

## Infraestructura de transporte y Cuenca del Pacífico

**Francisco López Barredo**

### I. INTRODUCCIÓN

La Cuenca del Pacífico ofrece a México importantes oportunidades de intercambio comercial y de transacciones financieras. En ella se encuentran las economías de mayor dinamismo del mundo que se han convertido no sólo en importantes exportadoras de productos manufacturados, sino también de capital, y en vastos mercados potenciales para productos provenientes de otros países de la zona. México desea impulsar su participación en esta pujante región con el objeto de fortalecer su desarrollo económico y diversificar sus relaciones, tradicionalmente concentradas en unos cuantos socios comerciales.

Las relaciones de México con los países de la Cuenca son muy desiguales, ya que entre ellos se cuentan algunos de sus principales socios comerciales, así como otros con los cuales las relaciones son poco significativas. En el caso de los países asiáticos con litorales en el Pacífico, destacan principalmente los vínculos económicos que mantiene México con Japón.

México es, quizá, uno de los países con más importantes antecedentes históricos en el trazo de la primera ruta comercial permanente entre América y el Lejano Oriente; obra realizada por Andrés de Urdaneta, hábil navegante y cosmógrafo que salió de Barra de Navidad, Jalisco, el 19 de noviembre de 1564 y regresó al puerto de Acapulco el 3 de octubre de 1565.

Fue así como durante la Colonia se estableció un tráfico marítimo regular entre puertos de la Nueva España, la metrópoli y otros puertos de Europa y el Lejano Oriente. Desde Acapulco la llamada Nao de China o Nao de Acapulco, zarpaba hacia Manila y otros puertos de Levante, dando lugar a la primera ruta transoceánica con carácter comercial que se desarrolló en el Pacífico.

El México posterior a la independencia hubo

de enfrentar la carencia de embarcaciones, concentrándose los esfuerzos de nuestros primeros gobiernos en integrar la armada nacional por razones de seguridad; así, por razones históricas y económicas el tráfico marítimo se fue desarrollando hacia la cuenca del Atlántico y era efectuado prácticamente por navieras extranjeras hasta finales del siglo pasado, cuando se crearon algunas empresas con participación de capital nacional y extranjero.

Nuestro país se rezagó en contar con una marina mercante propia y un sistema portuario adecuado, debido, fundamentalmente, a que su principal actividad económica se fue asentando en el altiplano y a que las dos terceras partes de su comercio exterior se han efectuado con Estados Unidos de América por vía terrestre, a través de la extensa frontera con dicha nación. Además de que el transporte de casi la totalidad de su intercambio comercial internacional por vía marítima lo realizaban empresas navieras extranjeras, las que, en su gran mayoría, tan sólo consideraban la carga mexicana como un complemento de sus tráficos a otras rutas del continente americano.

### II. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Hoy, aproximadamente el 80% del comercio mundial se moviliza por vía marítima, por ser este medio el más económico para el transporte de volúmenes importantes de mercancías, por su adaptabilidad a los distintos requerimientos de las exportaciones e importaciones, y porque las rutas pueden ser trazadas en distintas direcciones a través de los ríos, mares y océanos del orbe.

En las últimas décadas, el transporte marítimo internacional de carga general ha venido registrando una constante y dinámica evolución que está originando cambios estructurales en los

servicios y en los equipos, utilizándose buques de gran capacidad. Lo anterior, aunado a la concentración de mayores volúmenes de carga en terminales portuarias de alta eficiencia, y el uso creciente de conexiones terrestres, permite operar dichos servicios sobre bases económicas de escala, abatiendo considerablemente los costos del transporte en beneficio de los usuarios.

Todo lo anterior confirma que es indispensable considerar al transporte marítimo como un sistema integrado, el cual no sólo requiere disponer de una marina mercante propia, suficiente y competitiva, sino también de una adecuada red de terminales portuarias y de servicios de transporte terrestre que opere a niveles de costo y eficiencia, comparables con los de otros países que acuden a los muy disputados mercados internacionales.

En el caso de México y la Cuenca del Pacífico, la necesidad de contar con una infraestructura adecuada de transporte marítimo adquiere mayor relevancia si, además, se toman en cuenta las grandes distancias entre nuestros puertos y los de algunos países de la región de Asia y Oceanía. Valgan algunos ejemplos:

	Millas	kilómetros
Manzanillo/Yokohama	5,889	10,985
Manzanillo/Hong Kong	7,440	13,764
Manzanillo/Singapur	8,990	16,482
Manzanillo/Sidney	6,774	12,532

### III. DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE MÉXICO Y LOS PAÍSES DE LA CUENCA DEL PACÍFICO

**E**n 1955 un grupo de empresarios mexicanos, conscientes de la necesidad que tenía el país de contar con una marina mercante propia que permitiera incrementar y diversificar los mercados del exterior, constituyó una empresa naviera que ha venido operando y creciendo con grandes esfuerzos, a un ritmo acelerado en el tráfico internacional, en forma rentable y compitiendo con las diversas navieras del mundo. Tal es la compañía Transporte Marítimo Mexicano (TMM).

Después de establecer sus servicios en las rutas a Estados Unidos, Europa y América del Sur, el 26 de mayo de 1968 esta naviera inició en forma regular, con el B/M "mexicano", un servicio

de línea con itinerarios fijos entre los puertos mexicanos del Pacífico y los del Lejano Oriente, principalmente los de Japón. El hecho puede considerarse como la reanudación de los legendarios vínculos que existieron desde 1564 con la Nao de China o Galeón de las Filipinas.

Al cabo de 21 años TMM ha logrado desarrollar un servicio que ofrece una frecuencia de salidas de sus buques cada diez días entre los puertos de Ensenada, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz, y los de Yokohama y Osaka en Japón, Bussan en Corea, Keelung en Taiwán y Hong Kong. Asimismo, con un servicio de transbordo en Hong Kong, la naviera mexicana enlaza a México con China, Singapur, Tailandia y Filipinas, así como a través del puerto de Long Beach, con Australia y Nueva Zelandia.

Este servicio se opera con seis buques de propósito múltiple, cuyo diseño y construcción se realizaron de acuerdo con los requerimientos de los tráficos entre México y los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico. De estas embarcaciones, dos cuentan con una capacidad de 1 mil 800 contenedores de 20 pies, y las otras cuatro con una capacidad para 2 mil 069 contenedores de iguales características. Dichos buques tienen una capacidad total de 280 mil toneladas de peso muerto, para 11 mil 876 contenedores, de los cuales 1 mil 320 son refrigerados, idóneos para el transporte de productos perecederos.

Además, estos barcos ofrecen una gran flexibilidad ya que pueden transportar piezas de dimensiones y peso extraordinarios (de hasta 110 toneladas) y están hechos para transportar en sus bodegas varios tipos de carga, ya sea contenedores, carga suelta o productos a granel.

Es relevante destacar que estos barcos captan parte del tráfico entre puertos estadounidenses de California y los del Lejano Oriente; lo que ha permitido operar este servicio sobre bases de economía de escala, ofreciendo cuotas muy competitivas internacionalmente y apoyando el incremento y diversificación de las exportaciones mexicanas al Lejano Oriente. Adicionalmente, desde 1984 TMM ha venido participando en el transporte especializado de automóviles para una importante automotriz japonesa: ha movilizado hasta la fecha 260 mil unidades entre Japón y Estados Unidos y 50 mil entre México y Latinoamérica.

En la actualidad la empresa cuenta con una flota de seis buques (del tipo *car-carriers*), con

una capacidad total de 17 mil 950 unidades; lo que, además de ahorrar y captar divisas para el país, ha hecho factible que adquiramos una gran experiencia para apoyar los proyectos de exportación de la industria automotriz mexicana. Asimismo, ha venido participando en el transporte de productos a granel en el tráfico internacional; esto le ha permitido movilizar anualmente 1.4 millones de toneladas de sal de Isla de Cedros, Baja California, a puertos japoneses, en asociación con una prestigiada naviera japonesa.

#### **IV. IMPORTANCIA DEL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE MEXICO EN LA EXPANSIÓN DE LAS RELACIONES ECONÓMICAS CON LA CUENCA DEL PACÍFICO**

**M**éxico, que cuenta con recursos naturales, energéticos, mano de obra y con una planta productiva, ofrece grandes opciones para el desenvolvimiento de los procesos de globalización, ya que tiene una posición geográfica inigualable por su cercanía a la franja comprendida entre los paralelos 30 y 60 de latitud norte, a través de la cual fluyen las principales corrientes comerciales entre los países industrializados, así como por sus amplios litorales en ambos océanos y por su proximidad al mercado de bienes y servicios más importante del mundo.

Sin embargo, para poder aprovechar cabalmente estas ventajas comparativas en beneficio de nuestra economía, es indispensable recuperar el rezago en infraestructura y continuar avanzando en los programas de modernización del transporte, cuyo objetivo primordial debe ser el dotar a nuestro país de un sistema de transporte integrado y competitivo a nivel internacional.

Por lo que respecta a la marina mercante mexicana que opera sin subsidios y es probablemente una de las pocas actividades en las que México participa dentro de la economía global desde hace más de 30 años, es necesario fortalecerla dotándola de un marco fiscal adecuado que la coloque en situación de igualdad con las navieras extranjeras para que amplíe su apoyo a los programas de incremento y diversificación de nuestras exportaciones y que se constituya en una fuente cada vez más importante de ahorro y captación de divisas para el país.

En 1987 los pagos por concepto de fletes marítimos derivados del transporte de nuestro comercio exterior ascendieron a 1 mil 784 millo-

nes de dólares, cifra que es comparable a la obtenida en ese mismo año por ingresos de la industria maquiladora y ligeramente inferior a los del turismo. Se estima que para 1990 los pagos por este renglón superarán los 4 mil millones de dólares anuales, que de no tomarse las medidas adecuadas representarán una considerable fuga de divisas para México.

Reconocemos los esfuerzos que ha venido desarrollando el gobierno de México para fortalecer nuestra infraestructura en puertos del Pacífico, como Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Manzanillo, así como para mejorar la eficiencia operativa del sistema portuario mexicano, que en algunos casos ha permitido alcanzar índices de productividad similares a los que se registran en puertos de países industrializados.

Es indispensable que estos programas de modernización de nuestros puertos continúen y se profundicen, tanto mejorando las instalaciones y equipo como resolviendo los problemas de fondo, mediante el establecimiento de esquemas de apertura que permitan la concurrencia de varios prestadores de servicios portuarios. Ello promoverá la participación e inversión privadas en los mismos y permitirá que exista competencia tanto en precios como en eficiencia de los servicios.

Asimismo, es necesario que se continúen revisando los sistemas operativos y laborales en los puertos, sin menoscabo de los intereses de los trabajadores portuarios que deben recibir el salario remunerativo al que tienen derecho y mejorando las instalaciones y equipos de las terminales portuarias.

Consideramos que todas estas medidas, en su conjunto, así como la participación del capital privado en terminales especializadas de carga y pasajeros, permitirán que nuestros puertos puedan cumplir cabalmente con su importante función de ser los puntos de enlace fluido y eficaz entre nuestro país y el resto del mundo por la vía marítima.

Entre las medidas implementadas por nuestro gobierno para eliminar cuellos de botella regulatorios destaca la liberación del autotransporte, que constituye un paso trascendental en los procesos de modernización de la economía, ya que permite mejores índices de eficiencia y competitividad de este vital medio para el comercio interno y externo de México.

En este renglón, es imprescindible incrementar la capacidad y amplitud de nuestra red carre-

tera y modernizar una gran parte de la flota vehicular, con el propósito de aprovechar las ventajas que ofrecen los nuevos equipos de autotransporte.

Por lo que se refiere a los ferrocarriles, es urgente que se acelere su proceso de modernización, resolviendo los problemas que confrontan por la falta de suficiente fuerza tractiva y de equipo de arrastre especializado, intensificando el programa de rehabilitación de vías y modernizando su operación, no sólo a puntos fronterizos, sino también hacia los principales puertos nacionales. De esta manera se fortalecerán los sistemas de transporte mexicanos y se beneficiará la diversificación de nuestras exportaciones.

Para hacer frente a estas considerables necesidades de recursos de los ferrocarriles, la inversión privada puede ser un importante complemento si se modernizan las tarifas y se establecen reglas claras que permitan la recuperación de las inversiones en los equipos adquiridos o reparados, que puedan ser utilizados por los usuarios en rutas operadas por los ferrocarriles, como sucede con las empresas ferrocarrileras estadounidenses y de otros países.

Dentro de esta estrategia de modernización del transporte, consideramos indispensable que se impulse aún más la integración de sistemas marítimo-terrestre-aéreos, mediante la celebración de convenios entre los distintos transportistas mexicanos para proporcionar servicios no sólo entre los centros de producción y consumo del interior y los puertos nacionales, sino también en puentes terrestres, como por ejemplo:

Coatzacoalcos-Salina Cruz; Altamira-Mazatlan y Altamira-Lázaro Cárdenas.

Esta política de coordinación de servicios entre ferrocarriles, autotransportes y líneas navieras y aéreas mexicanas evitará la desviación de carga nacional, vía puertos y puntos extranjeros, y propiciará la captación de tráficos internacionales a través de nuestro país. Por lo que se refiere al transporte aéreo, basados en la actual política de apertura es conveniente continuar promoviendo el establecimiento de nuevos servicios y rutas entre México y los diversos países de la Cuenca del Pacífico, lo que facilitará el desarrollo de los negocios y fomentará el incremento de la incipiente corriente turística de esta área a nuestro país.

A manera de conclusión, es necesario hacer especial énfasis en que la cooperación de los gobiernos y de la inversión privada de algunos países de la Cuenca del Pacífico es sumamente valiosa, tanto en recursos financieros como tecnológicos, para llevar adelante los programas de desarrollo y ampliación de la infraestructura de México. Ante el promisorio pero difícil reto que implica el cambio de la política económica, es imperativo apresurar el paso en la modernización de nuestra infraestructura para lograr la recuperación con base en el mercado externo y una inserción más eficiente en la economía global, lo que también se reflejará en que México pueda aprovechar en forma integral el enorme potencial que representan sus relaciones en la Cuenca del Pacífico.