores, así como las líneas navieras a las cuales les proporcionan los servicios portuarios en manejo de contenedores principalmente.

Cuadro 8: Infraestructura, Operadores y Navieras en el Puerto de Manzanillo

OPERADORES DE TERMINALES		
DE CONTENEDORES	INFRAESTRUCTURA	NAVIERAS
SSA	4 muelles (2 privados y 2 públicos) con una longitud total de 1,050 metros. 25 hectáreas de superficie para almacenamiento de contenedores. Capacidad estática en patio de 25,000 TEU's. 3 vías de ferrocarril de 500	APL Hapag-Lloyd K Line America, Inc. MOL MSC NYK Line Hamburg Süd CCNI

²²⁹ Administración Portuaria Integral de Manzanillo, *Terminales Especializadas*, [En línea], API Manzanillo, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021104/terminales-especializadas>, [Consulta: 9 de julio de 2015]

²³⁰ Ley de Puertos y Reglamento de la Ley de Puertos. Ley de vías Generales de Comunicación, México, Editorial Porrúa, 2001. Colección de Códigos y Leyes de México, Art. 2 inciso VII, p. 2

metros cada una.
 Caseta de entrada exclusiva para SSA y caseta de salida con 6 líneas.
 Área de inspecciones de 1.5 hectáreas.
 5,200 m2 de almacén dentro del puerto para el resguardo de carga general.

OCUPA

8.54 hectáreas de superficie total.

Se encuentra ubicada en la banda "A" frente a la posición de atraque N° 2 y parte de la posición N° 3.

En estos muelles recibe carga general, contenedores, cemento y fertilizante.

CMA CGM
 China Shipping
 Evergreen Line
 COSCO
 MSC
 Hyundai Merchant Marine CO Ltd.
 Pacific International Line
 Wan Hai Lines Ltd.

TIMSA

8.49 hectáreas de superficie total.
 49,171 M² de superficie para el almacenamiento de contenedores.
 7,297 M² para revisiones previas.
 845 M² para consolidaciones y desconsolidaciones.
 880 M² para andén y carga de camiones.
 178 conexiones para contenedores refrigerados.

Hanjin (Hanjin Shipping)
 HMM (Hyundai Merchant Marine)
 CSAV (Compañía Sudamericana de Vapores)

Capacidad estática de 5,500 TEU's.
Almacén CFS (3,000 m2 de capacidad).

Elaboración propia con datos de las páginas oficiales de los operadores

Además ante el crecimiento del puerto de Manzanillo, y como medida para ampliar la posibilidad de recibir buques portacontenedores de mayor tamaño en noviembre de 2009 la empresa International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) ganó la licitación que le otorgaba el derecho de construir, equipar y operar la Terminal Especializada en Contenedores II a través de la constitución de la empresa CONTECON Manzanillo S.A. de C.V. en enero de 2010.²³¹

Para junio del mismo año, se firmó el contrato de cesión parcial de derechos entre la API de Manzanillo y la empresa Contecon Manzanillo para dar inicio en diciembre a la primera fase de la construcción de la terminal, siendo hasta el 5 de agosto de 2013 cuando se recibe el primer buque para su operación.²³²

No obstante, el reducido tiempo desde el inicio de sus operaciones, Contecon Manzanillo se ha colocado como un competidor directo a la operadora SSA México, la cual, sostenía la mayor importancia en movimiento de contenedores en el puerto.

Sin embargo, la expansión de Contecon está diseñada a largo plazo, teniendo en funcionamiento la llamada primera fase compuesta de 42 hectáreas de tierra y la construcción de 2 muelles de 360 metros de largo cada uno, con un calado de 16 metros, movilizand 400 mil TEU's.²³³

La infraestructura portuaria que ofrece Contecon Manzanillo ha elevado las posibilidades del puerto en insertarse dentro de los principales corredores de intercambio de mercancías, al disminuir el tiempo de desembarque de los buques portacontenedores y al contar con mejores instalaciones que permiten la recepción de buques con mayor capacidad, lo cual fue un aliciente para la atracción de las

²³¹ Contecon Manzanillo, ¿Quiénes somos? Historia, [En línea], Contecon Manzanillo S.A. de C.V., Dirección URL: <http://www.contecon.mx/web/inic-hist/historia/> [consulta: 9 de julio de 2015]

²³² Ídem

²³³ Ídem

navieras más importantes a nivel mundial, aspectos que se detallan a continuación.

Cuadro 9: Infraestructura portuaria de Contecon Manzanillo

OPERADOR DE TERMINAL DE CONTENEDORES	INFRAESTRUCTURA	NAVIERAS
CONTECON MANZANILLO	<p>Fase 1A 400,000 TEU's anuales Y</p> <p>FASE 1B 650,000 TEU's anuales.</p> <p>(En operación)</p> <p>42 hectáreas</p> <p>2 muelles de 360 metros de largo cada uno.</p> <p>Recepción de buques súper post Panamax de hasta 390 metros de eslora y 15.5 metros de calado.</p> <p>4 Grúas Pórtico y 10 grúas de marco</p> <p>FASE 2 1,000,000 TEU's anuales</p> <p>(Proyecto al año 2017)</p> <p>FASE 3 1,500,000 TEU's anuales</p> <p>(Proyecto al año 2020)</p>	<p>Maersk</p> <p>MSC</p> <p>CSAV</p> <p>CMA CGM</p>

Elaboración propia con datos de <http://www.contecon.mx/web/inic-n003/prepara-contecon-inicio-de-operaciones-de-la-tec-ii/>

Si bien la carga contenerizada representa la de mayor importancia en el puerto de Manzanillo, también se ofrecen diversos servicios portuarios, entre los cuales se encuentran los destinados a la carga general, graneles minerales, cemento, yeso,

terminal pesquera, refrigerados, entre otros, ofrecidos por las siguientes empresas.

Cuadro 10: Servicios portuarios del Puerto de Manzanillo

EMPRESA	SUPERFICIE M²	USO
PEMEX Refinación	27,933.29	Terminal de Hidrocarburos
Cementos de México, S.A. de C.V. (CEMEX)	12,545.18	Cemento
Cementos Apasco, S.A. de C.V.	17,440.35	Cemento
Servicios Alimenticios Mejorados (Corporación Multimodal)	8,915.14	Productos Refrigerados
Comercializadora La Junta	35,090.88	Graneles Agrícolas
Granelera Manzanillo	10,844.06	Graneles Agrícolas
Exploración de Yeso (USG)	25,051.20	Granel Mineral (Pref. Yeso)
Frigorífico de Manzanillo, S.A. de C.V. (FRIMAN)	16,426.00	Productos Refrigerados y Fluidos
Marítima y Servicios (MARFRIGO)	2,200.00	Instalación para Productos del Mar
Gobierno del Estado de Colima (Terminal Turística)	22,666.70	Terminal de Cruceros
Servicios Terremar	373,52 & 419.223	Báscula y Pesaje

Elaboración propia con datos de

<http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020303/terminales-e-instalaciones>

4.1.2.1.1. Hinterland del puerto de Manzanillo

El puerto de Manzanillo es actualmente la principal entrada para manejo de mercancías del comercio exterior principalmente de carga contenerizada con una participación de 68% del Pacífico Mexicano y 46% en todo el país, la cual tiene un alcance en la Zonas Centro y Bajío del interior de la República Mexicana, región que en su conjunto alberga al 55% de la población nacional y que representa más del 67% del Producto Interno Bruto del país.²³⁴

Mapa 1: Zona de influencia al interior de México



Fuente: [Hinterland]. Recuperado de [http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//handbook APIMAN.pdf](http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//handbook_APIMAN.pdf)

4.1.2.1.2. Foreland del puerto de Manzanillo

Dada su privilegiada posición estratégica Manzanillo atrajo la atención principalmente del mercado asiático como alternativa de los puertos de Long Beach y Los Ángeles en Estados Unidos, es por lo anterior que sus principales socios provengan de la llamada Cuenca del Pacífico y posteriormente Centro y Sudamérica como se detalla a continuación.²³⁵

²³⁴ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, "Programa Comercial 2014", [En línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014, Dirección URL: <http://www.puertosinpapeles.com.mx/upl/2.5.13.1/Comercializacion/PROGRAMA%20COMERCIAL.pdf> [consulta: 8 de julio de 2015]

²³⁵ Ídem

Mapa 2: Zona de influencia al exterior de México



Fuente: [Foreland]. Recuperado de [http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//handbook APIMAN.pdf](http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//handbook_APIMAN.pdf)

4.1.2.2. Redes de transporte

La situación que prima en el puerto de Manzanillo, y que podría resultar su principal problemática es la poca conectividad terrestre que existe hacia su zona de influencia al interior de México, lo cual se refleja en una creciente saturación de las vías de acceso y salida de la ciudad.

Una de las principales razones es que además de que el puerto se encuentra rodeado por la ciudad, éste se encuentra limitado a una franja angosta entre el mar y la montaña, lo cual complica y encarece las posibles soluciones al problema, ya que solo una fuerte inversión en infraestructura podría contrarrestar tal debilidad.²³⁶

Es por lo anterior que en aras de subsanar la debilidad del estancamiento de la conectividad terrestre desde el puerto hacia el interior del país, la Administración Portuaria Integral de Manzanillo bajo la supervisión de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, ha puesto en marcha programas enfocados en la debida aplicación de la logística en la infraestructura principalmente terrestre.

Algunas de sus principales acciones fueron la inversión de 420 millones de pesos destinados a la construcción de pasos a desnivel que permitieran la

²³⁶ Osiel Cruz Pacheco, "Manzanillo, busca ordenar su conectividad terrestre", Revista T21, Volumen 156, México, Agosto 2012, p. 24.

separación del tránsito urbano del transporte carretero y ferroviario en constante movilidad al interior y exterior del puerto.²³⁷

Actualmente se cuenta con 29,511 metros de vías férreas y 10,775 metros de vialidades al interior del recinto portuario²³⁸, además de ser el puerto del Pacífico Mexicano con mayor alcance territorial al interior del país, sin embargo presenta problemas de integración modal y deficientes enlaces terrestres lo cual representa un obstáculo para su consolidación como puerto pivote regional.²³⁹

La conectividad carretera del puerto de Manzanillo representa menores complicaciones que la ferroviaria, situación paradójica debido a que representa el autotransporte un mayor costo.

El principal corredor que conecta el puerto al interior del país es el “Corredor: Manzanillo-Guadalajara-San Luis Potosí-Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas”.²⁴⁰

Además de enlazar por autopista de hasta 6 carriles con los centros productivos más relevantes del país, tales como Guadalajara, Aguascalientes, Zacatecas, San Luis Potosí, la Ciudad de México, las principales ciudades del Bajío, Michoacán y en general el centro del país.²⁴¹

Entre las principales obras de infraestructura carretera que benefician directamente la conectividad de puerto de Manzanillo se encuentran la construcción del “Macrolibramiento de Guadalajara”, el cual contará con una longitud de 111 kilómetros y conexiones con 7 autopistas que confluyen en la zona metropolitana del estado, además de contar con un segmento que une la zona de

²³⁷ Ídem.

²³⁸ Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., *Puerto de Manzanillo Port Handbook 2014 – 2015*, México, API Manzanillo, SCT, CGPMM, 2015, p. 17

²³⁹ Carlos Martner Peyrelongue; Gilberto Ruiz Gámez, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima.”, Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, p.37

²⁴⁰ Trade & Logistics Innovation Center, Red Carretera, [En línea], Tecnológico de Monterrey, Dirección URL: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/red-carretera> [consulta: 10 de julio de 2015]

²⁴¹ Carlos Martner Peyrelongue; Gilberto Ruiz Gámez, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima.”, Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, p.37

Tepic y Manzanillo, lo anterior ante la saturación de la zona urbana por cerca de 3 mil camiones que entran y salen del puerto.²⁴²

Además de la construcción de 4 puentes y dos pasos a desnivel para el corredor Manzanillo Tampico y la inauguración en febrero de 2015 de los viaductos elevados I y II del puerto de Manzanillo, la ampliación de 4 a 6 carriles de la autopista Guadalajara- Colima en el tramo Colima – Tonila, agregando los proyectos en aún en construcción como la ampliación de la carretera Pez Vela-Jalipa y del túnel ferroviario de Manzanillo, que actualmente se encuentra a un 30% de su avance.²⁴³

El puerto de Manzanillo se encuentra inserto dentro del corredor ferroviario transversal que enlaza los puertos marítimos más importantes del país y que disponen de conectividad ferroviaria, en este caso, el corredor del Pacífico que une los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz.²⁴⁴

“En lo que respecta a la intervención ferroviaria, surgió el Proyecto del Libramiento Ferroviario de Manzanillo, Colima, que a pesar de ser una obra inducida por la construcción de la Terminal de Gas Natural Licuado (TGNL) de CFE, buscaba dar mayor capacidad operativa al manejo de la carga por ferrocarril, desde y hacia uno de los principales puertos del país en el Pacífico.”²⁴⁵

A pesar de que el ferrocarril es el medio más económico para transportar mercancías en largas distancias, sigue estando estancado, razón por la cual se ha buscado modernizar su infraestructura para poder atender la demanda del servicio. Actualmente la empresa Ferrocarril de Mexicano (FERROMEX) es la que

²⁴² Didier Ramírez, “Macrolibramiento de Guadalajara atenderá crecimiento de Manzanillo”, [En línea], Revista T21, 1 de agosto de 2014, Dirección URL: <http://t21.com.mx/terrestre/2014/08/01/macrolibramiento-guadalajara-atendera-crecimiento-manzanillo> [consulta: 10 de julio 2015]

²⁴³ Comunicación Social, “Anuncia SCT inversión sin precedente en Colima por 11 mil mdp y entrega dos compromisos de Gobierno”, [En línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 20 de febrero de 2015, Dirección URL: <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/anuncia-sct-inversion-sin-precedente-en-colima-por-11-mil-mdp-y-entrega-dos-compromisos-de-gobierno/> [consulta: 11 de julio de 2015]

²⁴⁴ Trade & Logistics Innovation Center, Ferrocarril, [En línea], Tecnológico de Monterrey, Dirección URL: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/ferrocarril> [consulta: 11 de julio de 2015]

²⁴⁵ SCT, “Libro blanco: Libramiento Ferroviario Manzanillo, Colima”, [En línea], Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, 30 de septiembre de 2012, Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/LB_Libramiento_Ferroviano_de_Manzanillo_Colima_01.pdf [consulta: 11 de julio de 2015]

opera las líneas férreas que conectan el puerto de Manzanillo con su hinterland y foreland principalmente hacia Estados Unidos.

Los principales retos a los que se enfrenta el puerto en relación a la infraestructura portuaria son diversos, principalmente la precariedad de la misma que conlleva a la complicación de las operaciones logísticas para cargar el ferrocarril de forma rápida y los enfrentamientos entre representantes del municipio colimense y ciudadanos quienes reclaman que el ferrocarril debe salir de ciudad.

Dado lo anterior, los atrasos en la construcción del túnel ferroviario son notorios, situación que nuevamente limita la conectividad del puerto, además de las crecientes molestias de las navieras y los operadores del puerto.

Actualmente solo el 16% de la carga contenerizada es movilizada por este medio y se espera que al finalizar la obra se aumente hasta el 35%, debido a que se ofrecerá una conexión directa con el viaducto ferroviario lo cual permitirá que se encuentre en funcionamiento las 24 horas y no solo 4 veces al día como se lleva cabo hasta ahora.²⁴⁶

La debida integración de los medios de transporte ante la implementación del transporte multimodal es una exigencia que debe de atender el puerto de Manzanillo si busca consolidarse como puerto pivote, ya que se evitan las rupturas de carga y se disminuyen costos y tiempo de traslado. Sin embargo, lo anterior no será logrado si no existe una comunicación efectiva entre todos los actores que intervienen en el funcionamiento del puerto.

4.1.3. El surgimiento de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo

Ante la privatización consagrada en la reforma a la Ley de Puertos de 1993 se dio inicio a la constitución de empresas denominadas Administraciones Portuarias Integrales (API's), esto con la finalidad de dar paso a una nueva forma administrativa de regulación y explotación de los puertos en su conjunto, de tal

²⁴⁶ María Dolores Sánchez, "Túnel Ferroviario de Manzanillo estará listo en un máximo de 18 meses", [En línea], Revista T21, <http://t21.com.mx/ferroviario/2014/01/29/tunel-ferroviario-manzanillo-estara-listo-maximo-18-meses> [consulta: 12 de julio de 2015]

modo que es en este momento en el cual se marca una pauta en el futuro de los mismos.

La reestructuración del sistema portuario nacional llevada a cabo por el Gobierno Federal se encontraba dentro del marco de la estrategia de modernización de la infraestructura en materia de comunicaciones y transportes, dentro de la cual era indispensable la adecuada operación de los puertos, debido a que se buscaba que su administración y operación fueran eficientes para lograr mejoras en productividad y finalmente lograr la inserción de los mismos en la lógica internacional de competitividad.²⁴⁷

En la reforma a la Ley de Puertos, la aparición de las API's fue la materialización del objetivo de lograr la descentralización de la administración de los puertos con la finalidad de atender las situaciones generadas y en general las necesidades *in situ*, además de la búsqueda del incremento de la participación de la inversión privada.²⁴⁸

La API de Manzanillo tiene su regulación a partir de su Título de concesión, el cual establece los lineamientos del funcionamiento de la misma. Proporcionando las principales funciones y regulaciones que se derivaran de su entrada en vigor y posterior funcionamiento del puerto.

Específicamente, y atendiendo directamente al objetivo primordial del tema, la Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V. es una entidad paraestatal de la Administración Pública Federal, creada mediante escritura constitutiva N° 30130 y constituida como Sociedad Anónima de Capital Variable el 15 de diciembre de 1993, dividiendo sus acciones representativas de capital social en 99.8% al Gobierno Federal y 0.2% al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, SNC (BANOBRAS).²⁴⁹

²⁴⁷ Diario Oficial de la Federación, 02-02-94 *TITULO de concesión para la Administración Portuaria Integral del puerto de Manzanillo* [en línea], México, DOF- SCT, 2 de febrero de 1994, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec/TITULO%20DE%20CONCESION.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p. 4

²⁴⁸ Ídem

²⁴⁹ Administración Portuaria Integral de Manzanillo, *Fundamento Legal* [en línea], México, APIMAN, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020106/fundamento-legal> [consulta: 14 de julio de 2015]

Si bien se permite la participación privada de mexicanos y extranjeros, la API está obligada a mantener la estructura de su capital y consejo de administración de modo que siempre la facultad para determinar el control administrativo recaiga mayoritariamente en los socios mexicanos.²⁵⁰

Desde su creación y su entrada en funcionamiento en 1995, la API de Manzanillo tiene la misión de “maximizar la aportación de valor a las cadenas productivas para los tráficos nacionales e internacionales, con un desarrollo sostenido que contribuye al crecimiento regional”²⁵¹

4.1.3.1. Principales funciones de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo

Siendo una empresa estatal de participación mayoritaria, el otorgamiento de la concesión tuvo el principal propósito de “encomendarle la administración integral del puerto de Manzanillo y su jurisdicción”.²⁵²

Cuadro 11: Funciones de la API Manzanillo

Funciones de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo				
El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran los recintos portuarios del puerto de Manzanillo y su jurisdicción.				
El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en los recintos portuarios				
La construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias en los recintos de que se trata,				
La prestación de los servicios portuarios.				
Elaboración	propia	con	datos	de
http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec/TITULO%20DE%20CONCESION.pdf				

²⁵⁰ Diario Oficial de la Federación, 02-02-94 *TITULO de concesión para la Administración Portuaria Integral del puerto de Manzanillo* [en línea], México, DOF- SCT, 2 de febrero de 1994, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec/TITULO%20DE%20CONCESION.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p. 7

²⁵¹ Departamento de Recursos Humanos, *Manual de inducción Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V.* [en línea], API Manzanillo, noviembre 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//MANUAL%20DE%20INDUCCION%20APIMAN.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p. 10

²⁵² Diario Oficial de la Federación, 02-02-94 *TITULO de concesión para la Administración Portuaria Integral del puerto de Manzanillo* [en línea], México, DOF- SCT, 2 de febrero de 1994, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec/TITULO%20DE%20CONCESION.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p.5

Destacando que las principales funciones de la API Manzanillo son llevar a cabo la administración, promoción, construcción, así como el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura ubicada en el recinto portuario de Manzanillo.

También deberá operar las terminales e instalaciones, prestar los servicios y las áreas para el establecimiento de nuevas instalaciones especializadas portuarios a través de la cesión de derechos mediante licitación pública a terceros, los cuales no podrán tener ningún lazo patrimonial o corporativo con la API.

Otra de sus atribuciones es la de ser el ente que otorga contratos para la prestación de servicios portuarios, de igual modo deberá establecer reglas claras que coadyuven a la libre competencia.²⁵³

Además de que la planeación del desarrollo y uso del suelo se determinará en el puerto, los recursos que se generarán, se destinarán íntegramente al desarrollo de instalaciones comunes y nuevos proyectos y se proporcionarán reglas de operación del puerto de Manzanillo con la finalidad de la homologación de los principios básicos del funcionamiento del mismo.²⁵⁴

Finalmente, la API de Manzanillo cuenta con funciones específicas delimitadas respecto a su estructura orgánica operativa, la cual cuenta con una Dirección General, 6 Gerencias, 1 titular del Órgano Interno de Control y una Subgerencia de informática, los cuales desempeñan principalmente las siguientes funciones:

Cuadro 12: Organigrama y funciones específicas de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo

Cargo	Funciones
Dirección General	Gobernar y representar legalmente a la empresa

²⁵³Departamento de Recursos Humanos, *Manual de inducción Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V.* [en línea], API Manzanillo, noviembre 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//MANUAL%20DE%20INDUCCION%20APIMAN.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p. 11

²⁵⁴Diario Oficial de la Federación, 02-02-94 *TITULO de concesión para la Administración Portuaria Integral del puerto de Manzanillo* [en línea], México, DOF- SCT, 2 de febrero de 1994, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec/TITULO%20DE%20CONCESION.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p.

	<p>Actividades concretas de planeación, programación y organización.</p> <p>Responsable de la administración y operación del puerto.</p>
Gerencia de Administración y Finanzas	<p>Búsqueda de recursos</p> <p>Presentación el ante proyecto de presupuesto anual de ingresos</p> <p>Análisis de información financiera</p>
Gerencia de Comercialización	<p>Determinar estrategias y acciones para proporcionar los servicios, infraestructura y ofertas de negocios</p> <p>Atención al cliente</p> <p>Promoción de ofertas comerciales con base en el esquema tarifario de servicios</p> <p>Manejo de medios y difusión</p>
Gerencia de Ingeniería	<p>Proponer la delimitación de los recintos portuarios y reservas territoriales que requiera el desarrollo del puerto y lo concerniente a los contratos de obras y servicios.</p>
Gerencia de Operaciones	<p>Proponer e implementar las reglas de operación y seguridad de los servicios para eficientar los servicios u operaciones portuarias</p> <p>Presidir la junta de programación de arribo de buques</p>
Gerencia de Jurídico	<p>Aspectos legales propios del puerto</p>
Gerencia de Planeación	<p>Consolidar las acciones estratégicas del programa maestro, programa operativo anual y documento de planeación de la entidad</p> <p>Revisión del avance de los programas establecidos</p>

	Gestionar los estudios técnicos y evaluar las necesidades y requerimientos del puerto.
Titular del Órgano de Control Interno (Dependencia jerárquica y funcional de la Secretaría de la Función Pública)	Facilita la recepción de quejas y denuncias Evaluación del desempeño de las diferentes áreas de la API mediante la aplicación del plan de trabajo anual.
Subgerencia de Informática	Seguimiento del portal oficial de la API Soporte técnico
Elaboración propia con datos de:	
http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//MANUAL%20DE%20INDUCCION%20APIMAN.pdf	

4.1.3.1.1. Evolución del puerto a partir de la instauración de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo

Con base en la visión de “consolidarse como puerto integrado a la logística internacional de mercancías de manera eficiente y con la satisfacción de los requerimientos del mercado contribuyendo al desarrollo económico de la región”²⁵⁵, la Administración Portuaria Integral de Manzanillo se ha colocado como la más funcional de todas las empresas que operan los puertos del país.

Lo anterior derivado de las acciones que se han llevado a cabo durante los 20 años de su funcionamiento y que han propiciado el crecimiento y desarrollo sostenido del puerto de Manzanillo, de modo que a pesar de tener retos pendientes se continúa en mejora diaria, en aras de seguir como el puerto mexicano referente a nivel mundial.

Ahora bien, para lograr la comprensión del desarrollo exponencial del puerto de Manzanillo es menester realizar un breve recorrido por las acciones realizadas a partir de la toma de la jurisdicción por parte de la API de Manzanillo, y así poder verificar el éxito de su administración, para ello procederemos a abordar

²⁵⁵ Departamento de Recursos Humanos, *Manual de inducción Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V.* [en línea], API Manzanillo, noviembre 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//MANUAL%20DE%20INDUCCION%20APIMAN.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p.

los temas de capacidad del puerto, productividad y servicios portuarios en función de los periodos presididos por los diversos administradores portuarios al mando.

La primera administración estuvo al mando del Ing. Luis Carlos Cao-Romero Ramos en un periodo comprendido del año 1993 a 1996, en el cual se destacó el inicio del proceso de la privatización de las terminales, instalaciones y prestación de servicios mediante cesión parcial de derechos a terceros, es decir, a inversionistas privados. Cediendo la Terminal Especializada en Contenedores, la Instalación de Usos Múltiples No. 1 y el servicio de remolques.²⁵⁶

La segunda administración corrió a cargo del C.P. Carlos Cabañillas Tirado en el periodo que dio inicio en 1996 y finalizó en 2003, en el cual podemos resaltar la duplicación del movimiento de contenedores respecto de la anterior administración.²⁵⁷

En el periodo comprendido del año 2003 al 2006, el Capitán Héctor Mora Gómez estuvo al mando de la tercera administración, destacando un incremento considerable en las empresas maniobristas que ofrecen los servicios en el puerto, además de una mejor integración de los medios de transporte y agilización de los servicios aduanales, entre otros.²⁵⁸

Posteriormente los mandatos se volvieron irregulares, dejando atrás el periodo sexenal tomando posesión del cargo de director general el Vicealmirante, Jorge Bustos Espino el 04 de abril del 2007, posteriormente el 16 de junio de 2008, el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de México, Alejandro Chacón Domínguez, designó a José Julián Dip Leos.

A partir del 28 de febrero de 2009 la Lic. Flor de María Cañaverall Pedrero se convirtió en la primera mujer en asumir el cargo de Directora General de esa Entidad, le sucedieron Enrique Michel Ruiz a partir de junio de 2010, Jesús Orozco Alfaro en 2013 y finalmente el Vicealmirante Jorge Rubén Bustos Espino abril 2014.

²⁵⁶ José Luis Ezquerro de la Colina, *Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima*, México, COEDI MEX, 2006, p. 15 p. 144

²⁵⁷ *Ibidem* p. 144-145

²⁵⁸ *Ídem*

La designación del director general en el cargo se dio en el marco de la toma de los marinos de 19 Administraciones Portuarias Integrales del país, incluida la de Manzanillo y de la creación de las Unidades Navales de Protección Portuaria de la Secretaría Armada de México, lo anterior en palabras del Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza “brindará mayor seguridad y los concesionarios estarán más tranquilos”²⁵⁹

De igual modo el alcalde de Manzanillo Virgilio Mendoza declaró acertada la intervención de la marina en las administraciones pues “Si le sumamos que vendrá una cantidad importante de elementos para resguardar el recinto marítimo, indiscutiblemente que en Manzanillo subirá la confianza de la inversión y el puerto seguirá creciendo”.²⁶⁰

Toda vez que los funcionarios públicos aceptaron y aplaudieron la decisión, al interior de la Administración Portuaria Integral la situación fue bien recibida pues en palabras del Lic. Israel Gudiño del área de comercialización en una entrevista realizada el día 16 de junio del presente “como trabajadores aceptamos con beneplácito en ingreso de la marina al mando de la administración, pues brindará seguridad al puerto en general, además de que es un claro mensaje que se están tomando cartas en el asunto para seguir atrayendo inversionistas...Las administraciones si bien han estado presididas por diversas personas, los objetivos han sido delimitados desde su creación, lo cual permite que se trabaje sobre una visión general y no personal.”²⁶¹

Bajo la misma línea, es menester revisar estadísticamente el crecimiento del puerto de Manzanillo a partir de la toma de jurisdicción de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V., ya que como bien menciona el Lic. Gudiño en la entrevista, a pesar de tener cambios en la dirección general, los objetivos y metas se encuentran bien establecidos y se trabaja conjuntamente

²⁵⁹ S/A, “Confirma SCT relevo en las API”, [en línea], México, Diario de Colima.com.mx, miércoles 2 de abril 2014, Dirección URL: <http://www.diariodecolima.com/2014/04/02/> [consulta: 16 de julio de 2015]

²⁶⁰ Julio César González Rincón, “Acertada, intervención de la Marina: Virgilio Mendoza””, [en línea], México, Diario de Colima.com.mx, miércoles 2 de abril 2014, Dirección URL: <http://www.diariodecolima.com/2014/04/02/> [consulta: 16 de julio de 2015]

²⁶¹ Israel Gudiño, entrevistado por Cynthia Cardoso, Presentación del puerto de Manzanillo por parte de la Administración Portuaria Integral, Manzanillo, Colima, martes 16 de junio, 2015.

para lograr su misión principal de mantenerse como el referente mexicano al exterior.

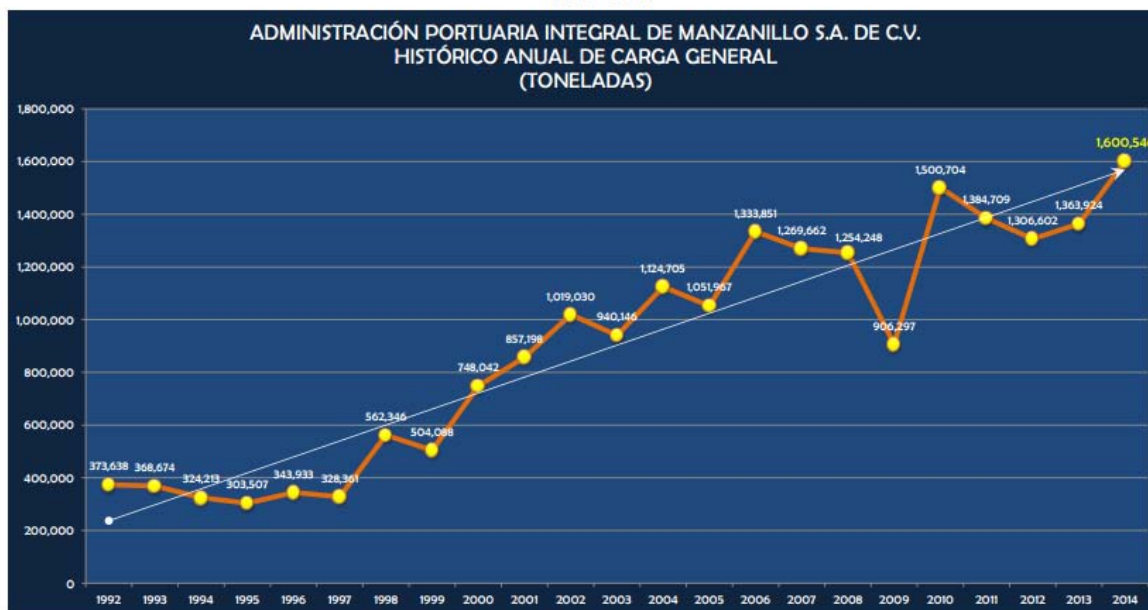
Cuadro 13: Evolución de la capacidad del Puerto de Manzanillo 1993-2015

Incremento de la capacidad instalada del puerto

Periodo de administración	Capacidad de manejo de carga
1993-1996	7 millones 500 mil toneladas
1996-2003	17 millones de toneladas
2003-2006	18 millones 500 mil toneladas
2006-2015	Estática de 49,069 TEU's y dinámica de 2'132,667 TEU's.

Gráfica 6: Movimiento histórico por tipo de carga del Puerto de Manzanillo 1992-2014

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE MANZANILLO, S.A. DE C.V.
MOVIMIENTO HISTORICO POR TIPO DE CARGA
1992 - 2014



Fuente: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec/Estadisticas%20Historicas-Graficas.pdf>

Cuadro 14: Productividad en contenedores del Puerto de Manzanillo 1993-2015

Mejoras en productividad en contenedores

Periodo de administración	Rendimiento en productividad
1993-1996	42 cajas por hora buque
1996-2003	60 a 65 cajas por hora buque
2003-2006	140 cajas por hora buque
2006-2015	120 cajas por hora buque

Elaboración propia con datos de José Luis Ezquerro de la Colina, Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima, México, COEDI MEX, 2006, pp. 144 – 145

Cuadro 15: Evolución de los servicios portuarios del Puerto de Manzanillo 1993- 2015

Evolución de los servicios portuarios

Periodo de administración	Evolución en los servicios
1993-1996	5 empresas maniobristas 9 operadoras de terminales e instalaciones 28 prestadores de servicios 30 agencias aduanales 14 líneas navieras Recepción de embarcaciones de hasta 249 metros de eslora y 12 metros de calado Flujo vehicular de 499 camiones por día 1996: movilización de 171,998 TEU's
1996-2003	8 empresas maniobristas 14 operadoras de terminales e instalaciones 49 prestadores de servicios 90 agencias aduanales 25 líneas navieras 22 agencias navieras Recepción de embarcaciones de hasta 294 metros de eslora y 12 metros de calado Flujo vehicular de 604 camiones por día
	7 empresas maniobristas

2003 – 2006	15 operadoras de terminales e instalaciones
	89 prestadores de servicios
	125 agencias aduanales
	33 líneas navieras
	27 agencias navieras
	Recepción de embarcaciones de hasta 294 metros de eslora y 13.5 metros de calado
2006-2015	Flujo vehicular de 1,500 camiones por día
	10 empresas maniobristas
	15 operadoras de terminales e instalaciones
	68 prestadores de servicios
	Más de 200 agencias aduanales
	82 líneas navieras
	Recepción de embarcaciones de hasta 334 metros de eslora y 14.5 metros de calado
	Flujo vehicular de más de 2,000 camiones por día

Elaboración propia con datos de José Luis Ezquerra de la Colina, Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima, México, COEDI MEX, 2006, pp. 144 - 145

El rápido crecimiento del puerto de Manzanillo observado en las gráficas y tablas anteriores se debió principalmente a la apertura a la posibilidad de inversión privada, además de la facultad de la API para invertir los recursos que generan en el puerto, lo cual permite que los recursos obtenidos por conducto del mismo sean destinados a su propio mantenimiento y expansión.

Lo anterior reflejado principalmente en la inversión focalizada en la construcción y desarrollo de nueva infraestructura, terminales, instalaciones y servicios en el puerto de los cuales el 61.3% proviene de la iniciativa privada y el resto de los recursos de API.²⁶²

El puerto de Manzanillo, desde la llegada de la API, experimentó el mayor crecimiento anual respecto de los demás puertos de México, obteniendo una tasa

²⁶² José Luis Ezquerra de la Colina, Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo, Colima, México, COEDI MEX, 2006, p.148

media compuesta de 37%, además de colocarse como el principal puerto de tráfico de contenedores a nivel nacional.

La proyección del puerto a nivel internacional también resultó fundamental, debido a la promoción a través de la Gerencia de Comercialización, empresas y cesionarios del puerto, quienes han trabajado en conjunto con la finalidad de vender los servicios ofrecidos y atraer socios comerciales de mayor impacto global, insertando así al puerto dentro de las cadenas globales de abastecimiento.

Además como medida fundamental del crecimiento y desarrollo sostenido con base lazos de ayuda internacional, el puerto de Manzanillo, ha suscrito acuerdos de cooperación comercial y de amistad con Houston, Kansas City Smart Port y Shanghái, siendo este último el mayor referente a nivel mundial, lo cual permite observar la visión de búsqueda de alianzas en aras de observar el movimiento de los principales puertos del mundo para posteriormente lograr su aplicación en Manzanillo.²⁶³

4.1.3.1.2. Implementación de las tecnologías de la información y Certificaciones en el puerto de Manzanillo

Como medida de modernización y competitividad en la implementación de las tecnologías de la información en los procesos portuarios, la Administración Portuaria Integral de Manzanillo está en constante inversión para la consolidación de servicios digitales con la finalidad de satisfacer las necesidades de la operación portuaria y el ofrecimiento de servicios eficientes y de calidad a los usuarios y clientes del puerto.

Con la finalidad de incrementar la competitividad internacional fue necesario poner en funcionamiento sistemas de modernización debido a que el comercio exterior y en particular las operaciones portuarias involucran aproximadamente 30 actores, lo cual representa “40 documentos, 165 trámites y 200 diferentes datos, muchos de los cuales deben entregarse varias veces”²⁶⁴, razones por las cuales la

²⁶³ Ibídem p.150

²⁶⁴ s/a, *¿Qué es ventanilla única?*, [en línea], México, Gobierno de la República, Dirección URL: <https://www.ventanillaunica.gob.mx/vucem/SobreVU/SobrelaVU/index.htm> [consulta: 5 de agosto de 2015]

Administración Portuaria Integral de Manzanillo decidió implementar los siguientes servicios.

Cuadro 16: Tecnologías de la información utilizadas en el Puerto de Manzanillo

	Servicios ofrecidos	Beneficios
Servicios digitales	Trámites, facturación y pagos electrónicos a través de procesos automatizados en línea.	Evita que el cliente se desplace a las oficinas de API.
Acceso al recinto portuario	Gestiones para autorización de permisos.	Evita filas y pérdida de tiempo.
Seguridad en el puerto	Información en línea de la localización de mercancías peligrosas, descripción detallada de sustancias y guías para la implementación de planes de respuesta ante emergencias y accidentes.	Estricto control de la seguridad del manejo de las mercancías peligrosas en el puerto.
Trámites e información general	Servicio de información y trámites desde la entrada de las embarcaciones al Puerto hasta el despacho y salida de las mismas.	Total automatización del flujo de información y tramitología en tiempo real.
Comercialización	Aviso mediante correos electrónicos y mensajes SMS a celulares de clientes y comunidad portuaria para invitaciones a los próximos eventos y cuestiones de interés.	Contacto directo con la comunidad portuaria para ampliar la información de las operaciones del puerto.
Estadísticas	Posibilidad de encontrar información estadística en línea actualizada del movimiento de carga mensual y acumulada.	Información actualizada al alcance de cualquier persona interesada en el puerto de Manzanillo.

Conservación del medio ambiente	Implementación de la plataforma Puerto sin papeles (PSP).	Se disminuyó en un 30% el uso de papel en controles internos de la API y los trámites con clientes.
--	---	---

Elaboración propia con datos de <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2110663/el-puerto-de-manzanillo-invierte-en-tecnologias-de-informacion>

Los servicios y beneficios mencionados en el cuadro anterior son producto de la implementación de 3 productos en la Administración Portuaria Integral de Manzanillo: el Sistema Integral de Administración de Recursos Gubernamentales (SIAR/GRP), el Sistema Operativo Portuario (SOP) y el sistema Puerto Sin Papeles (PSP), los cuales tienen las funciones mencionadas a continuación.

Cuadro 17: Productos de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo

SIAR/GRP	Fortalecimiento de los procesos administrativos de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.
SOP	Encargado de los patios y ofrece los métodos que permiten que los clientes y Agencias Aduanales puedan realizar sus trámites y pagos electrónicos para el retiro de mercancías.
PSP	Sistema que cuenta con módulos de control para empleados de API y clientes.

Elaboración propia con datos de <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2110663/el-puerto-de-manzanillo-invierte-en-tecnologias-de-informacion>

El sistema Puerto sin Papeles es una idea que surge de la API Manzanillo la cual se registró como marca ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial en abril de 2010 dada su innovación e importancia, implementándose posteriormente en diversos puertos mexicanos.²⁶⁵

²⁶⁵ Departamento de Recursos Humanos, *Manual de inducción Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V.* [en línea], API Manzanillo, noviembre 2013, Dirección URL:

El sistema PSP integra en una plataforma web la información al día entre la comunidad portuaria con la finalidad de que interactúen e intervengan para “automatizar, modernizar y agilizar los trámites entre los usuarios.”²⁶⁶

La implementación del PSP trajo consigo diversos beneficios entre los que destacan la agilización de los trámites, disponibilidad de la misma información las 24 horas del día y los 7 días de la semana en tiempo real, lo cual en general proporciona mayor comodidad, reducción de costos y menor impacto ambiental.

En este mismo sentido, el Servicio de Administración Tributaria logró el establecimiento de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCEM) en la cual, la información relacionada con el comercio se presenta en un solo lugar y en una sola ocasión.

Es así que se presenta como una herramienta que permite el envío de información de manera electrónica “a través de la simplificación, homologación y automatización de los procesos de gestión”²⁶⁷, teniendo como objetivos principales la agilización y simplificación de los flujos de datos de comercio entre el gobierno y todas las partes involucradas.

En general, al interior del puerto de Manzanillo se cuenta con las siguientes certificaciones, premios y acuerdos suscritos en aras de lograr su inserción administrativa en el mercado internacional.

Cuadro 18: Certificación, Premios y Acuerdos del Puerto de Manzanillo

Certificación, Premios y Acuerdos suscritos	Contenido	Beneficios
ISO 9000:2008	Norma internacional que se centra en todos los elementos de administración de calidad con los que una empresa debe contar para tener un sistema efectivo que	Asegura que sus servicios, cumplen tanto los requisitos del cliente como los legales aplicables.

<http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//MANUAL%20DE%20INDUCCION%20APIMAN.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p. 29

²⁶⁶ Departamento de Recursos Humanos, *Manual de inducción Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V.* [en línea], API Manzanillo, noviembre 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//MANUAL%20DE%20INDUCCION%20APIMAN.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015] p. 29

²⁶⁷ s/a, *¿Qué es ventanilla única?*, [en línea], México, Gobierno de la República, Dirección URL: <https://www.ventanillaunica.gob.mx/vucem/SobreVU/SobrelaVU/index.htm> [consulta: 5 de agosto de 2015]

	le permita administrar y mejorar la calidad de sus productos o servicios	Permite medir su progreso hacia la mejora continua del desempeño de la empresa. Ayuda a la mejora del desempeño de la entidad en conjunto.
ISO 14001-2004	Establece la forma de implementar un sistema de gestión medioambiental eficaz para gestionar el equilibrio entre el mantenimiento de la rentabilidad y la reducción del impacto medioambiental.	Cuidado del medio ambiente a través del uso eficiente de los recursos.
Industria Limpia	Programa que permite integrar un sistema de gestión ambiental que posibilita el cumplimiento normativo, que es evaluado en forma integral, sistemática, objetiva y documentada de API Manzanillo, su personal y su equipo operan con el objetivo de proteger al medio ambiente.	mejora el uso de los recursos no renovables y la energía, permitiendo que se obtenga beneficios económicos
Empresa Socialmente Responsable	Distintivo otorgado a las empresas que se ocupan de que sus operaciones sean sustentables en lo económico, lo social y lo ambiental.	Galardón que coadyuva a la buena imagen del puerto a nivel internacional destacando su compromiso con la sustentabilidad de sus operaciones.
Premio Nacional de Calidad 2013	Máximo reconocimiento a la excelencia organizacional, distingue desempeño, competitividad y cultura de la innovación.	El reconocimiento representa para el Puerto un impulso más de crecimiento, un marco de referencia que permite desarrollar capacidades diferenciadoras, una cadena de valor, alianzas estratégicas,

		certidumbre con mercados, clientes e inversionistas, sustentabilidad, prestigio en los mercados nacionales e internacionales.
Código Internacional de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP)	Vela por la seguridad marítima a bordo de las naves y en las instalaciones de interfase buque/puerto. Respecto de las terminales privadas en Manzanillo se encuentran las siguientes: OCUPA, SSA, TIMSA, Exploración de yeso	Certificación alcanzada desde el año 2004 la cual permite refrendar el compromiso mundial con la seguridad a bordo de los buques y al interior de las instalaciones portuarias, lo cual le permite principalmente seguir aumentando el comercio principalmente con Estados Unidos.
Pacto Global de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)	Iniciativa voluntaria, en la cual las empresas se comprometen a alinear sus estrategias y operaciones con diez principios universalmente aceptados en cuatro áreas temáticas: derechos humanos, estándares laborales, medio ambiente y anti-corrupción.	Primer puerto mexicano en adherirse desde el 7 de agosto de 2013, lo cual refrenda su compromiso mundial con las prácticas encaminadas a las operaciones responsables y el apoyo a los objetivos de desarrollo de la ONU.

Elaboración propia con datos de Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias

<http://www.sct.gob.mx/index.php?id=1871>; Pacto Global de la ONU

<http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2111003/pacto-global-de-la-onu>;

Administración Portuaria Integral de Manzanillo

<http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2111047/api-manzanillo-empresa-socialmente-responsable>

4.1.4. El papel de las relaciones comerciales México – Asia Pacífico en la inserción del puerto de Manzanillo al mercado mundial.

La mundialización de la economía se encuentra presente en todas las esferas del globo terráqueo, la cual busca la generación de ganancia para la acumulación de riqueza, lo anterior demanda la creación de nuevos mercados y nuevas economías de escala que se integren económicamente entre sí, y que además atiendan a las necesidades de las grandes transnacionales, las cuales se han colocado como los agentes dinámicos de la etapa actual de la globalización.²⁶⁸

Con el surgimiento de las transnacionales se modificaron los antiguos patrones de localización territorial de las empresas, diversificando la orientación de los flujos productivos derivado de la revolución tecnológica y el uso del internet permitiendo eliminar las barreras temporales y espaciales en el comercio.

Además de la diversificación de las cadenas de producción, en las últimas décadas diversas economías asiáticas experimentaron crecimientos superiores a los del resto del mundo, debido principalmente a la estrategia de desarrollo de apertura económica basada en la promoción de exportación de manufacturas intensivas en mano de obra a bajo costo, lo cual ha generado que 3 de las 4 principales economías del mundo se encuentren en Asia.²⁶⁹

Es así, que en el nuevo contexto global en donde los mercados asiáticos tomaron el poder y dieron un nuevo rumbo a las rutas del comercio internacional, se reconfiguraron las necesidades de México en aras de fortalecer el intercambio comercial con las economías asiáticas emergentes.

Por lo anterior México buscó relacionarse en mayor medida con los países asiáticos tomando como principio fundamental la cooperación. Por ejemplo, el ingreso de nuestro país al Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) en 1993, representó el inicio de la búsqueda de la diversificación de socios comerciales, con el fin primordial de “de expandir y diversificar los vínculos económicos con Asia-Pacífico y tener mayor presencia económica en el

²⁶⁸ Héctor Cuadra Moreno, “México y sus relaciones comerciales con Asia. Una reflexión sobre sus dificultades estructurales” en Para entender el Asia Pacífico, México, Universidad de Colima, 2004, p. 33-34

²⁶⁹ Fundación BBVA, “Las fuentes del crecimiento económico en Asia”, [en línea], España, Fundación BBVA y el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, Capital y crecimiento 8, 2010, Dirección URL: http://www.fbbva.es/TLFU/dat/08_CyC_2010_web.pdf [consulta: 19 de julio de 2015]

mundo”²⁷⁰, dado que los 21 países de lo integran representan cerca del 40% de la población mundial, 58% del PIB global y 49% del comercio mundial.²⁷¹

Actualmente México es una de las economías más abiertas y competitivas del mundo debido a la política federal de negociación de tratados de libre comercio, acuerdo de inversión y en general de liberalización comercial.

En su conjunto “los esfuerzos en materia de liberalización y facilitación del comercio han permitido fortalecer el intercambio comercial, promover las exportaciones, diversificar las relaciones comerciales y fomentar el crecimiento y el desarrollo económico.”²⁷² Lo anterior con el objetivo primordial de impulsar el crecimiento y desarrollo de la región Asia Pacífico logrando un aumento de los flujos de bienes, servicios, capital y tecnología.

El acercamiento de México a la región Asia Pacífico, permite que además de diversificar socios comerciales se forme parte de la zona económica más dinámica del mundo, la cual en su conjunto representa el 60% de la producción mundial, además de que la región ha aportado durante 15 años el 56% de la inversión extranjera directa.²⁷³

Hoy día México realiza intercambios comerciales con el 85% de los países que integran la región Asia Pacífico, entre los cuales Estados Unidos, China, Canadá, Japón y Corea del Sur son miembros de APEC y son algunos de nuestros principales socios comerciales.²⁷⁴

China es el segundo socio comercial de México, solo por debajo de Estados Unidos, teniendo una tasa media de intercambio económico bilateral de 30%

²⁷⁰ Secretaría de Economía, “Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)”, [en línea], México, SE, Dirección URL: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/organismos-multilaterales/foro-de-cooperacion-economica-asia-pacifico-apec> [consulta: 19 de julio de 2015]

²⁷¹ Notimex, “México intensifica su relación con la región Asia Pacífico”, [en línea], México, El Economista, 11 de noviembre 2014, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/economia-global/2014/11/11/mexico-intensifica-su-relacion-region-asia-pacifico> [consulta: 19 de julio de 2015]

²⁷² Luis Ernesto Derbez, “México y el mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico”, [en línea], México, Bancomext, vol. 52, núm. 10, octubre 2002, Dirección URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/8/2/RCE.pdf> [consulta: 19 de julio de 2015]

²⁷³ Notimex, “México intensifica su relación con la región Asia Pacífico”, [en línea], México, El Economista, 11 de noviembre 2014, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/economia-global/2014/11/11/mexico-intensifica-su-relacion-region-asia-pacifico> [consulta: 19 de julio de 2015]

²⁷⁴ Ídem

desde 2001 sumando un intercambio comercial de 60,000 millones de dólares, de los cuales solo 5,721 millones de dólares son exportaciones mexicanas.²⁷⁵

Lo cual plantea un paradigma de desigualdad comercial, sin embargo, también puede resultar benéfico en el sentido de la posibilidad de México en asumir el liderazgo como intermediario y puente entre el intercambio comercial entre Asia y Occidente a través del transporte de las mercancías.

A consecuencia de la emergencia del núcleo económico asiático encabezado en un primer momento por Japón y posteriormente por China se propició el aumento de la importancia del Pacífico mexicano como eslabón en el intercambio creciente con Norteamérica, representado por el intercambio comercial de flujos de larga distancia para posteriormente lograr la distribución a través de conexiones terrestres principalmente en la frontera norte.²⁷⁶

La oportunidad de México en el aumento de los flujos comerciales de mercancías, principalmente contenerizada, se puede observar directamente en el crecimiento sostenido del puerto de Manzanillo como consecuencia del ingreso masivo de mercancías provenientes del continente asiático.

“La importancia del puerto de Manzanillo se ha venido incrementando debido a la incorporación... de una gran diversidad de flujos de mercancías correspondientes a cadenas productivas de alto valor agregado.”²⁷⁷

De este modo, el puerto además de mantener sus movimientos tradicionales de materias primas e insumos dirigidos a su zona de influencia nacional se vinculó gracias a su privilegiada posición geográfica a los flujos de mercancías sofisticadas provenientes de cadenas productivas globalizadas, principalmente asiáticas.

Además de la ubicación geográfica del puerto, fueron factores fundamentales de inserción la amplitud e importancia de su zona de influencia nacional, la acción y articulación de la comunidad portuaria que trabaja

²⁷⁵ Notimex, “México intensifica su relación con la región Asia Pacífico”, [en línea], México, El Economista, 11 de noviembre 2014, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/economia-global/2014/11/11/mexico-intensifica-su-relacion-region-asia-pacifico> [consulta: 19 de julio de 2015]

²⁷⁶ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima”, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 99, México, p. 10

²⁷⁷ Ibídem p. V

conjuntamente y la competitividad ofrecida como una ruta alternativa ante la saturación de los puertos de Long Beach y Los Ángeles.

En definitiva, el desarrollo y evolución del puerto de Manzanillo se debe a la aparición de las cadenas globales de manufacturas dentro de las cuales se busca integrar las diversas fases de un proceso productivo que se encuentra fragmentado geográficamente, situación en la cual, el transporte marítimo y los nodos portuarios son parte fundamental para la articulación de las cadenas globales de producción y distribución, cuyos principales exportadores son países de la región Asia Pacífico.

Es así que el puerto de Manzanillo, adquirió especial relevancia “tanto por la diversidad de los productos y de las regiones con que se vincula como, por el valor de la carga movilizada.”²⁷⁸

Con relación a la diversidad de productos sobresale la recepción de aquellos manufacturados que poseen mayor sofisticación, los cuales se adicionan a los flujos tradicionales de graneles relacionados a su región próxima, es decir, a Jalisco y Colima.

La recepción de los productos de alto valor agregado además ha generado que se logre su distribución a zonas más alejadas del puerto, inclusive sobrepasando la frontera territorial a través de la red ferroviaria y carretera.

Es decir, que el aumento de la carga transpacífica con los socios comerciales asiáticos es a causa de la ventaja geográfica que ubica al puerto de Manzanillo en la intersección de las principales rutas del pacífico y representa una “puerta natural hacia el continente.”²⁷⁹

En suma la integración de los actores portuarios, principalmente entre el Gobierno Federal, el Gobierno Estatal, el Gobierno Municipal, la iniciativa privada, el sector empresarial y los trabajadores, la inversión en obras e infraestructura, la promoción del puerto, el ofrecimiento de servicios de primer nivel, las mejoras en conectividad terrestre y la ampliación del hinterland, han permitido su inserción dentro los 100 principales puertos de carga contenerizada a nivel mundial, también

²⁷⁸ Carlos Martner Peyrelongue y Gilberto Ruiz Gámez, “Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima”, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 99, México, p. 14

²⁷⁹ Ídem

dentro de los 5 primeros de América Latina y finalmente se ha consolidado como el más importante de México, como se mostrará a continuación.

4.1.4.1. Posicionamiento mundial y regional del puerto de Manzanillo

El puerto de Manzanillo se encuentra hoy día en el camino hacia su consolidación como un referente regional de importación y exportación en las cadenas de producción mundiales, además de ser un punto ideal de trasbordo para los países de la costa oeste de los Estados Unidos y Canadá, así como de Centro y Sudamérica, dada su posición geográfica y sus relaciones comerciales con las principales economías asiáticas.

Si bien el camino es largo, y se deben de cumplir una serie de requerimientos para lograr consolidarse como un puerto hub regional, Manzanillo fue el primer puerto mexicano en ubicarse dentro del ranking de los 100 principales puertos del mundo en el manejo de carga contenerizada, seguido de Lázaro Cárdenas.

Según el informe World Top Container Ports elaborado por la revista inglesa Container Management el puerto de Manzanillo en 2012 ocupó la posición 72 en el ranking mundial de puertos por movimiento de contenedores, posteriormente escaló posiciones para colocarse en el sitio 66 que actualmente ostenta.²⁸⁰

Este posicionamiento se debió principalmente al crecimiento del 13% en movimiento de contenedores en el año 2012, superando por primera vez a puertos como Seattle y Barcelona.²⁸¹

Ahora bien, el crecimiento sostenido del puerto de Manzanillo lo ha llevado no solo a consolidarse como el líder en movimiento de contenedores de nuestro país, sino a colocarse dentro de los 5 primeros lugares en el ranking latinoamericano de puertos en manejo de contenedores.

Según el reporte especial “Ranking de Puertos 2014” de la revista América economía en el año 2013 el puerto de Manzanillo se colocó en la 3ra posición²⁸²,

²⁸⁰ API Manzanillo, “Sube Manzanillo posiciones en el ranking mundial de puertos”, [en línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 29 de septiembre de 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2111014/sube-manzanillo-posiciones-en-ranking-mundial-de-puertos> [consulta: 25 de julio de 2015]

²⁸¹ Ídem

solo por debajo de los puertos Balboa y Cristóbal Colón, ambos ubicados en Panamá. Actualmente Manzanillo cayó 3 posiciones para colocarse en el sexto sitio ante un crecimiento del puerto de Santos de Brasil (2°), Miami de Estados Unidos (4°) y Cartagena de Colombia (5°).²⁸³

4.1.4.2 Principales socios del puerto de Manzanillo

En consecuencia, del crecimiento de los intercambios comerciales con los mercados asiáticos los socios del puerto de Manzanillo se diversificaron, además de que se ampliaron los puntos de destino de las mercancías que incluyen dentro de la ruta el puerto del pacífico mexicano.

Es menester mencionar que en la actualidad el puerto de Manzanillo es principalmente receptor de importaciones provenientes de la región Asia Pacífico, lo cual constituye su principal fortaleza al verse inmerso dentro de la ruta transpacífica y posteriormente al convertirse como nodo de conexión entre los mercados asiáticos y el continente americano en general.

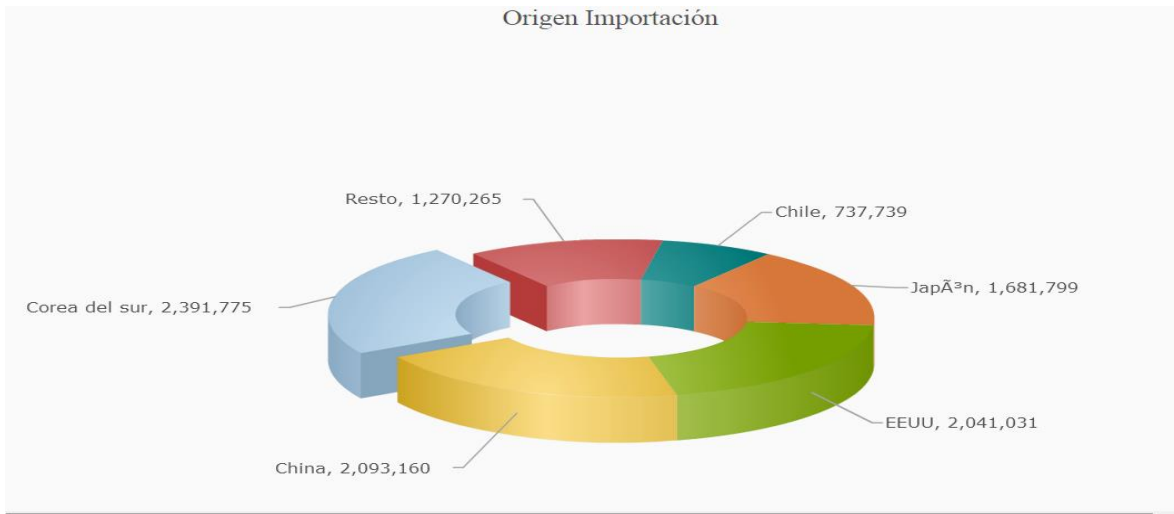
Ahora bien las rutas de importación provenientes de Asia Pacífico se concentran en los siguientes países: Rusia, Japón, Corea, China, Hong Kong e Indonesia, y por parte del continente americano: Canadá, Estados Unidos y Chile, de los cuales China es el principal socio comercial, al representar la mayoría de las importaciones recibidas en el puerto de Manzanillo como se muestra a continuación.²⁸⁴

²⁸² América economía, “Especial Ranking de puertos 2014”, [en línea], Revista América economía, 2014, Dirección URL: <http://rankings.americaeconomia.com/puertos-2014/ranking-2/> [consulta: 25 de julio de 2015]

²⁸³ América economía, “Ranking de puertos 2015”, [en línea], Revista América economía, 2015, Dirección URL: <http://rankings.americaeconomia.com/puertos-2015/en-movimiento/> [consulta: 25 de julio de 2015]

²⁸⁴ API Manzanillo, “Rutas”, [en línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 2015, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021103/rutas> [consulta: 25 de julio de 2015]

Esquema 3: Origen de la importación del Puerto de Manzanillo



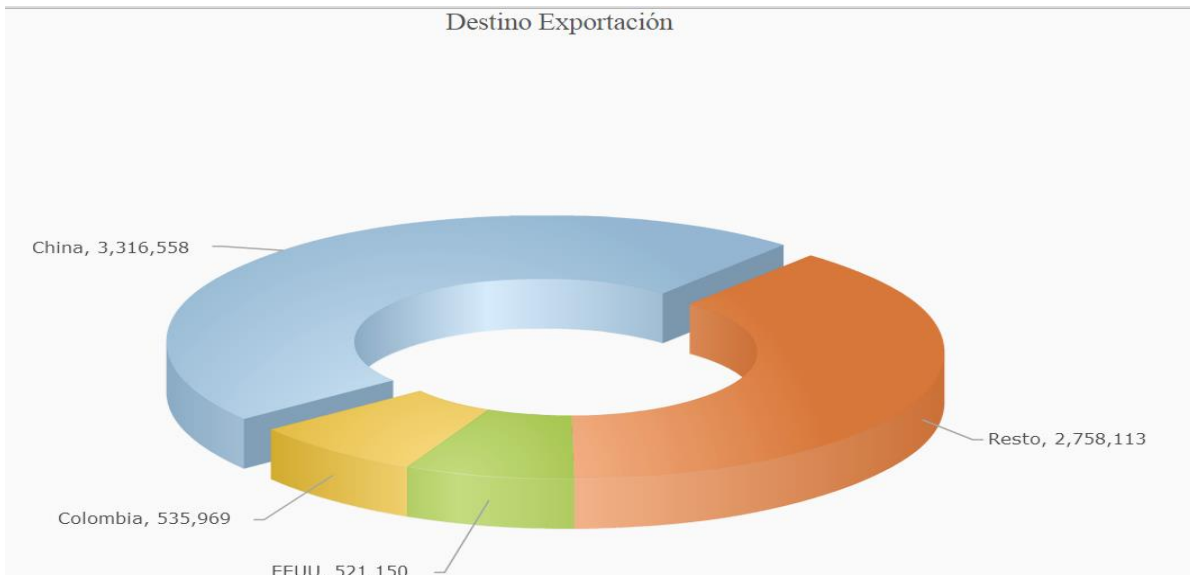
Fuente: [Rutas]. Recuperado de <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021103/rutas>

Del total de las importaciones recibidas en el puerto de Manzanillo, la mayoría tienen su destino en el estado de Jalisco, Colima y el Distrito Federal representando su zona de influencia nacional.

Por el contrario, las exportaciones del puerto de Manzanillo se encuentran dirigidas a China como principal destino seguido de Colombia y Estados Unidos. Otros de sus principales destinos son Guatemala, Costa Rica, El Salvador, Ecuador, Perú y Chile, y del continente asiático Corea y Japón.²⁸⁵ Del total de las exportaciones la mayoría provienen del estado de Colima, Estado de México y el Distrito Federal.

²⁸⁵ Ídem

Esquema 4: Destino de la exportación del Puerto de Manzanillo



Fuente: [Rutas]. Recuperado de <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021103/rutas>

Finalmente, el puerto de Manzanillo, mantiene relaciones comerciales con 57 puertos en exportación y 67 en importación debido a su inserción dentro de los servicios de las rutas regulares para el manejo de contenedores, siendo los más importantes lo siguientes.

Cuadro 19: Principales relaciones comerciales del Puerto de Manzanillo

Continente	País	Puerto
Asia	China	Qingdao
		Shanghái
		Ningbo
		Xiamen
		Chi ma wan
		Hong Kong
		Kaohsiung
	Japón	Hakata
		Moji
		Hiroshima
		Kobe

		Shimisu
		Osaka
		Yokaichi
		Nagoya
		Tokyo
		Yokohama
Norteamérica	Estados Unidos	Seattle
		San Francisco
		Los Ángeles
	Canadá	Long Beach
		Vancouver
América Latina	Chile	Mejillones
		Valparaíso
		San Vicente
	Venezuela	Puerto Cabello
		Guanta
		La Guaira
	Colombia	Santa Marta
		Cartagena
		Buenaventura
Europa	Alemania	Bremerhaven
	Italia	Milán
		Génova
		La Spezia
		Livorno
		Salerno

El puerto de Manzanillo es el más importante en carga contenerizada en México, además de que se encuentra en una de las principales rutas comerciales liderada por los países asiáticos, sin los cuales no se hubiese generado la explosión económica y de transporte en nuestro país.

El estudio y atención que se le ha prestado a los puertos a nivel nacional ha sido mínima y se han desaprovechado oportunidades valiosas, razón por la cual a pesar de ser un país con grandes litorales no destacamos a nivel mundial.

Si bien, en la última década se han aprobado políticas públicas en aras de fomentar el desarrollo portuario éstas se han visto determinadas en función del recorte presupuestal.

Queda aún mucho camino por recorrer, sin embargo, la implementación de las nuevas tecnologías de la información, modernización de infraestructura, capacitación del personal y ampliación de socios comerciales aumentan las posibilidades del desarrollo portuario de Manzanillo.

Conclusiones

A lo largo de la presente investigación dimos cuenta de la importancia que reviste la geopolítica en el comercio internacional, lo anterior derivado de la composición del planeta tierra propiciando el transporte marítimo y el incremento de la relevancia de los puertos.

Si bien México tiene una posición geográfica y geopolítica estratégica al estar rodeado de los dos océanos más importante del mundo esta ha sido desaprovechada históricamente condenando a nuestro país al estancamiento.

En lo relativo a la inserción del tema en la Agenda de las Relaciones Internacionales, si bien los tópicos concernientes al comercio internacional y el derecho marítimo se han consolidado como asuntos de observancia general dada su injerencia en el crecimiento o estancamiento económico de los países los estudios en materia son escasos.

Es decir, existe un vacío teórico conceptual que impide un análisis profundo e integral de los límites y posibilidades específicos de los países en su inserción y participación en la lógica internacional de la fragmentación del proceso productivo.

En general, a lo largo de la presente se encontraron con dificultades en relación a la falta de investigaciones profundas por parte de estudiosos de las Relaciones Internacionales, convirtiéndose en una problemática mayor debido a que los intentos de inserción y desarrollo económico a través del transporte y los puertos carecen de una visión amplia, integral y prospectiva de los procesos y tendencias mundiales.

De este modo se condenan al fracaso principalmente países en vías de desarrollo que pudieran ofrecer alguna ventaja competitiva y de este modo poderse insertar en esta lógica internacional.

En relación a la regulación jurídica a través del Derecho y específicamente del Derecho marítimo internacional concluimos que existe una aplicabilidad parcial ya que no se cuentan con instrumentos jurídicos de carácter obligatorio y de observancia general, principalmente de las actividades relacionadas con el transporte marítimo.

Lo anterior siendo producto de diversos factores, principalmente la falta de negociación y confluencia de intereses comunes entre los Estados y las empresas privadas que participan en ello, entorpeciendo y afectando directamente al funcionamiento ideal del Derecho marítimo internacional y sus respectivas regulaciones en materia de transporte.

Otros de los factores que observamos fueron derivados de la amplia desigualdad que impera alrededor del mundo y que al parecer sigue perpetrando el modelo centro- periferia. Condenando a las periferias al estancamiento y explotación.

Estos intercambios desiguales se basan principalmente en la explotación mediante economías de escala en competencia desleal ofreciendo mano de obra barata para la atracción de inversiones generando el ingreso de empresas transnacionales que se establecen en estos países con numerosos beneficios y reducido impacto directo en la economía y sociedad del país en cuestión.

Lo anterior en un marco de fragmentación del proceso productivo y la obsoleta inversión en infraestructura y en general servicios de valor agregado sustentados en la implementación de las nuevas tecnologías de la información.

En lo concerniente a la globalización confirmamos que es el factor central del aumento del tráfico de mercancías y por consiguiente del incremento de la relevancia de los puertos y transporte a nivel internacional.

El incremento del dinamismo de la globalización reflejada en el comercio internacional generó cambios directos en los procesos productivos alrededor del mundo en búsqueda del aprovechamiento de los beneficios que cada país involucrado pudiere ofrecer en el ciclo.

Es en este sentido que los objetivos ahora perseguidos son la producción a un menos costo en el menor tiempo de entrega, por consiguiente, incrementó la relevancia de los puertos como conexiones y puntos críticos en la entrada y salida de mercancías a través del transporte marítimo.

A su vez reafirmamos que el transporte marítimo es el medio óptimo en la movilización de las mercancías a gran escala, en distancias mayores y en el

menos tiempo y costo atendiendo a las necesidades de las cargas y los clientes en general.

Lo anterior derivado de la inserción y modificación de tres modelos de producción. En primer lugar, encontramos la aplicación del modelo justo a tiempo, el cual busca que el ciclo productivo se trabaje en función de la demanda que soliciten de las mercancías en cuestión, logrando la reducción al mínimo de los inventarios y por consiguiente de la concentración y estancamiento de la mercancía.

En segundo lugar, el ofrecimiento del servicio puerta a puerta en donde la cadena de suministro toma la mercancía desde la puerta del vendedor y será la encargada de su movilización hasta finalmente lograr la entrega de la misma en la puerta del comprador.

Lo que nos lleva en general a la modificación de las necesidades de la cadena de suministro en función de la disminución de tiempos y costos en lo que respecta a la producción y posterior transportación de las mercancías.

Aunado a lo anterior ante la inminente llegada de la globalización a los países en el mundo se propició una ola generalizada de privatizaciones principalmente acaecidas en América Latina, siendo el sector portuario uno de los mayormente transformados.

Como se mencionó anteriormente, la concentración de la mercancía en puertos pivote generó la necesidad de la creación de un engranaje jerárquico que permitiera la distribución de la misma llegando a cada parte del Planeta Tierra.

Por lo anterior en la década de los '90 diversos gobiernos, principalmente de América Latina, vislumbraron la posibilidad de insertarse en la lógica internacional del comercio y transporte de mercancías imperante, es por ello que a raíz de la implementación principalmente del GATT, se permitió el control privado de los puertos.

Este cambio en la administración consideramos resultó benéfico ya que no anterior a esto no se destinaba la inversión pertinente, ni se prestaba la atención requerida a los puertos cuando se encontraban en la total administración y gestión

del Estado en donde se encontrarán ubicados al considerarlos erróneamente improductivos y de poca injerencia en la economía nacional.

En este sentido y con base en los puntos anteriormente expuestos consideramos que esta visión desperdició el potencial que poseían países como México, ya que los puertos son interfaces complejas que deben ser estudiadas detalladamente y que con base en su funcionamiento pueden consolidarse en lo alto o bajo de la jerarquización consolidada actualmente.

Cabe señalar que, si bien el objetivo de los puertos es consolidarse como un puerto pivote, no puede ser posible que todos lo logren, ya que es un engranaje que necesita al funcionamiento de puertos menores para la distribución correcta y eficiente de la mercancía.

Toda vez aclarado lo anterior afirmamos que el puerto pivote es el modelo a seguir por los demás puertos, ya que es que concentra la mercancía del mundo y la distribuye eficientemente hacia puertos regionales o la inserta en su zona de influencia nacional o internacional según sea el caso.

Además de que cuenta con una amplia gama de socios comerciales que permiten que sus conexiones alberguen a las navieras más importantes del mundo.

Es en este sentido que reiteramos la importancia de la conectividad del puerto de forma nacional e internacional como factores determinantes en su desarrollo o estancamiento y declive según se aprovechen las ventajas competitivas que de ello deriven.

Bajo la misma línea afirmamos que como producto de la reconfiguración de la economía internacional derivada de la globalización, se modificaron las tendencias relativas a los puertos y el aumento del uso transporte marítimo principalmente.

Hoy en día, el transporte marítimo moviliza cerca del 90% del comercio internacional, consolidándose como el medio más importante en función del valor de las cargas y el tonelaje movilizadas anualmente.

Estas mercancías son recibidas y posteriormente redistribuidas por los 10 puertos más importantes del mundo ubicados 8 de ellos en China, lo cual permite confirmar la relevancia del mercado asiático en la economía internacional.

Derivado de la presente investigación concluimos que los puertos más relevantes del mundo por continente en orden de importancia son Shanghái – Asia, Dubái – Medio Oriente, Rotterdam – Europa y Los Ángeles – América, los cuales se caracterizan por ser considerados puertos pivote aunado a una amplia capacidad al interior del puerto.

Además de lograr la recepción de buques de última generación que superan los 19,000 TEU'S mediante la infraestructura pertinente tanto al interior como al exterior del puerto a través de una debida conectividad terrestre en el hinterland y foreland.

En lo que respecta a la aplicación de la tecnología en los puertos su innovación en todo el proceso permite el intercambio electrónico de datos, la ubicación de las mercancías y buques en tiempo real, grúas de última generación y un eficiente despacho aduanero respaldado en la disminución de revisiones y manipulación mediante la revisión con rayos gamma.

Es por lo anterior que concluimos que la tendencia internacional de la fragmentación del proceso productivo y la concentración en los puertos como interfaces han logrado una mejor distribución de las mercancías.

Además, que producto de la inserción del contenedor como elemento revolucionario del transporte internacional permitió la estandarización de los procesos mecánicos y cuantitativos beneficiando la protección de las mercancías ante la disminución de la manipulación de las mismas.

Por consiguiente, el aumento del tamaño de los buques portacontenedores en aras de maximizar el aprovechamiento de los viajes en largas distancias marcando una tendencia internacional.

Es entonces que la concentración de la mercancía en los puertos pivote y la carrera por la construcción de buques con mayor capacidad llevó a las navieras más importantes del mundo a realizar alianzas marítimas para maximizar las ganancias y compartir los riesgos.

Ahora bien, la creciente demanda de transporte a nivel internacional generó la necesidad de complementar los modos con la finalidad de aprovechar cada beneficio que pudiera ofrecer un medio en determinado trayecto principalmente en los servicios puerta a puerta acorde a las necesidades del cliente y la carga.

Sin embargo, para lograr lo anterior consideramos que debe estar debidamente integrada la triada compuesta por la infraestructura, el transporte y la logística, además de estar fundamentada en políticas públicas integrales.

Actualmente se han implementado de forma independiente, aislada y con poca importancia condenando al fracaso el posible desarrollo portuario que se pretende lograr. Es así que la integración de estos tres factores no podrá existir una evolución sustancial de ningún puerto, teniendo principales dificultades en los países en vías de desarrollo en donde prima la falta de inversión y la tecnología obsoleta.

En general como se mencionó anteriormente reafirmamos que el transporte es pieza fundamental en la movilización de la mercancía que llega a los puertos y que su funcionamiento conjunto e integral es determinante en el desarrollo portuario.

Por lo anterior se ha creado la figura del transporte multimodal utilizando más de dos medios de transporte, en virtud de un solo contrato y bajo la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Si bien consideramos que las ventajas son amplias y maximizan la competitividad de cada medio generando la posibilidad de ampliación del hinterland y foreland portuario e influyendo directamente en el precio final del producto su aplicación dista de ser lo que planteó en un principio.

Si bien el transporte multimodal ya es considerado como parte fundamental del desarrollo portuario se ve entorpecido por la poca seriedad con la que se aborda su regulación y aplicación principalmente en los países en vías de desarrollo ante la falta de inversión y deficiente conectividad e infraestructura.

Las trabas legales conforman otro obstáculo de implementación, siendo lamentable debido su gran potencial e injerencia en el desarrollo portuario.

Finalmente, el estudio de caso del puerto de Manzanillo realizado in situ gracias a la estancia de investigación que me fue otorgada por la Universidad Nacional Autónoma de México en la Facultad de Comercio Exterior de la Universidad de Colima cambió la perspectiva de la presente investigación concluyendo lo siguiente.

El puerto de Manzanillo no adquirió relevancia sino hasta la privatización de los puertos y la llegada de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo.

En general atendiendo al recorrido interno y estancia de dos meses se concluye que se cuenta con la infraestructura necesaria acorde a su movimiento portuario y posicionamiento como el más relevante de México en movimiento de contenedores.

Su conectividad terrestre aseguramos que es una de sus principales problemáticas ya que la saturación de las vialidades derivada de la circulación continua de tractocamiones es caótica.

El puerto de Manzanillo ha quedado en medio de la parte conocida como el Centro y lo que es llamada Nuevo Manzanillo, lo cual genera severos conflictos viales, principalmente en lo relacionado al paso del ferrocarril a través de la principal vialidad del puerto, el boulevard Miguel de la Madrid, ocasionando la detención total del tránsito y haciendo imposible el paso continuo del mismo, reduciéndose a 2 ocasiones por día.

En relación a la evolución del puerto de Manzanillo se comprueba la hipótesis subsidiaria de que su crecimiento se debió principalmente a la inserción de rutas regulares del mercado asiático de mercancías de alto valor agregado, lo cual ha generado que se incrementen sus socios comerciales.

En relación al hinterland, abastece a los principales estados del país y respecto al foreland atraviesa las fronteras llegando principalmente a Estados Unidos y Canadá.

De forma innovadora el puerto de Manzanillo se ha colocado en la tendencia internacional como un puerto regional aprovechando su estratégica posición geopolítica. Es en este sentido que se ha valido de herramientas

tecnológicas tales como la innovación en la creación del sistema puerto sin papeles, hoy día aplicable en la mayoría de los puertos de México.

La utilización de tecnologías de la información de última generación en relación al intercambio electrónico de datos, programación de buques, asignación de muelles, entre otros, lo han consolidado como el puerto referente de México.

En conclusión, consideramos dos variables: la primera en función de la saturación del puerto prevista para el año 2020 cuando llegue a su máxima capacidad al finalizar la cuarta fase de construcción de CONTECON que marcará el estancamiento del puerto y determinará que no puede convertirse en un puerto pivote y su estatus de puerto regional se verá mermado.

La segunda variable se encuentra en función del decreto de habilitación del puerto Laguna de Cuyutlán, como el espacio ideal de ampliación del puerto dada su cercanía, lo cual coadyuvaría al seguimiento del objetivo de consolidarse en el ámbito regional y convertirse finalmente en un puerto pivote.

No obstante, será decisión de las autoridades nacionales en conjunto con la Administración Portuaria Integral de Manzanillo e inversionistas en aprovechar la valiosa oportunidad de consolidar un puerto mexicano como referente a nivel internacional.

De no ocurrir el escenario favorable presentado con anterioridad se continuará perpetrando la ignorancia referente al potencial marítimo de México que nos brinda el estar rodeados de los dos océanos más importantes del mundo.

Finalmente se hace un llamado a continuar la presente línea de investigación debido a que es un tema multidisciplinario y de suma importancia en las relaciones internacionales, que debe ser atendido de inmediato si se desea un desarrollo portuario exitoso y la prosperidad para México.

Prospectiva y proyectos futuros para el desarrollo del puerto de Manzanillo

Puesto que todo puerto con las características y ventajas competitivas con las que cuenta Manzanillo debe insertarse en la lógica internacional de crecimiento y reducción de tiempos y costos. Es necesario que se implementen políticas públicas e inversiones privadas en aras de lograr satisfacer las necesidades de los mercados y socios comerciales.

Es en este sentido que ante diversas problemáticas derivadas principalmente de las continuas décadas de falta de atención de los puertos por parte del gobierno mexicano y en especial del puerto de Manzanillo dado que la atención siempre estuvo puesta en los ubicados en el Golfo de México y al estancamiento derivado del modelo de sustitución de importaciones, se reestructuró la gestión de los puertos y en específico se permitió la participación de la inversión privada en los mismos.

Sin embargo, los flujos comerciales son dinámicos y si se quiere permanecer y aumentar la participación a nivel mundial es necesario atender las debilidades que se presenten continuamente.

Por consiguiente, los actores involucrados en el desarrollo portuario del puerto de Manzanillo se han dado a la tarea de impulsar e invertir en proyectos que coadyuven al desarrollo portuario en aras de consolidarlo como puerto hub a nivel regional.

En este sentido, los principales objetivos versan en la inversión para el desarrollo portuario en aras de proporcionar mejor atención a las demandas de servicios para lo cual se continúa invirtiendo en mejorar la infraestructura portuaria para contar con mayores posiciones de atraque, además de la ampliación de módulos de revisión y de inspección física de mercancías por parte de la aduana, así se brindará un servicios rápido y eficiente.²⁸⁶

²⁸⁶ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, “Programa Comercial 2014”, [En línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014, Dirección URL: <http://www.puertosinpapeles.com.mx/upl/2.5.13.1/Comercializacion/PROGRAMA%20COMERCIAL.pdf> [consulta: 8 de julio de 2015]

Como primer problemática se presenta la falta de una terminal de usos múltiples, que se especialice en carga general (exceptuando la carga contenerizada, graneles agrícolas, perecederos y automóviles), graneles minerales y cargas sobredimensionadas, para lo cual en agosto de año 2013 se dio inicio a la creación de la nueva terminal de usos múltiples (TUM), la cual se construirá en un área total de 12.8 hectáreas de tierra.²⁸⁷

La Terminal de Usos Múltiples será operada por el Grupo Hazesa y contará con 707 metros lineales de frente de agua y un muelle de 360 metros, para lo cual se estima una inversión de 1,020 millones de pesos.

Además, ofrecerá servicios innovadores en el puerto de Manzanillo, principalmente la utilización de bandas que permitirán la descarga ininterrumpida de las mercancías, lo cual es una problemática actual ya que ante las precipitaciones se deben detener las maniobras debido principalmente a que ciertas mercancías no pueden entrar en contacto con el agua.

Otra problemática a la que se enfrenta el puerto de Manzanillo es la conectividad del ferrocarril al hinterland nacional, además de la errónea ubicación de las vías férreas, debido que se encuentran al interior de la zona urbana dividiendo la zona de San Pedrito del Centro de Manzanillo.

La falta de planeación y la expansión del puerto generan que a diario en las 4 ocasiones que circula el ferrocarril se detenga la vialidad y sea imposible transitar o salir del Centro de la ciudad ya que se cuentan con 5 cruces en calle.

Esta situación es un factor que impide la conectividad del puerto y la utilización del ferrocarril como medio de transporte ideal para la movilización de las mercancías dada su rapidez, competitividad en costos, seguridad respecto del robo de las mercancías y la facilidad de la transportación en distancias mayores.

288

²⁸⁷ API Manzanillo, "Inicia obras de la nueva Terminal de Usos Múltiples (TUM)", [en línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 27 de agosto de 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2111007/inicia-obras-de-la-nueva-de-la-terminal-de-usos> [consulta: 28 de julio de 2015]

²⁸⁸ Ídem

Actualmente solo el 16% de la carga recibida en el puerto de Manzanillo es transportada por ferrocarril y solo se cuentan con 9 kilómetros de vías férreas, lo cual genera que no exista una conectividad terrestre integrada y eficiente²⁸⁹.

La conectividad debe considerarse como uno de los pilares en el crecimiento del puerto de Manzanillo que de no ser atendidas y subsanadas las carencias se estará destinando el estancamiento y posterior declive del ahora enclave mexicano.

Esto debido a que la conectividad es “esencial para la productividad en cualquier cadena logística, una variable que en los puertos mexicanos se mantiene como motivo de gran preocupación frente a carencias que siguen sin resolverse en la infraestructura y que constituyen un freno al flujo de las mercancías para distribuirlas de manera eficiente, en perjuicio del costo/país.”²⁹⁰

Ante tal problemática la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el año 2013 puso en marcha el proyecto de túnel ferroviario de Manzanillo, para el cual se abrió el concurso ganando la licitación la empresa Innovaciones Técnicas en Cimentaciones SA de CV (Itecsa).

La obra contendrá la perforación de un túnel ferroviario de 492 metros de longitud y altura de 11.50 metros para el paso del tren a doble estiba, además de la construcción de una vía elevada que conectará la zona hotelera del centro de la ciudad, lo cual permitirá un rápido acceso a las colonias San Pedrito y Burócrata.²⁹¹

El proyecto de túnel ferroviario busca principalmente aumentar el transporte de mercancías por ferrocarril al 35%, además de tener un movimiento de 24 horas continuas debido a que se evitaría el cruce del ferrocarril de las calles urbanas, subsanando la problemática del estancamiento vial que actualmente se sufre en el centro de Manzanillo.

²⁸⁹ Ídem

²⁹⁰ Gabriela Calixto, “Las necesidades de mayor agilidad siguen siendo una variable sin resolver en puertos”, [en línea].Info Transportes, 6 de julio de 2015, Dirección URL: http://www.info-transportes.com.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=10906&Itemid=66 [consulta: 02 de agosto de 2015]

²⁹¹ Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., *Puerto de Manzanillo Port Handbook 2014 – 2015*, México, API Manzanillo, SCT, CGPMM, 2015, p. 9

El proyecto contará con una inversión final de mil ochocientos millones de pesos, sin embargo, a pesar de contemplarse la finalización de la obra para finales del año 2014 actualmente solo se cuenta con el 30% de la misma, debido principalmente a enfrentamientos con ciudadanos que se vieron afectados ante la demolición de sus casas en aras de la construcción del túnel.

Diversas movilizaciones ciudadanas y el incumplimiento de contrato por parte de la empresa Itecsa, mantienen detenida la obra, que de no concluirse representará el punto más débil del puerto y comenzará su declive.

La siguiente problemática, y que puede resultar la más relevante, es la inminente saturación del puerto prevista para el año 2020 en cuanto la empresa Contecon, termine la fase 3 esbozada anteriormente y el puerto llegue al máximo de su capacidad al llegar a los 4 millones de TEU's.

En la entrevista realizada el día 16 de junio del presente a la Lic. Elisa López Núñez jefe del Departamento de Recinto Fiscal de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, "el principal problema del puerto de Manzanillo, es que al terminarse la construcción de la Terminal Especializada en Contenedores II operada por Contecon llegará a su máxima capacidad, debido a que ya no se cuenta con más espacio para expandirse al estar rodeado por la ciudad, así que nosotros como Administración Portuaria y en conjunto con Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante debemos de buscar alternativas si deseamos continuar con el crecimiento sostenido del puerto y la consolidación a nivel internacional."²⁹²

Es de este modo que se está presentando la oportunidad de que el futuro del puerto de Manzanillo se encuentre en un puerto hermano ubicado a escasos kilómetros del centro de Manzanillo.

²⁹² Lic. Elisa López Núñez, entrevistada por Cynthia Cardoso, Recorrido por parte de la Administración Portuaria Integral al interior del puerto de Manzanillo, Manzanillo, Colima, martes 16 de junio, 2015.

La denominada Laguna de Cuyutlán fue habilitada con el carácter de puerto para la navegación de altura y cabotaje en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre del año 2011.²⁹³

Dadas sus condiciones geográficas presenta el espacio ideal para la ampliación del puerto de Manzanillo. Es de este modo que, en conjunto a la ampliación de la zona norte de la TECII, el distribuidor vial en la zona de Fondeport-Valle de las Garzas y la construcción de la regasificadora en Cuyutlán se encuentra en etapa de desarrollo el proyecto más grande y ambicioso hasta el momento, un puerto en la Laguna de Cuyutlán que tendría una capacidad de 32 buques en 200 hectáreas de superficie y un calado natural que le permitiría recibir buques de última generación.

En palabras de Elisa López Núñez, “aún no se tiene conocimiento si nuestra API sería la encargada de la gestión del puerto Laguna de Cuyutlán, el proyecto se encuentra actualmente gestionado por el Gobierno estatal y el Gobierno Federal, a través de la SCT y la CGPMM, sin embargo, es una opción tangible debido a la cercanía geográfica y que posiblemente los inversionistas y empresas encargadas de Terminales Especializadas en Manzanillo buscarán ofrecer sus servicios también en Cuyutlán.”²⁹⁴

Por su parte el gobierno del estado de Colima “planea crear la Administración Portuaria Integral Estatal (APIE) y la creación de una segunda Terminal Especializada de Contenedores (TEC), en la Laguna de Cuyutlán.”²⁹⁵

Considerando lo anterior, se debe tomar en cuenta que se obtendrían mejores resultados si se busca trabajar en conjunto para ofrecer los servicios como un aliado de Manzanillo y no como un competidor logrando un aumento sustancial de la infraestructura portuaria. Esto aumentará y mejorará el

²⁹³ Diario Oficial de la Federación, 23/12/2011 *DECRETO de habilitación del Puerto de Laguna de Cuyutlán , ubicado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima.* [en línea], México, DOF- SCT, 23 de diciembre de 2011, Dirección URL: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5226557&fecha=23/12/2011 [consulta: 03 de agosto de 2015]

²⁹⁴ Lic. Elisa López Núñez, entrevistada por Cynthia Cardoso, Recorrido por parte de la Administración Portuaria Integral al interior del puerto de Manzanillo, Manzanillo, Colima, martes 16 de junio, 2015.

²⁹⁵ Alondra Quintero, “Doble API para la Administración del Puerto de Manzanillo”, [en línea]. Manzanilloxport, 6 de julio de 2015, Dirección URL: <http://manzanillo.mexicoxport.com/noticias/1752/doble-api-para-la-administraci%C3%B3n-del-puerto-de-manzanillo> [consulta: 02 de agosto de 2015]

movimiento de carga y el ingreso de nuevos inversionistas, principalmente asiáticos y en particular chinos.

Por consiguiente, el futuro del puerto de Manzanillo se encuentra en el vaso 2 de la Laguna de Cuyutlán en donde debe crearse un nuevo puerto de acuerdo a las necesidades del mercado internacional con el fin de consolidar el puerto de Manzanillo como un hub regional, de no ser así se desaprovecharía la oportunidad que actualmente tiene, derivada principalmente del auge del comercio asiático y su posición geográfica.

El puerto Laguna de Cuyutlán actualmente recibe buques de cabotaje y los servicios propios de la regasificadora, sin embargo, es necesario darle un enfoque de carácter comercial para diversificar el manejo de cargas y dar inicio a una etapa de crecimiento del puerto de Manzanillo y Cuyutlán en conjunto.

Fuentes de consulta

Bibliografía

Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A. de C.V., *Puerto de Manzanillo Port Handbook 2014 – 2015*, México, API Manzanillo, SCT, CGPMM, 2015, 99 pp.

ALONSO García, Lorena, et al., *Determinación del área de influencia de las instalaciones portuarias: ejemplo de los puertos de Almería-Motril*, Universidad de Oviedo, España, p. 15

CERVANTES Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, México, Editorial Porrúa, Segunda Edición, 2004.

CIFUENTES Lemus, Juan Luis; et al., *La industria pesquera. El Aprovechamiento de los recursos del mar*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

CIFUENTES Lemus, Juan Luis; et al., *La industria petrolera en el mar. El Aprovechamiento de los recursos del mar*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

CIFUENTES Lemus, Juan Luis; et al., *Los puertos, diferentes tipos y categorías en El Océano y Sus Recursos. El Aprovechamiento de los recursos del mar*, México, Fondo de Cultura Económica, 1998.

CUADRA Moreno, Héctor, *México y sus relaciones comerciales con Asia. Una reflexión sobre sus dificultades estructurales*, en *Para entender el Asia Pacífico*, México, Universidad de Colima, 2004, p. 167-184

EZQUERRA de la Colina, José Luis, *Historia y futuro del desarrollo turístico y portuario del litoral en Manzanillo*, Colima, México, COEDI MEX, 2006, 223 pp.

Gobierno del estado de Colima, *Colima: Guía de Negocios*, México, Corporativo Desarrollo Económico, 2010, 127 pp.

GONZÁLEZ Laxe, Fernando, *El contenedor: la caja que cambió el mundo económico*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad de Coruña, 2007, 14 pp.

HERNÁNDEZ Labra, Fernando, *“Puertos”*, México, UNAM, 1983, 543 pp.

LONG, Douglas, *Logística internacional: Administración de la cadena de abastecimiento global*, México, Limusa, 2008, 474 pp.

MARÍ, Ricard, et al., *El transporte en contenedor*, España, Biblioteca de Logística, 2007, 338 pp.

SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Manual de Derecho Marítimo*, Tomo 1, Editorial Académica Española, España, 664 pp.

SALGADO y Salgado, José Eusebio, *Manual de Derecho Marítimo*, Tomo 2, Editorial Académica Española, España p. 668 pp.

SILINGARDI, Gabriele; et al., *El Transporte Multimodal*, Colombia, Universidad Externado de Colombia, 1998, p. 19

Tesis profesionales

DÍAZ Silva, Luis Eduardo; Rioseco Antezana, Diego Federico, *“El transporte multimodal : concepto, problemática y proyección”*, Memoria para optar al Grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, Chile, Departamento de Derecho Comercial, Facultad de Derecho, Universidad de Chile, 2001, 610 pp.

Hemerografía

CIPOLETTA Tomassian, Georgina; Pérez Salas, Gabriel; Sánchez, Ricardo, *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística*. Serie: Recursos naturales e infraestructura, número 150, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), mayo de 2010, 64 pp.

CRUZ Pacheco, Osiel, *Manzanillo, busca ordenar su conectividad terrestre*, Revista T21, Volumen 156, México, agosto 2012, p. 24.

DÍAZ – Bautista, Alejandro, *México y la política económica portuaria internacional*, Revista de Comercio Exterior, núm. 9, vol. 59, México, BANCOMEXT, septiembre 2009, p. 685- 692

DOERR, Octavio, *Políticas portuarias sostenibles* en Políticas Integrales y Sostenibilidad del Transporte Marítimo en Iberoamérica, Unidad de Servicios de Infraestructura, España, CEPAL, 9 pp.

HOFFMAN, Jan, *El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano*, Revista de la CEPAL, núm. 71, Santiago de Chile, CEPAL, agosto 2000, p. 121-143

JÁUREGUI, Carlos M, *Reestructuración y desarrollo en los puertos mexicanos*, XVIII Congreso Latinoamericano de Puertos, Asociación Americana de Autoridades Portuarias, 2009, 22 pp.

MARTNER Peyrelongue, Carlos Daniel, *El puerto y la vinculación entre lo local y lo global*, Revista EURE, Vol. XXV, N°75, Chile, 1999, p. 103-120

MARTNER Peyrelongue, Carlos Daniel, *Puertos pivotes en México: límites y posibilidades*, Revista de la CEPAL, número 76, CEPAL, abril 2002, p. 123-141

MARTNER Peyrelongue, Carlos Daniel, *Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México*, Convergencia: Revista de Ciencias Sociales, número 52, México, UAEM, enero - abril 2010, pp. 319-360

MARTNER Peyrelongue, Carlos Daniel; Moreno Martínez, María Aurora, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano de Transporte, Publicación Técnica N° 162, Querétaro, 144 pp.

MARTNER Peyrelongue, Carlos Daniel; Ruiz Gámez, Gilberto, *Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima*, Publicación técnica, núm. 99, México, Instituto Mexicano del Transporte, 1996, 70 pp.

Ministerio de Fomento del Gobierno de España, *El lenguaje del transporte intermodal. Vocabulario ilustrado*, Publicación de Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad, España, Ministerio de Fomento, 44 pp.

PAREDES, Víctor, *La experiencia mexicana: hacia una reforma portuaria* en Privatización de puertos en México: Reformas y mercados de servicios portuarios, CIDAC, 2007, 121 pp.

PÉREZ, Carlota Cap. 1 *El cambio de paradigma en las empresas como proceso de cambio cultural*; en Casas, Rosalba y de Fuentes Claudia Acumulación de capacidades tecnológicas, aprendizaje y cooperación en la esfera global y local México: UAM, 7 pp.

ROMERO Reyes, Alejandro, *¿Privatización portuaria en México?*, en revista Ciencia y Mar, Universidad del Mar, Oaxaca, volumen 35 mayo-agosto 2008, pp. 21-30.

ROZAS, Patricio; Sánchez, Ricardo, *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: Revisión conceptual*, Serie: Recursos Naturales a Infraestructura, número 75, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), octubre de 2004, 75 pp.

S/a, Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas, *El futuro tecnológico de las Terminales Marítimas de Vehículos: La integración de sus sistemas de información*, Barcelona, 2004, p. 20

SEGRELLES, José Antonio, *Los Puertos, la mundialización de la economía y la ordenación del territorio*, Revista Uruguay de Geografía, Universidad de la República, Montevideo, 13 pp.

TENIENTE, Amaya; Fitchett William, *El sector Portuario en China*, Instituto Español de Comercio Exterior, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghái, julio 2011, España, 139 pp.

Unidad de Transporte, División de Comercio Internacional, Transporte y financiamiento de la CEPAL, *Modernización portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados*, Organización Internacional de las Naciones Unidas, 15 de diciembre de 1998, 56 pp.

Documentos, Convenciones y Leyes

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Publicación de las Naciones Unidas, Nueva York, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1981

Decreto de habilitación del Puerto de Laguna de Cuyutlán, ubicado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima.

Diario Oficial de la Federación, 02-02-94 TITULO de concesión para la Administración Portuaria Integral del puerto de Manzanillo

Diario Oficial de la Federación, Terminología marítima portuaria.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos

Ley de Puertos y Reglamento de la Ley de Puertos. Ley de vías Generales de Comunicación

Ley Federal del Mar

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018

Reglamento de la Ley de Puertos

Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, Publicación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1991.

Ciberografía

ABREU González Gigliolla A., *Las Convenciones internacionales y el derecho vivo como medios para la unificación del derecho marítimo*, [En línea], Dirección URL:

<http://servicio.bc.uc.edu.ve/derecho/revista/ceint1/1-1.pdf> [consulta: 20 de marzo de 2015]

América economía, *Especial Ranking de puertos 2014*, [en línea], Revista América economía, 2014, Dirección URL: <http://rankings.americaeconomia.com/puertos-2014/ranking-2/> [consulta: 25 de julio de 2015]

América economía, *Ranking de puertos 2015*, [en línea], Revista América economía, 2015, Dirección URL: <http://rankings.americaeconomia.com/puertos-2015/en-movimiento/> [consulta: 25 de julio de 2015]

API Manzanillo, Departamento de Recursos Humanos, *Manual de inducción Administración Portuaria Integral de Manzanillo S.A de C.V.* [en línea], API Manzanillo, noviembre 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/upl/sec//MANUAL%20DE%20INDUCCION%20APIMAN.pdf> [consulta: 14 de julio de 2015]

API Manzanillo, *Fundamento Legal* [en línea], México, APIMAN, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020106/fundamento-legal> [consulta: 14 de julio de 2015]

API Manzanillo, *Información General*, [En línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general> [consulta: 25 de junio de 2015]

API Manzanillo, *Inicia obras de la nueva Terminal de Usos Múltiples (TUM)*, [en línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 27 de agosto de 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2111007/inicia-obras-de-la-nueva-de-la-terminal-de-usos> [consulta: 28 de julio de 2015]

API Manzanillo, *Rutas*, [en línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 2015, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021103/rutas> [consulta: 25 de julio de 2015]

API Manzanillo, *Sube Manzanillo posiciones en el ranking mundial de puertos*, [en línea], Administración Portuaria Integral de Manzanillo, 29 de septiembre de 2013, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/2111014/sube-manzanillo-posiciones-en-ranking-mundial-de-puertos> [consulta: 25 de julio de 2015]

API Manzanillo, *Terminales Especializadas*, [En línea], API Manzanillo, Dirección URL: <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021104/terminales-especializadas>, [consulta: 9 de julio de 2015]

BLOCH, Roberto, *Los pallets en el comercio internacional en Envases y embalajes para el Comercio Internacional*, [En línea], RM Forwarding, Dirección URL: <http://rm-forwarding.com/2012/04/24/los-pallets-en-el-comercio-internacional/> [consulta: 25 de abril de 2015]

CALIXTO, Gabriela, *Las necesidades de mayor agilidad siguen siendo una variable sin resolver en puertos*, [en línea].Info Transportes, 6 de julio de 2015, Dirección URL: http://www.info-transportes.com.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=10906&Itemid=66 [consulta: 02 de agosto de 2015]

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, "México", [En línea] Dirección URL: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/mx.html>, [consulta: 10 de enero de 2017]

CMA CGM, *History*, [En línea], CMA CGM, Dirección URL: <https://www.cma-cgm.com/the-group/about-us/history> [consulta: 22 de marzo de 2015]

COLE, Stuart; Villa, Armand, *La Intermodalidad en el Transporte De Mercancías: Puertos y Hinterland, transporte marítimo incluido el transporte marítimo de corta distancia*, [En línea] Dirección URL: http://www.cescanarias.org/documentos/rta/rta_intermodalidad_final_es.pdf [consulta: 30 de octubre de 2014]

DERBEZ, Luis Ernesto, *México y el mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico*, [en línea], México, Bancomext, vol. 52, núm. 10, octubre 2002, Dirección

URL: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/8/2/RCE.pdf>, [consulta: 19 de julio de 2015]

DP World, *Jebel Ali Port*, [En línea], DP World, Emiratos Árabes Unidos, Dirección URL: <http://dpworld.ae/en/content/71/47>[consulta: 25 de enero 2015]

Fundación BBVA, *Las fuentes del crecimiento económico en Asia*, [en línea], España, Fundación BBVA y el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, Capital y crecimiento 8, 2010, Dirección URL: http://www.fbbva.es/TLFU/dat/08_CyC_2010_web.pdf [consulta: 19 de julio de 2015]

GALLOWAY García, Raymundo, *90% del comercio mundial es por vía marítima*, [En línea], Méxicoport, Dirección URL: <http://mexicoport.com/noticias/10794/90del-comercio-mundial-es-via-maritima> [consulta: 3 de junio de 2014]

GIL Camacho, Xóchitl, *Los puertos marítimos y el comercio exterior de México*, [En línea], El Economista, julio de 2013, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/columnas/agro-negocios/2013/07/08/puertos-maritimos-comercio-exterior-mexico> [consulta: 17 de agosto de 2013]

GONZÁLEZ Rincón, Julio César, *Acertada, intervención de la Marina: Virgilio Mendoza*, [en línea], México, Diario de Colima.com.mx, miércoles 2 de abril 2014, Dirección URL: <http://www.diariodecolima.com/2014/04/02/>, [consulta: 16 de julio de 2015]

INEGI, *Datos básicos de la geografía de México*, [En línea], p. 25, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Dirección URL: <http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/INTERNET/DATOS%20BASICOS%20DE%20LA%20GEOGRAFIA%20DE%20MEXICO.pdf>. [consulta: 28 de junio de 2015]

MARTNER Peyrelongue, Carlos Daniel; Moreno Martínez, María Aurora, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*, [En línea], 145 pp., México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001, Dirección URL:

<http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> [consulta: 17 de agosto de 2013]

MORA García, Luis Aníbal, *Gestión logística en centros de distribución y almacenes y bodegas: La aplicación de las mejores prácticas logísticas en el almacenamiento de clase mundial*, [En línea], Dirección URL: <http://es.calameo.com/books/000667718b39d400317c2>, [consulta: 20 de junio de 2014]

NOTIMEX, *México intensifica su relación con la región Asia Pacífico*, [en línea], México, El Economista, 11 de noviembre 2014, Dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/economia-global/2014/11/11/mexico-intensifica-su-relacion-region-asia-pacifico>, [consulta: 19 de julio de 2015]

OMC, Organización Mundial del Comercio, *Perfiles comerciales 2014*, [En línea], OMC, Dirección URL: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_profiles14_s.pdf [consulta: 10 de enero 2015]

OMI, International Maritime Organization, *Introduction to IMO*, [En línea], Dirección URL: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, [consulta: 2 de marzo de 2015]

PLAN CAMERAL DE LAS EXPORTACIONES, *¿Qué es el transporte multimodal?*, [En línea], Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de España, Dirección URL: <http://www.plancameral.org/web/portal-internacional/preguntas-comercio-exterior/-/preguntas-comercio-exterior/90f51add-1e4d-46ff-8306-dcf0c8b4e590> [consulta: 10 de junio de 2015]

PORT OF ROTTERDAM, *Rotterdam World Port*, [En línea], Países Bajos, Dirección URL: <http://www.portofrotterdam.com/en/Port/port-in-general/Pages/default.aspx>, [consulta: 25 de enero 2015]

QUINTERO, Alondra, *Doble API para la Administración del Puerto de Manzanillo*, [en línea]. Manzanilloxport, 6 de julio de 2015, Dirección URL:

<http://manzanillo.mexicoxport.com/noticias/1752/doble-api-para-la-administraci%C3%B3n-del-puerto-de-manzanillo> [consulta: 02 de agosto de 2015]

RAMÍREZ, Didier, *Macrolibramiento de Guadalajara atenderá crecimiento de Manzanillo*, [En línea], Revista T21, 1 de agosto de 2014, Dirección URL: <http://t21.com.mx/terrestre/2014/08/01/macrolibramiento-guadalajara-atendera-crecimiento-manzanillo>, [consulta: 14 de julio de 2015]

RÚA Costa, Carles, *Los puertos en el transporte marítimo*, [En línea], Universidad Politécnica de Cataluña, enero 2006, Dirección URL: <https://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> [consulta: 10 de agosto de 2013]

S/A, *¿Qué es la globalización?*, [En línea], Banco Mundial, Dirección URL: <http://www.bancomundial.org/temas/globalizacion/cuestiones1.htm>, [consulta: 12 de diciembre de 2014]

S/A, *¿Qué es ventanilla única?*, [en línea], México, Gobierno de la República, Dirección URL: <https://www.ventanillaunica.gob.mx/vucem/SobreVU/SobrelaVU/index.htm> [consulta: 5 de agosto de 2015]

S/A, *Alianzas marítimas: más servicios y más conectividad*, [En línea], News Port de Barcelona, Dirección URL: <http://news.portdebarcelona.cat/esp/noticia.php?id=270&p=> [Consulta: 22 de marzo de 2015]

S/A, *Confirma SCT relevo en las API*, [en línea], México, Diario de Colima.com.mx, miércoles 2 de abril 2014, Dirección URL: <http://www.diariodecolima.com/2014/04/02/> [consulta: 16 de julio de 2015]

S/A, Containerisation International, *One hundred ports, the world's busiest container terminals*, [En línea] Lloyd's list, Dirección URL: http://europe.nextbook.com/nxteu/informa/ci_top100ports2014/#/15 [consulta: 15 de enero 2015] p. 15.

S/A, Contecon Manzanillo, *¿Quiénes somos?, Historia*, [En línea], Contecon Manzanillo S.A. de C.V., Dirección URL: <http://www.contecon.mx/web/inic-hist/historia/> [consulta: 9 de julio de 2015]

S/A, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar [En línea], Dirección URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

S/A, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Programa Comercial 2014*, [En línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014, Dirección URL: <http://www.puertosinpapeles.com.mx/upl/2.5.13.1/Comercializacion/PROGRAMA%20COMERCIAL.pdf> [consulta: 8 de julio de 2015]

S/A, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, *Programa Comercial 2014*, [En línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014, Dirección URL: <http://www.puertosinpapeles.com.mx/upl/2.5.13.1/Comercializacion/PROGRAMA%20COMERCIAL.pdf> [consulta: 8 de julio de 2015]

S/A, Introducción al Comercio Internacional, [En línea], Facultad de Derecho UNAM, Dirección URL: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2951/4.pdf> [Consulta: 03 de diciembre de 2016]

S/A, *La función logística de los puertos*, [En línea], Énfasis Logística, noviembre de 2006, Dirección URL: <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/3846-> [consulta: 10 de agosto de 2013]

S/A, Maersk Line, *Go back in time with Maersk*, [En línea], Dirección URL: <http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/timeline>, [consulta: 23 de febrero de 2015]

S/A, Maersk Maritime Technology, *Triple E set new standards*, [En línea], Maersk Line, Dirección URL: <http://www.maersktechnology.com/en/all-stories/triple-e>, [consulta: 15 de marzo de 2015]

S/A, *Mantiene Manzanillo liderazgo nacional en el manejo de contenedores*, [En línea], Méxicoport, 28 de mayo de 2015, Dirección URL: <http://www.mexicoport.com/noticias/12484/mantiene-manzanillo-liderazgo-nacional-el-manejo-contenedores>, [consulta: 1 de julio de 2015]

S/A, Mediterranean Shipping Company, *¿Quiénes somos?*, [En línea], MSC, Dirección URL: <https://www.msc.com/mex/about-us>, [Consulta: 22 de marzo de 2015]

S/A, Shanghai International Port Group CO. LTD., *Port Services*, [En línea], SIPG, Dirección URL: <http://www.portshanghai.com.cn/en/channel2/channel24.html>, [consulta: 20 de enero 2015]

S/A, Ship Technology, *Port of Shanghai, China*, [En línea], Dirección URL: <http://www.ship-technology.com/projects/portofshnaghai/>, [consulta: 15 de enero 2015]

S/A, The Port of Los Angeles, *About the Port*, [En línea], Dirección URL: http://www.portoflosangeles.org/idx_about.asp, [consulta: 1 de febrero 2015]

S/A, Trade & Logistics Innovation Center, *Puertos Marítimos*, [En línea] Georgia Tech – Tecnológico de Monterrey, Dirección URL: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos-maritimos>, [consulta: 20 de septiembre de 2013]

S/A, *Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies)*, [En línea], Banco Mundial, Dirección URL: <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU> [consulta 19 de enero 2016]

SALGADO y Salgado, José Eusebio, *El poder del mar sobre la tierra*, [En línea], México, Multidisciplina, vol. 6, mayo agosto 2010, Dirección URL: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/27794>, [consulta: 18 de agosto de 2013]

SÁNCHEZ, María Dolores, *Túnel Ferroviario de Manzanillo estará listo en un máximo de 18 meses*, [En línea], Revista T21, <http://t21.com.mx/ferroviario/2014/01/29/tunel-ferroviario-manzanillo-estara-listo-maximo-18-meses> [consulta: 12 de julio de 2015]

SÁNCHEZ, Ricardo J, *Puertos y Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente.*, [En línea], CEPAL, Dirección URL: <http://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=JAmgzZZK3NAC&oi=fnd&pg=PA7&dq=los+puertos+mar%C3%ADtimos&ots=JzbfSWM6EG&sig=eO98aPator8pmljuTvrXhgeQLm8#v=onepage&q=los%20puertos%20mar%C3%ADtimos&f=false> [consulta: 10 de agosto de 2013]

SCT, Comunicación Social, *Anuncia SCT inversión sin precedente en Colima por 11 mil mdp y entrega dos compromisos de Gobierno*, [En línea], Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 20 de febrero de 2015, Dirección URL: <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/anuncia-sct-inversion-sin-precedente-en-colima-por-11-mil-mdp-y-entrega-dos-compromisos-de-gobierno/> [consulta: 11 de julio de 2015]

SCT, *Libro blanco: Libramiento Ferroviario Manzanillo, Colima*, [En línea], Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, 30 de septiembre de 2012, Dirección URL: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content/uploads/LB_Libramiento_Ferroviario_de_Manzanillo_Colima_01.pdf, [consulta: 11 de julio de 2015]

SE, Secretaría de Economía, *Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)*, [en línea], México, SE, Dirección URL: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/organismos-multilaterales/foro-de-cooperacion-economica-asia-pacifico-apec>, [consulta: 19 de julio de 2015]

SE, Secretaría de Economía, Comercio Exterior / Países con Tratados y Acuerdos firmados con México, [En línea] Dirección URL: <http://www.gob.mx/se/acciones-y->

[programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico?state=published](#) , [Consulta: 03 de febrero de 2017]

TOVAR, Nelson Javier; Sarache Castro, William Ariel, *Justo a tiempo y manufactura modular*, [En línea], Revista Universidad EAFIT, enero a marzo 2000, Dirección URL: <http://www.ingenieria-industrial.net/downloads/sarache.pdf>, [consulta: 15 de enero 2014]

UNCTAD, Secretaría de la UNCTAD, *El transporte marítimo en 2013*, [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2006, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2013_es.pdf, [consulta: 30 de noviembre de 2013]

UNCTAD, Secretaría de la UNCTAD, *El transporte marítimo en 2013*, [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2006, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2013_es.pdf, [Consulta: 20 de febrero de 2015]

UNCTAD, Secretaría de la UNCTAD, *El transporte marítimo en 2014*, [En línea], Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2014, Dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2014_es.pdf [Consulta: 25 de febrero de 2015]

VALDÉS Ana Lydia, *La nueva era logística del contenedor*, Expansión, marzo de 2014, [En línea] Dirección URL: <http://www.cnnexpansion.com/especiales/2014/03/04/el-invento-que-revoluciono-el-comercio> [consulta: 25 de abril de 2015]

Entrevistas

Lic. Elisa López Núñez, entrevistada por Cynthia Cardoso, Recorrido por parte de la Administración Portuaria Integral al interior del puerto de Manzanillo, Manzanillo, Colima, martes 16 de junio, 2015.

Lic. Israel Gudiño, entrevistado por Cynthia Cardoso, Presentación del puerto de Manzanillo por parte de la Administración Portuaria Integral, Manzanillo, Colima, martes 16 de junio, 2015.

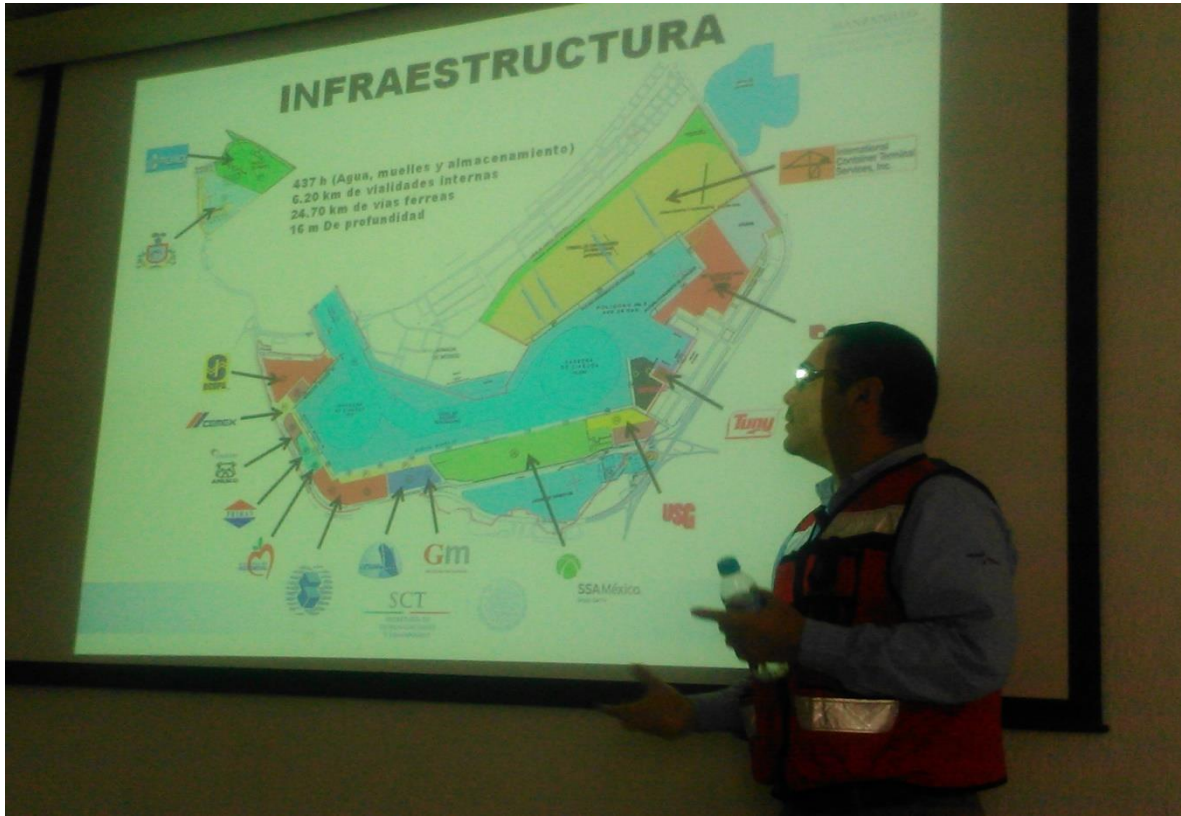
Anexo 1. Soporte fotográfico de la estancia de investigación en la Facultad de Comercio Exterior de la Universidad de Colima y visita al puerto de Manzanillo por parte de su Administración Portuaria Integral



Entrevista a la Lic. Elisa López Núñez [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Instalaciones centrales de la Administración Portuaria Integral de Manzanillo. [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Presentación y entrevista del Lic. Israel Gudiño, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Reunión de programación de buques en las instalaciones de la API Manzanillo, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Entrada a la Aduana de Manzanillo, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Salida de la aduana de Manzanillo, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Salida buque de CSAV del puerto de Manzanillo, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Desembarque del Kota Legit, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Embarque de cabina de tractocami3n, [Fotograf3a de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administraci3n Portuaria Integral de Manzanillo.



Descarga de fertilizante y carga a tractocami3n mediante almejas, [Fotograf3a de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administraci3n Portuaria Integral de Manzanillo.



Patio de la Administración Portuaria Integral con autos Honda, de Manzanillo, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.



Draga del puerto de Manzanillo, [Fotografía de Cynthia Cardoso]. (Manzanillo, 2015). Visita Administración Portuaria Integral de Manzanillo.