

EL MAR Y SUS RECURSOS EN LA CUENCA DEL PACIFICO

Aportes de la Universidad de Colima IV

Dr. Fernando Alfonso Rivas Mira
Coordinador



Universidad de Colima



**Red Nacional de
Investigadores sobre la
Cuenca del Pacífico**

COMERCIO INTERNACIONAL

ACTIVIDAD DE MAZATLAN COMO PUERTO COMERCIAL Y SU INTERACCION CON LA PESCA Y EL TURISMO*

Serafin Maldonado Aguirre**

Facultad de Geografía, Universidad de Guadalajara

INTRODUCCION

Mazatlán es uno de los puertos mexicanos más importantes de las costas mexicanas del Océano Pacífico. Sólo es superado por Manzanillo (1) y Guaymas. Hay otros puertos de ese litoral que mueven volúmenes mayores de carga. Tal es el caso de Isla de Cedros (BCN), Guerrero Negro (BCS) y Salina Cruz (Oaxaca). Sin embargo, estos últimos puertos movilizan casi un solo producto: Sal o petróleo. La importancia de Mazatlán se deriva de la gran variedad de productos que transitan por sus muelles.

En este trabajo se hace un esbozo de los flujos comerciales que se verifican a través de Mazatlán en el periodo 1970-1990. Al mismo tiempo, se tratará de ver cual es la interrelación entre esa actividad comercial del puerto con la pesca y el turismo.

FLUJOS COMERCIALES

Los flujos comerciales que confluyen en Mazatlán tienen origen y destino en distintos ámbitos del territorio nacional. Los diferentes volúmenes de mercancías con que participa cada uno de esos lugares está en relación al tipo de comercio específico.

COMERCIO DE ALTURA O INTERNACIONAL (2).

En 1970 Mazatlán movilizó 180 mil toneladas de mercancías. El área geográfica de donde provenían la mayor parte de esos productos abarcaba al estado de Sinaloa, y Nayarit. Estos estados contribuyeron con 86% de las mercancías que fluyeron por aquel puerto. Coahuila, Michoacán, Sonora, Distrito Federal y Jalisco contribuyeron con el restante 14%. Las dos últimas entidades tuvieron participación verdaderamente marginal (3). Las exportaciones fueron las que mayor volumen registraron: sumaron 90% de un total de 162 mil toneladas movilizadas. Las importaciones estuvieron circunscritas casi exclusivamente a Sinaloa. El Distrito Federal se adjudicó sólo tres toneladas de un total de 17

En 1988, el área geográfica que conformaron los estados del país que movilizaron mercancías a través de Mazatlán, se modificó sustancialmente. Ese año se movilizaron 500 mil toneladas en total. En esta ocasión las importaciones fueron superiores a las exportaciones: las primeras contabilizaron 75 % y las segundas 25% del total antes mencionado. Las entidades federativas que movilizaron mercancías fueron: Sinaloa, Jalisco, Querétaro, Nayarit, Distrito Federal y Sonora.

Estos estados contabilizaron 93% del comercio total. El restante 7% estuvo distribuido entre Durango, Michoacán, Morelos, Estado de México, Guerrero y Puebla. Estas últimas cinco entidades junto con Jalisco, Querétaro y Distrito Federal, sólo participaron en el renglón de importaciones.

Si trasladamos el enfoque geográfico de las entidades Federativas hacia las ciudades específicas involucradas en la movilización de mercancías a través de Mazatlán, tenemos el siguiente panorama.

En 1970, las ciudades que movilizaron mercancías por Mazatlán fueron: Mazatlán, La Primavera, Tepic, El Dorado, Torreón, Apatzingán, El Molino y Puga. Estas poblaciones sumaron 78% del total que fluyó por el puerto. Las ciudades de Rosales, Cd. Obregón, Culiacán, Los Mochis, Guasave, El Roble, Distrito Federal, Guaymas, Guadalajara, Hermosillo y Caborca, apenas si contabilizaron el restante 25% del total. Las importaciones fluyen exclusivamente hacia la ciudad de Mazatlán y el Distrito Federal. Las exportaciones se distribuyen entre todas las ciudades mencionadas.

En 1988 la participación de las ciudades en las exportaciones fue escasa y mayoritaria en las importaciones. En este último aspecto es necesario resaltar la contribución de Guadalajara, Mazatlán, Querétaro, Distrito Federal, Culiacán, Acajoneta, La Barca, Cd. Obregón y Ocotlán. Junto a esas localidades, de manera marginal, están 15 ciudades más. En el renglón de exportaciones se registra a Culiacán, Mazatlán, Tepic, Durango, Hermosillo, Navojoa, Cd. Obregón y Guasave.

COMERCIO DE CABOTAJE O NACIONAL.

El comercio de Cabotaje abarca también a gran número de ciudades del país. Las más importantes en cuanto a volumen de mercancías movilizadas son: Mazatlán, Distrito Federal, Guadalajara, Monterrey y Tepic. Es necesario resaltar la participación del Distrito Federal y Guadalajara. Esas dos grandes ciudades son las que movilizan, después de Mazatlán, la mayor parte de mercancías.

TRANSPORTE TERRESTRE

La infraestructura carretera y ferroviaria pone en desventaja a Mazatlán respecto a otros puertos del Pacífico, principalmente ante Manzanillo y San Blas. El origen de Mazatlán como puerto comercial está estrechamente ligado a la historia de San Blas y Manzanillo. San Blas tuvo una importancia relevante desde la época colonial, pero fue durante todo el siglo XIX que se convirtió en el segundo puerto más importante en las costas mexicanas del Océano Pacífico, después de Acapulco. Cuando el Cantón nayarita se separó del estado de Jalisco en 1869, la ciudad de Guadalajara tuvo en Manzanillo una nueva salida al mar. Al igual que Nayarit, el estado de Colima ya había sido segregado de la entidad jalisciense. En 1909, la construcción de la vía de ferrocarril Guadalajara-Manzanillo consolidó a este último lugar como puerto de altura y, al mismo tiempo, selló la suerte de San Blas: el puerto nayarita quedaría desde entonces sumido en el olvido. El declive de San Blas hizo posible que Mazatlán se consolidara por fin como puerto de Altura. Hoy en día, Mazatlán es uno de los tres puertos claves para las futuras medidas de descentralización que requiere el país. Los otros dos son Acapulco y San Blas(4). Los tres puertos mencionados están llamados a ser lugares claves en el tendido de vías paralelas de transporte ferroviario de costa costa.

En los diez últimos años, Mazatlán ha ido perdiendo ventaja ante Manzanillo. Hasta 1970, el puerto mazatleco superaba a Manzanillo. La situación empezó a cambiar parcialmente a partir de 1973 y se intensificó después de 1983. En 1989, el puerto colimense movilizó el triple de carga total (altura y cabotaje) con respecto al puerto sinaloense. Aquél registró 6,087,344 toneladas y éste 2,115,360. Lo grave para Mazatlán es que en los dos últimos años disminuyó su participación en el volumen de mercancías en que tradicionalmente ha superado a Manzanillo: el movimiento de Cabotaje, sobre todo en el rubro de salidas. Aún cuando el declive en el tráfico de Cabotaje se registra también en Manzanillo, es sintomático que el puerto colimense empiece a sobresalir también en un renglón que hegemonizaba Mazatlán, salvo 1983, desde hace 20 años (5). La

disminución dramática de las salidas de Cabotaje tanto en Mazatlán como en Manzanillo en los dos últimos años, es una muestra palpable de los efectos de la reorientación comercial del país hacia los mercados internacionales iniciada a mediados de la presente década.

En 1988, 22 entidades federativas (más de 90 ciudades del País) movilizaron mercancías a través de Manzanillo. Dada la actual estructura de transporte terrestre, el puerto colimense atrae el flujo mercantil de ciudades que en otras condiciones desembocarían en Mazatlán. Tal es el caso de Río Bravo y Reynosa (Tamaulipas); Monterrey, San Nicolás de los Garza y Santa Catarina (Nuevo León); Gómez Palacio Durango (Durango) (6). Lo que hace que Manzanillo supere a Mazatlán es, más que la infraestructura portuaria, la estructura de las vías de transporte ferroviario.

Manzanillo utiliza preferentemente el transporte ferroviario, Mazatlán el transporte carretero.

Este tipo de relación diferencial se expresa también en otros aspectos. Manzanillo es el puerto por excelencia para el comercio de Altura o internacional. Mazatlán es el puerto preferido para el comercio de cabotaje o nacional. Por otra parte, Manzanillo, en el renglón del comercio internacional, es utilizado por las empresas más grandes de México y las empresas transnacionales. Mazatlán, en cambio, es empleado preferentemente por la empresa pública (Pemex, Fertimex, Banrural, etc) y social (ejidos, cooperativas). Son estas dos últimas tipos de empresa las que utilizan el ferrocarril para llegar a Mazatlán, pese a los grandes rodeos(7).

Si Mazatlán no llegara a convertirse en uno de los tres vectores portuarios, junto a Acapulco y San Blas, su porvenir será incierto como puerto comercial. Quedará entre Topolobampo (8) y San Blas (9) y por tanto sus posibilidades comerciales se verán seriamente disminuidas. En este contexto, el puerto de Mazatlán, para sobrevivir como puerto comercial, requiere de la construcción del tramo ferroviario que le hace falta para comunicarse a Durango (10) y asimilar el comercio del noroeste del país que hoy día se ve obligado a bajar hasta Manzanillo. El comercio de esa área del territorio nacional, aun cuando resurgiera San Blas, preferiría locacionalmente a Mazatlán. Por

otra parte, si el puerto de San Blas no se llegara a rehabilitar como puerto de altura y por tanto no se construye la vía de ferrocarril Aguascalientes-San Blas; es indudable que Mazatlán saldrá beneficiado con esa situación. Sobre todo si las rutas carreteras Ruiz-Zacatecas y Aguascalientes-Tepic (11) se concluyen. Con estas carreteras, las mercancías que provienen del área de influencia natural de San Blas y que hoy salen por Manzanillo, podría una parte mayoritaria de ellas canalizarse hacia Mazatlán. Tal es el caso concreto de ciudades como Tampico, Altamira, Cd. Mante, Cd. Victoria (Tamaulipas); San Luis Potosí (San Luis Potosí); Aguascalientes (Aguascalientes); León (Guanajuato), San Juan de los Lagos, Jocotepec, Lagos de Moreno, Tala, Talpa, Ahualulco y Ameca (Jalisco); Compostela y Acaponeta(Nayarit) (12). Otra de las carreteras que vendría a beneficiar a Mazatlán, aunque en menor grado que las rutas Ruiz-Zacatecas y Tepic-Aguascalientes, sería la ruta de Hidalgo del Parral-Culiacán. De concluirse esa carretera, la parte sur del estado de Chihuahua y el área centro-norte de Coahuila tendrían salida más expedita hacia el Pacífico.

Dadas las posibles perspectivas para el futuro, es aconsejable que en Mazatlán persistan las características que registra actualmente en cuanto a diversificación de actividades: debe seguir siendo a la vez puerto comercial, turístico y pesquero.

COMERCIO, PESCA Y TURISMO

Mazatlán es el único puerto del país que conjuga el carácter comercial, pesquero y turístico en un relativo grado de equilibrio (13). Además, es el puerto más poblado del país (14), después de Acapulco y Veracruz.

Algunos puertos eminentemente turísticos, dadas las tendencias hacia la Cuenca del Pacífico, empiezan a incursionar en la actividad comercial. Tal es el caso de Acapulco y, en menor grado,

Puerto Vallarta (15). Algunos casos concretos demuestran que la actividad comercial y turística no se contraponen sino que se complementan (16).

Mazatlán debe explotar el privilegio de sus recursos marinos (17) y turísticos, conjugándolos sabiamente con la actividad comercial (18). El puerto tiene carencias en infraestructura, pese a los apoyos esporádicos que recibe (19). Por otra parte, tiene limitaciones de orden físico: carece de una amplia "reserva territorial" y de grandes volúmenes de agua (20).

La actividad pesquera fue una de tantas vertientes en que el puerto buscó consolidarse. Primero se apoyó en la pesca camaronera; después en el ramo turístico (21). Aquella primera faceta ha ido decayendo, pero ha sido sustituida eficazmente por la captura y procesamiento industrial de atún.

El Atún representa alrededor de 30% del total del comercio internacional movilizado a través del puerto de Mazatlán. En 1988 y 1989, aquel producto se exportó a Italia, Japón, Puerto Rico y Tailandia.

CONCLUSION

Pese a todas las deficiencias en infraestructura, Mazatlán es y debe seguir siendo un puerto comercial. Debe consolidarse como tal en el contexto abierto por la Cuenca del Pacífico en tanto posible región económica.

La construcción del tramo ferroviario entre Mazatlán y Durango se hace indispensable para consolidar la faceta comercial del puerto. Las rutas carreteras Zacatecas-Ruiz y Aguascalientes-Tepic vendrán a beneficiar a Mazatlán; siempre y cuando no se rehabilite a San Blas como puerto de Altura. En cambio, la terminación de la carretera Hidalgo del Parral-Culiacán podría arrojar resultados benéficos más seguros, al extender el área de influencia del puerto hacia los estados de Chihuahua y Coahuila.

La pesca y el turismo son actividades que no se contraponen al carácter comercial del puerto. La ciudad de Mazatlán adquirirá mayor proyección

económica si logra conjugar adecuadamente esas tres facetas y convertirse de esa forma en importante centro de desarrollo para la vasta área centro-norte del país.

NOTAS.

*Este documento es un avance del proyecto de investigación: "Modelo de desarrollo y vías de transporte terrestre. El caso de la Región de Occidente. Tres puntos vectoriales: Manzanillo, Mazatlán y San Blas, 1970-1989".

**Licenciado en Economía y Maestro en Estudios Regionales. Actualmente es profesor-investigador en la Facultad de Geografía, Universidad de Guadalajara.

(1) Manzanillo está siendo impulsado para que sea "el puerto principal del centro y occidente del país". Por eso lo están dotando de la infraestructura portuaria y de transporte adecuada para lograr ese fin. Esa es una de las causas de su hegemonía sobre Mazatlán. Véase Gobierno Federal, Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, México, PP, 1983, P.414.

(2) Cifras redondeadas.

(3) En lo sucesivo la relación de estados y ciudades se hará por orden de importancia en relación a su participación comercial a través del puerto de Mazatlán.

(4) Este tema lo abordo más ampliamente en un artículo que saldrá publicado próximamente en la revista Comercio Exterior.

(5) La diferencia en el renglón de salidas de Cabotaje entre Manzanillo y Mazatlán se localiza principalmente en el rubro de carga de minerales y derivados de petróleo, tipos de productos que se movilizan casi exclusivamente por ferrocarril, medio de transporte que sí llega más eficazmente a Manzanillo que a Mazatlán. El puerto sinaloense, pese al declive absoluto de las salidas de cabotaje, seguirá dominando a Manzanillo en el renglón de carga general. Este tipo de productos se mueve prioritariamente por carretera. Véase Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Movimiento de Carga y Buques, 1988 (pp. 57,69) Y 1989 (pp. 58,72).

(6) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Cifras Preliminares, documento inédito, Dirección de Puertos y Marina Mercante, 1990.

(7) Archivo de Ferrocarriles Nacionales de México, Gerencia Regional Guadalajara, documentos inéditos, 1990.

(8) Un puerto al que las perspectivas internacionales parecen augurarle un gran futuro. Puede llegar a convertirse en el puerto del corredor industrial Denver-Albuquerque-Phoenix-Nogales. Véase a José Luis Ramírez, "La conexión trilateral Japón-México-Estados Unidos. Reordenamiento Territorial Mexicano, periodo 1970-1990", Universidad de Colima, Red Nacional de Investigadores sobre la Cuenca del Pacífico (Aportes de la Universidad de Colima II), 1991; véase también a Guillermo Farber, "Sinaloa", *Excelsior* (24 de mayo de 1991), P. 8-A.

(9) El resurgimiento del puerto de San Blas opacará a Manzanillo al igual que a Mazatlán.

(10) El Plan Sexenal 1934-1940 pretendió, en el contexto global de la estrategia de nacionalización de los ferrocarriles, concluir esa vía de ferrocarril. Recientemente, ese viejo proyecto de concluir el tramo de El Salto-Mazatlán ha sido retomado por el gobierno sinaloense. Sectores sociales de Durango también ha manifestado ese interés recientemente. Incluso han dado a conocer posibles costos: 800 mil millones de pesos. Véase a Antonio E. Vera, *La Situación Ferrocarrilera Mexicana*, México, edición del autor (superintendente de la División del Golfo de los Ferrocarriles Nacionales de México), 1935, pp. 262-263; también a Jorge Cárdenas Elizondo, "Sinaloa en la Cuenca del Pacífico", *Comercio Exterior*, Vol. 38, Núm. 6 (junio), 1988, pp. 505-509; también a *Excelsior* (14 de septiembre 1990), P. 58-A.

(11) Estas rutas están en pleno proceso de construcción, véase a R. Pérez-Ayala, "Nayarit, gobernar es rectificar" *Excelsior* (19 de septiembre de 1990), pp. 1A. y 8-A; también *La Jornada* (21 de octubre de 1990), reportaje de Rosa Rojas, Parte I, p.12. (12) Ciudades tomadas del área de influencia de San Blas conformada con base al flujo de mercancías que salió por Manzanillo en 1988. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, datos preliminares, documento inédito, Dirección de Puertos y Marina Mercante, 1990.

(13) Manzanillo tiene también actividades diversificadas, pero en el puerto colimense no es tan importante la pesca. El resto de los puertos son simplemente comerciales, industriales, o pesqueros.

(14) En 1970, Mazatlán registra 167 mil habitantes. En 1990, ascendió a 314,249. México, XI Censo General de Población y Vivienda. Cifras Preliminares, INEGI-SPP, Aguascalientes, 1990.

(15) La nueva autopista México-Acapulco parece que está intensificando la movilización de mercancías a través del tradicional puerto turístico. En realidad, de consolidarse esa tendencia, Acapulco sólo estaría recuperando la antigua vocación comercial que le dio vida inicialmente durante la Colonia. Si la vía de ferrocarril México-Acapulco se concluyera, actualmente llega sólo hasta Iguala, seguramente ese flujo se incrementaría enormemente. Hay algunas voces que ya se están expresando para alertar acerca de los riesgos de que Acapulco sea invadido por la actividad comercial y se ponga en riesgo la pujante actividad turística. Véase al respecto las declaraciones de Javier Morlett Macho (director de Operación y Servicios Portuarios de Acapulco, S.A. de C.V.) vertidas en el artículo: "Acapulco, ¿puerto turístico o comercial?", *Puertos Mexicanos*, septiembre de 1990, Núm.9, p.6. En Puerto Vallarta el problema aún no es causa de alarma como en el caso de Acapulco. Sin embargo, la tendencia del puerto es a crecer aceleradamente. Ya es la segunda ciudad más importante de Jalisco. Tiene alrededor de cien mil habitantes. Esa cifra seguramente se multiplicará cuando se concluya la carretera Guadalajara-Ameca-Mascota-Puerto Vallarta programada para concluirse en 1992. En la actualidad Puerto Vallarta comercializa hacia el exterior, vía marítima, los productos agropecuarios de la zona. Asimismo, esta importando los insumos que su propia actividad turística le reclama. La tendencia apunta a que Puerto Vallarta adopte también carácter de puerto comercial en el futuro cercano. Léanse las declaraciones de David Reyes Irigoyen, jefe de Aduanas de Puerto Vallarta, *Excelsior* (15 de mayo de 1991), p.2, Sección Estados.

(16) El puerto Más ha avanzado en la integración de actividades comerciales y turísticas en el país es Manzanillo. La relevancia que ha adquirido el puerto colimense permite aseverar

que tales facetas no se contraponen sino que se complementan. La moderna autopista que hoy vincula a Manzanillo con Guadalajara y en general el resto de infraestructura que está recibiendo ese puerto, lo está consolidando como un importante centro turístico de primer orden. Véase a Genevieve Bianchi, "Turismo, territorio y poder local en Manzanillo: evaluación actualizada", Universidad de Colima-Red Nacional de Investigadores sobre la Cuenca del Pacífico (Aportes de la Universidad de Colima III), Colima, 1991, pp. 28-34.

(17) Cuenta con 80 mil kilómetros de litoral, 5 mil 900 hectáreas de esteros, así como una rica variedad de peces: camarón, sardina, atún, barrilete, cazón, liza y sierra. Cfr. en Secretaría de

Gobernación-Gobierno del estado de Sinaloa, Los Municipios de Sinaloa, México, SG-GES (Colección: Enciclopedia de los municipios de México), 1987, pp. 66-71.

(18) Algunas voces insisten en conservar esta actividad pese a la competencia de Manzanillo y a la que ejercerá Topolobampo en el corto plazo. Véase a Guillermo Farber, "Noches de Mazatlán", Excélsior (29 de mayo de 1991), p.27-A.

(19) Obras menores como la construcción de la terminal especializada de contenedores, La Jornada (4 de marzo de 1991), p.25.

(20) Guillermo Farber, op.cit., p.22-A.

(21) José Enrique Vega Ayala, "Ay, mi Mazatlán", Memoria, I Congreso de Historiadores Sinaloenses, Culiacán, IIES-UAS, junio 1984, s/p.

COMERCIO INTERNACIONAL
MAZATLAN
1970

CUADRO NUM. 1

ORIGEN DE LAS EXPORTACIONES			DESTINO DE LAS IMPORTACIONES		
CIUDAD	TONELADAS	%	CIUDAD	TONELADAS	%
MAZATLAN, SIN.	31,218	19.00	MAZATLAN, SIN.	17,608	99.98
LA PRIMAVERA, SIN.	29,690	18.30	DISTRITO FEDERAL	3	0.17
TEPIC, NAY.	27,917	17.20			
EL DORADO, SIN.	26,594	16.39			
TORREON, COAH.	9,447	5.80			
APATZINGAN, MICH.	9,335	5.70			
EL MOLINO, NAY.	6,967	4.29			
PUGA, NAY.	5,259	3.24			
ROSALES, SIN.	4,189	2.58			
CO. OBREGON, SON.	2,246	1.38			
CULIACAN, SIN.	2,223	1.40			
LOS MOCHIS, SIN.	2,083	1.20			
GUASAVE, SIN.	1,675	1.00			
EL ROBLE, SIN.	951	0.59			
DISTRITO FEDERAL	786	0.48			
GUAYMAS, SON.	475	0.29			
COHA, NAY.	460	0.28			
GUADALAJARA, JAL.	398	0.21			
HERMOSILLO, SON.	324	0.20			
CABORCA, SON.	95	0.06			
TOTALES	162,269	100.00		17,611	100.00

FUENTE: Elaborada con base en la Secretaría de Marina

COMERCIO INTERNACIONAL
MAZATLAN
1988*

CUADRO NUM. 2

ORIGEN DE LAS EXPORTACIONES			DESTINO DE LAS IMPORTACIONES		
CIUDAD	TONELADAS	%	CIUDAD	TONELADAS	%
CULIACAN, SIN.	50,249	40.96	GUADALAJARA, JAL.	128,420	33.88
MAZATLAN, SIN.	34,971	28.50	MAZATLAN, SIN.	98,866	26.08
TEPIC, MAY.	19,092	15.56	QUERETARO, QRO.	67,775	17.88
DURANGO, DGO.	6,497	5.29	DISTRITO FEDERAL	21,661	5.71
HERMOSILLO, SON.	5,471	4.46	CULIACAN, SIN.	11,769	3.10
NAVJOJA, SON.	4,828	3.93	ACAPONETA, MAY.	8,000	2.11
CO. OREGON, SON.	1,450	1.18	LA BARCA, JAL.	5,500	1.45
GUASAVE, SIN.	132	0.01	CO. OREGON, SON.	5,000	1.31
			OCOTLAN, JAL.	4,000	1.05
			TEPIC, MAY.	3,393	0.08
			YARUTEPEC, MOR.	2,481	0.06
			OJUELOS, JAL.	2,347	0.06
			MORELIA, MICH.	2,000	0.05
			ZAMORA, MICH.	2,000	0.05
			ACATLAN, JAL.	2,000	0.05
			TOLUCA, MEX.	2,000	0.05
			SALVADOR ALVARADO, SI	2,000	0.05
			IGUALA, GRO.	1,172	0.03
			CO. GUZMAN, JAL.	1,034	0.02
			PUEBLA, PUE.	935	0.02
			APATZINGAN, MICH.	750	0.01
			PATZCUARO, MICH.	500	0.01
			URUAPAN, MICH.	500	0.01
			ZITACUARO, MICH.	500	0.01
			S. JUAN DEL RIO, QRO.	500	0.01
TOTALES	122,690	100.00		379,002	100.00

*Sólo incluye 80% de la información. De ese total, se omiten 95,231 toneladas por no estar preciso el origen y destino de las mercancías.

FUENTE: Elaborada con base en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

COMERCIO DE CABOTAJE
MAZATLAN
1970

CUADRO NUM. 3

ORIGEN DE LAS ENTRADAS TERRESTRES			DESTINO DE LAS SALIDAS TERRESTRES		
CIUDAD	TONELADAS	%	CIUDAD	TONELADAS	%
MAZATLAN, SIN.	56,779	70.00	MAZATLAN, SIN.	683,599	97.00
GUADALAJARA, JAL.	10,077	12.41	DISTRITO FEDERAL	10,514	1.49
DISTRITO FEDERAL	4,480	5.52	GUADALAJARA, JAL.	4,915	0.70
TEPIC, NAY.	2,315	2.85	MONTERREY, N.L.	4,096	0.69
MONTERREY, N. L.	2,271	2.80	TEPIC, NAY.	1,183	0.17
DURANGO, DGO.	1,528	1.90	CULIACAN, SIN.	187	0.03
SAN BLAS, NAY.	1,101	1.36	LEON, GTO.	134	0.02
SAN LUIS POTOSI, S	492	0.60	HERMOSILLO, SON.	94	0.01
MORELIA, MICH.	344	0.42	CD. OBREGON, SON.	74	0.01
CORDOBA, VER.	278	0.34	GOMEZ PALACIO, DGO.	65	0.00
ORIZABA, VER.	254	0.31	PTO. VALLARTA, JAL.	60	0.00
ESTACION MARMOL, S	159	0.20	DURANGO, DGO.	40	0.00
TORREON, COAH.	145	0.18	LA PAZ, BCS.	37	0.00
ACAPONETA, NAY.	108	0.13	ROSARIO, SIN.	20	0.00
CULIACAN, SIN.	101	0.12	LOS MOCHIS, SIN.	18	0.00
LA PIEDRA, MICH.	87	0.11	NOGALES, SON.	13	0.00
EL ROBLE, SIN.	83	0.10	QUERETARO, QRO.	13	0.00
EL DORADO, SIN.	68	0.08	CHIHUAHUA, CHIH.	12	0.00
HERMOSILLO, SON.	48	0.06	TAMPICO, TAMPS.	10	0.00
GUERRERO, MEGRO, B	35	0.04	TUXPAN, NAY.	10	0.00
MONTEMORELOS, N.L.	35	0.04	TORREON, COAH.	5	0.00
CD. OBREGON, SON.	32	0.04	HAVOJDA, SON.	4	0.00
LEON, GTO	20	0.02	TIJUANA, BCN.	2	0.00
CHIAPAS, CHIS.	10	0.01			
CONCORDIA, SIN.	4	0.00			
TOTALES	81,144	100.00		705,906	100.00

FUENTE: Elaborada con base en la Secretaría de Marina.

Seminario "El mar y sus recursos"

CUADRO NUM. 4

COMERCIO MARITIMO (TONELADAS)

AÑO	ALTURA				TOTALES		CABOTAJE				TOTALES		TOTALES	
	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES		ALTURA		ENTRADAS		SALIDAS		CABOTAJE		ALTURA Y CABOTAJE	
	MAZATLAN (1)	MANZANILLO (2)	MAZATLAN (3)	MANZANILLO (4)	MAZATLAN (1+3)	MANZANILLO (2+4)	MAZATLAN (5)	MANZANILLO (6)	MAZATLAN (7)	MANZANILLO (8)	MAZATLAN (5+7)	MANZANILLO (8+8)	MAZATLAN (1+3)+(5+7)	MANZANILLO (2+4)+(6+8)
1970	162,269	139,878	17,611	247,652	179,880	387,531	81,144	24,368	705,906	146,283	787,050	170,651	966,930	558,182
1973	193,494	175,606	118,967	572,409	312,462	748,016	143,878	24,928	893,017	661,345	1'036,895	686,273	1'349,357	1'434,290
1980	123,991	109,677	852,015	1'240,078	976,006	1'349,775	184,385	512,960	1'725,617	1'418,762	1'910,002	1'931,742	2'886,008	3'281,497
1983	39,776	76,613	739,719	794,887	779,495	871,490	217,262	556,262	1'787,069	2'560,954	2'004,331	3'157,216	2'783,826	4'028,706
1987	85,523	616,208	466,904	1'984,463	552,427	2'600,671	285,524	266,972	1'873,289	1'408,585	2'158,813	1'675,557	2'711,240	4'276,288
1988*	123,145	721,529	379,002	2'766,954	502,247	3'488,483	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	—	—	—	—

*Solo incluye el 80% de los datos para ese año.

Abreviaturas: n.d. = no disponible.

Fuente: Elaborada con base en datos de las Secretarías de Marina y Comunicaciones y Transportes.

Transporte Terrestre de Mercancías Altura y Cabotaje (Toneladas)

Cuadro N° 5

Año	carretera		Ferrocarril	
	Mazatlán	Manzanillo	Mazatlán	Manzanillo
1970	943,622	380,213	23,307	178,009
1973	1'207,740	532,501	132,235	899,577
1988*	207,647	506,670	141,006	807,138

*Sólo incluye el 80% de la información. Se omiten 95,231 tons. por estar impreciso el uso del transport

FUENTE: Elaborada con base en datos de la Secretaría de Marina y Trnsportes.

Cuadro No. 6

MOVIMIENTO TURISTICO EN MAZATLAN

AÑO	RESIDENTES EN EL EXTRANJERO		TOTAL DEL	
	NACIONALES	EXTRANJEROS	TOTAL	PAIS
1984	6,591	246,467	253,058	4'683,204
1985	6,591	192,548	197,797	4'213,946
1986	4,967	185,521	190,488	4'635,523
1987	6,419	232,607	239,026	5'414,991

FUENTE: Elaborada con base en INEGI, Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1988-1985.

Cuadro N° 7

Exportación Pesquera Mazatlán (Toneladas)

Año	Camaron	Atún	Pescado	Calamar	Pescado Cocido
1982	2,126				
1983	1,760				
1984	762				
1985	481				
1986	912	9,397			
1987	421	22,980			
1988		34,615			
1989		30,536	172	24	704

FUENTE: Movimiento de Carga y Buques, 1988, 1989, SCT.

EXPORTACION DE ATUN
MAZATLAN

Cuadro Núm. 8

PAIS	A Ñ O S	
	1988	1989
Italia	15,028	19,073
Japón	11,441	6,545
Puerto Rico	8,146	2,025
Tailandia		2,893
TOTALES	34,615	30,536

FUENTE: MOVIMIENTO DE CARGA Y BUQUES, 1988 y 1989, SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

MAPA "A"

MAPA DE CARRETERAS, 1990

