

## CIRCULACION DE MERCANCIAS EN EL PACIFICO: MAZATLAN Y MANZANILLO

*Serafin Maldonado Aguirre\**

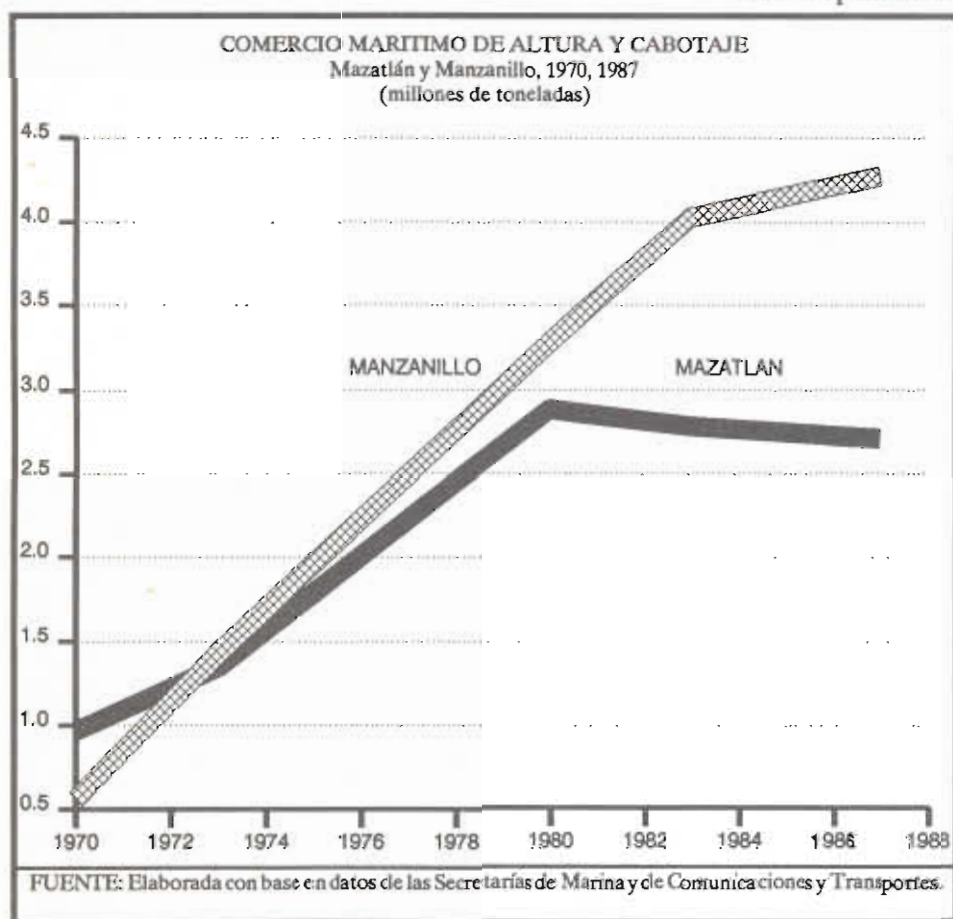
Los puertos mexicanos del litoral del Océano Pacífico han adquirido especial relevancia en los últimos años. El surgimiento de la Cuenca del Pacífico como región económica, sobre todo en su vertiente asiática, ha provocado la revalorización de ese litoral.<sup>2</sup> Del tonelaje total movido en 1988 por los puertos del Pacífico, 4 millones correspondieron a Manzanillo y 2.8 a Mazatlán. El objetivo de este trabajo es hacer un estudio comparativo entre Mazatlán y Manzanillo que permita vislumbrar cuáles son los factores que inciden en sus niveles de actividad.<sup>1</sup>

### EL COMERCIO DE ALTURA Y CABOTAJE

El comercio de altura y cabotaje<sup>3</sup> de Manzanillo ha superado tradicionalmente al de Mazatlán. Una excepción se dio en el año 1970, cuando el movimiento de cabotaje en el puerto sinaloense se incrementó, principalmente en salida de mercancías. Lo anterior fue reflejo de decisiones políticas del sexenio 1970-76 hacia la península de Baja California (la inmensa mayoría del movimiento de cabotaje registrado en Mazatlán está ligado a la península), cuyo ejemplo máximo fue la conversión del territorio de Baja California Sur en estado y la construcción de la carretera transpeninsular que vincula a Cabo San Lucas y San José del Cabo, en la parte extrema de la península, con Tijuana.

En 1980, Mazatlán tuvo mayores salidas de mercancías que Manzanillo, lo que estuvo relacionado claramente con el cambio sexenal. En ese año, la supremacía en salidas de cabotaje por parte de Mazatlán se debió en gran parte a las políticas del gobierno 1976-82 derivadas del Plan Nacional de Desarrollo urbano y los programas del Mar de Cortés y de Zonas Fronterizas.

A partir de 1983, Manzanillo supera a Mazatlán. Son los años del sexenio 1982-88, que asignó a



\* Investigador de la Facultad de Geografía, Universidad de Guadalajara.

Manzanillo el papel de principal puerto del Pacífico.<sup>4</sup> Sin embargo, en 1987 Mazatlán vuelve a recuperar su posición en el movimiento de cabotaje. Ello es engañoso, ya que en 1987 Manzanillo triplicó el movimiento de altura respecto a la cifra que alcanzó en el año crítico de 1983. El auge se muestra ya plenamente en 1988. Es probable que aun con instalaciones recién ampliadas, Manzanillo tuviera problemas para movilizar las mercancías. De ahí que, como todo parece indicarlo, el movimiento de cabotaje fuera desplazado hacia Mazatlán.

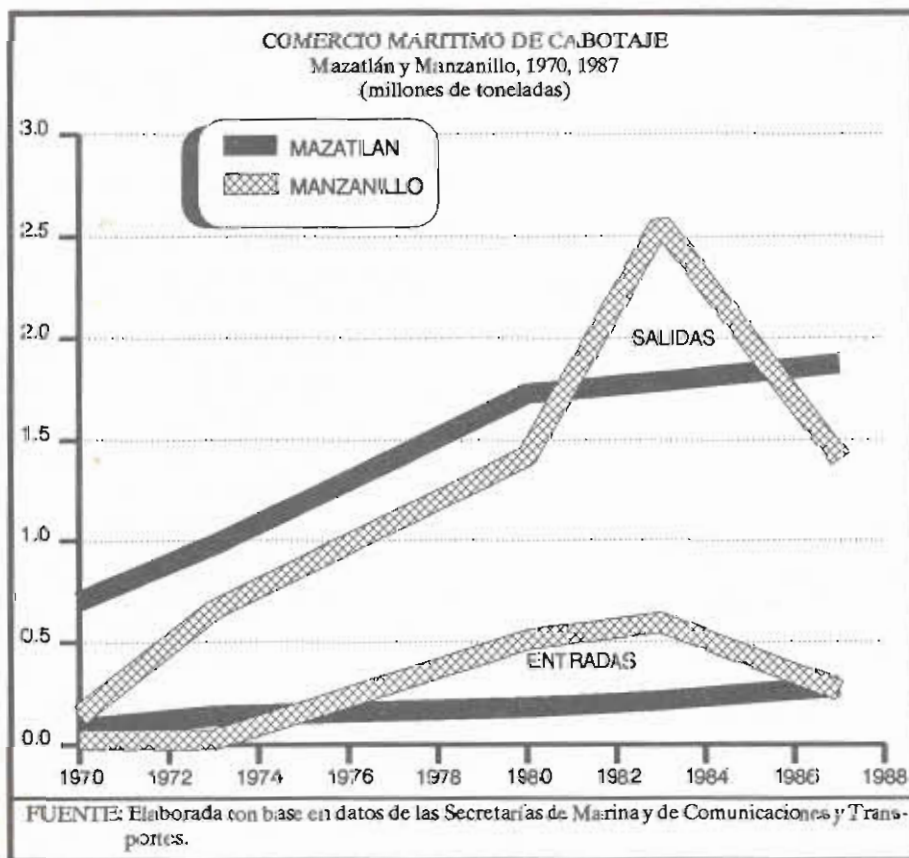
Manzanillo es un puerto apropiado para el comercio marítimo internacional; en todos los años entre 1970 y 1988 superó a Mazatlán. No obstante, su hegemonía no es absoluta. Las importaciones son el único rubro donde Manzanillo denota completo dominio. Las exportaciones observan el mismo comportamiento tradicional que el movimiento de cabotaje, sólo que aquí es más nítido el auge después de iniciado el sexenio 1982-88. No hay retroceso en 1987 como el registrado en el movimiento de cabotaje.

El sistema de transporte es determinante en los flujos de mercancías que movilizan Mazatlán y Manzanillo.<sup>5</sup> Los usuarios del puerto de Mazatlán utilizan preferentemente el transporte carretero y los de Manzanillo el transporte ferroviario. La tendencia registrada en 1988 indica que es posible que en el futuro, dadas las mejores condiciones portuarias, tanto el transporte carretero como el ferroviario será utilizado a favor de Manzanillo y en detrimento de Mazatlán.

El movimiento de cabotaje se realiza preferentemente por Mazatlán. Al mismo tiempo, ese tipo de comercio utiliza en su mayoría el transporte carretero cuando se efectúa por Mazatlán y el ferroviario cuando se envía a Manzanillo. Respecto al comercio de altura, éste tiene un comportamiento especial en cuanto al uso de medios de transporte terrestre.

Los datos aportados permiten expresar algunas consideraciones a manera de conclusión. Se ha podido observar que las coyunturas sexenales incidieron en el comportamiento del movimiento de mercancías, según las preferencias que cada gobierno dio a Manzanillo o Mazatlán. Los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, que mantiene continuidad con el Plan Nacional anterior,<sup>6</sup> refuerzan la hegemonía de Manzanillo sobre Mazatlán. En 1989, considerando el movimiento de altura y cabotaje, Mazatlán movió por ferrocarril 457 mil toneladas y Manzanillo 3 millones 875 mil.<sup>7</sup> La política de apertura comercial a que está sujeto el país en el presente gobierno, así como el objetivo de estrechar lazos con la Cuenca del Pacífico, parece que consolidará las tendencias de circulación de mercancías aquí descritas.

Por último, la orientación de las rutas de ferrocarril también influye en los volúmenes de mercancías que salen por Manzanillo y Mazatlán. Y lo hacen con mayor relevancia que los vaivenes sexenales, ya que la estructuración de esas rutas está diseñada en función del sistema eco-



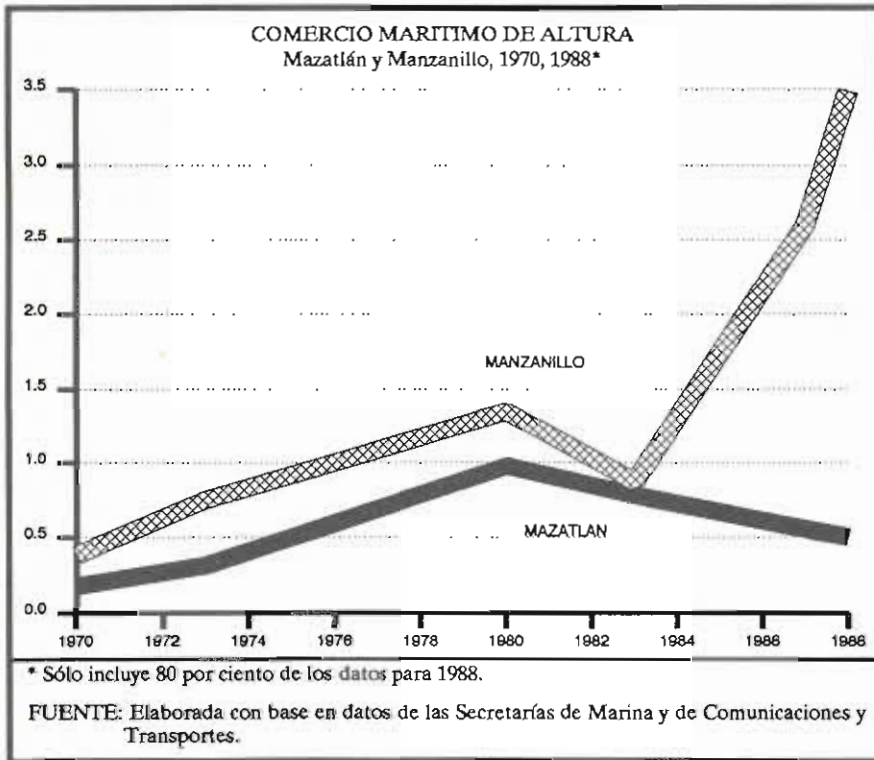
nómico nacional, centralizado en la ciudad de México y en forma cada vez más significativa en la ciudad de Guadalajara.<sup>8</sup> En 1970, incluyendo el movimiento de altura y cabotaje, Monterrey, Saltillo y la ciudad de Chihuahua movilizaron mercancías a través de Manzanillo. En 1988 hicieron algo similar esas ciudades, a excepción de Chihuahua, junto con Aguascalientes, Tampico, Altamira, Ciudad Mante, Río Bravo, Reynosa, Ciudad Victoria, San Luis Potosí, Durango, Gómez Palacio, Torreón, Ramos Arizpe, León y Lagos de Moreno. El volumen de mercancías que desplazan en conjunto esas ciudades es considerable: 6.4 por ciento del total movilizado por Manzanillo en 1988.<sup>9</sup> Algunas de las ciudades enumeradas son monoexportadoras, monoimportadoras o movilizadoras de mercancías circunstanciales, pero entre ellas hay ciudades que utilizan consuetudinariamente el puerto de Manzanillo. Un caso concreto. En 1970 Monterrey movilizó 10 693 toneladas, 1.9 por ciento del desplazamiento total de mercancías efectuado por Manzanillo en aquel año. En 1988, esta ciudad y su área metropolitana elevó la circulación de mercancías por Manzanillo a 27 398 toneladas, 1.9 por ciento del total registrado en ese puerto.<sup>10</sup> Monterrey no sólo moviliza cantidades elevadas de mercancías (incrementó su participación en 39.0 por ciento en 1988 con respecto a 1970) sino, sobre todo, gran diversidad de

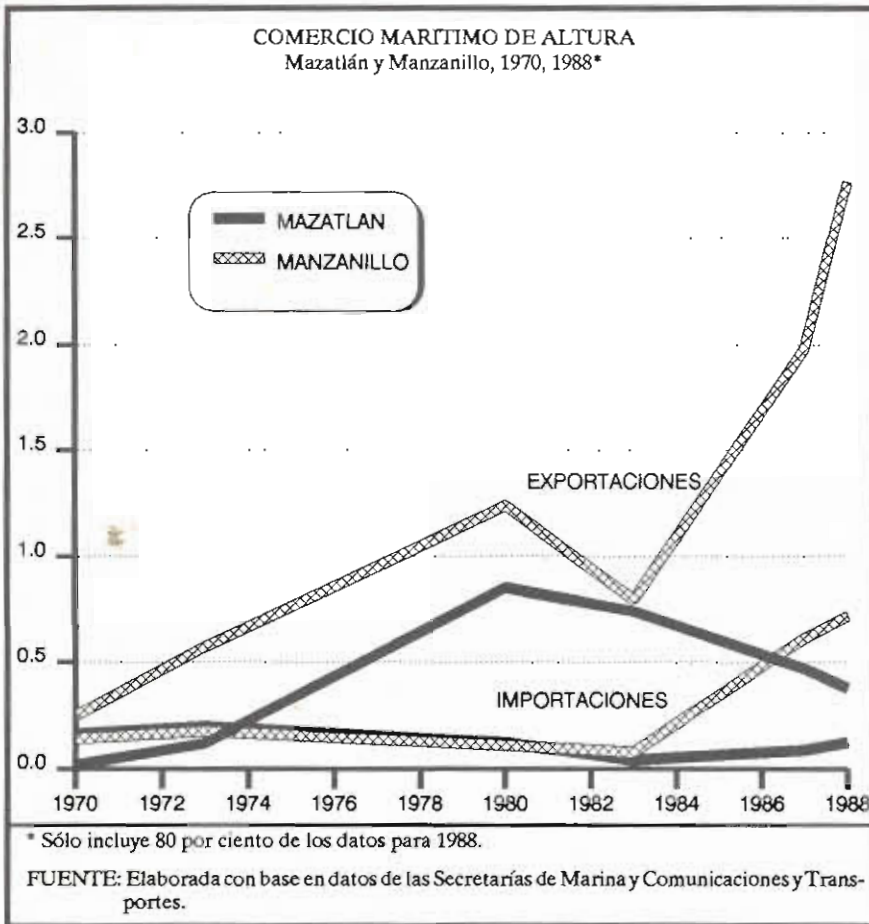
productos. Ello pese a que el punto natural de salida de Monterrey al Pacífico no es Manzanillo sino Mazatlán. Es claro que, al igual que Monterrey, el resto de las ciudades antes enumeradas (que corresponden a los estados de Nuevo León, Coahuila, Chihuahua, Durango, San Luis Potosí, Aguascalientes, Tamaulipas, Guanajuato y Jalisco) no utilizan a Manzanillo por ser el puerto más accesible, sino por la política portuaria gubernamental que **preferencia** el acondicionamiento de infraestructura en unos puertos y otros no y por el acceso a las vías de transporte, especialmente el ferroviario.

En términos relativos, en 1988 las ciudades de México y Guadalajara disminuyen su participación en el total de las mercancías con salida por Manzanillo. Ello se debe el número creciente de otros centros que han comenzado a movilizar sus mercancías por el puerto colimense. No obstante, puede observarse que en términos absolutos tanto la ciudad de México como Guadalajara aumentaron el tonelaje movilizado. Mientras en 1988 la ciudad de México incrementó su participación en 9.1 por ciento con respecto al año 1970, Guadalajara lo hizo en 58.9 por ciento, lo cual demuestra la creciente importancia de Guadalajara como centro económico regional.  $\alpha$

NOTAS:

- <sup>1</sup> Este artículo es un avance sobre la información recabada por el autor para el proyecto de investigación: "Modelo de desarrollo y vías de transporte terrestre, tres puntos vectoriales: Manzanillo, Mazatlán y San Blas, 1970-1989".
- <sup>2</sup> En 1983 los puertos mexicanos del Pacífico movieron (en números redondos e incluyendo el tráfico de cabotaje y altura) 41 millones de toneladas. Los puertos del Golfo movieron 107 millones. En 1987, los puertos del Pacífico movieron 47 millones de toneladas (no se incluye en esa cifra a los puertos de Sonora y Jalisco) y los puertos del Golfo transportaron 69 millones, sólo 64 por ciento con respecto a lo que movieron en 1983. Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Puertos Mexicanos) Catastro Portuario. México, CCT-PM, 1989, Pasim.
- <sup>3</sup> El comercio de altura es el que corresponde al comercio internacional (exportaciones e importaciones). El comercio de cabotaje por su parte corresponde a la movilización de mercancías entre puertos mexicanos.





<sup>6</sup> Secretaría de Programación y Presupuesto, *Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994*, Comercio Exterior, Vol. 39 (edición especial), 1989.

<sup>7</sup> Datos parciales para 1989 ya que no incluyen las mercancías movidas por carretera. Gerencia de la Región Pacífico (Gerencia del Tráfico Comercial), Ferrocarriles Nacionales de México, documento inédito, cifras preliminares.

<sup>8</sup> En 1970, del total absoluto de mercancías (558 182 toneladas) que salieron por Manzanillo, la ciudad de México movió 111 755 toneladas (20.0 por ciento) y Guadalajara 179 332 (32.1 por ciento). En 1988, considerando las zonas metropolitanas de esos centros urbanos, la ciudad de México movió por Manzanillo 123 065 toneladas (8.7 por ciento) y Guadalajara 304 230 (21.6 por ciento). Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección de Puertos y Marina Mercante. Documento inédito. Cifras preliminares, 1988. Cabe aclarar que el total absoluto de mercancías movilizado por el puerto de Manzanillo en 1988 fue de 3 488 483 toneladas; sin embargo se descontaron 2 079 444 toneladas acreditadas a la ciudad de Manzanillo por concepto de importación de combustible proveniente de varios países sudamericanos, Estados Unidos y Singapur, puesto que esa cantidad distorsionaba el análisis. La cifra base tomada para calcular el porcentaje fue 1 409 039 toneladas.

<sup>4</sup> Secretaría de Programación y Presupuesto, *Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988*, México, 1983, p. 404.

<sup>5</sup> Estos puertos tienen servicio de ducto. Sin embargo, se omite aquí ese tipo de transporte. En primer lugar porque su uso es muy reducido (a excepción de Manzanillo en 1988) y en segundo lugar, porque no afecta los objetivos de este análisis.

<sup>9</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección de Puertos y Marina Mercante, *op. cit.*

<sup>10</sup> Secretaría de Marina, *Estadística del movimiento portuario 1970*, tomo III, s/a.

