

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

LA PESCA Y LOS PRINCIPALES PUERTOS PESQUEROS EN MEXICO

Jorge Poo Hurtado

Carlos Ramírez Estrada, Anabel Quinero Marmol H.

INTRODUCCION

La globalización de la economía mundial se perfila como uno de los rasgos importantes que dominarán el siglo XXI. El nuevo orden internacional de la era 2000 se definirá por la interrelación complementaria y contradictoria de tres grandes bloques geoeconómicos en formación bajo los proyectos de la Cuenca del Pacífico, el Mercado Común Norteamericano (T.L.C.) y la Comunidad Europea, y las perspectivas latinoamericanas sobre todo después de la Primera Cumbre Iberoamericana.

Durante la década de los ochentas, nuestro país atravesó por tiempos difíciles en las esferas económica y política; además sufrió una crisis extremadamente grave, que afectó a la mayor parte de las actividades económicas causando un marcado estancamiento.

El primero de diciembre de 1988, cuando tomó posesión como Presidente de México, el Lic. Carlos Salinas de G., se encontró con una economía muy deteriorada. Así, en su programa del Plan Nacional de Desarrollo había dos objetivos esenciales que atender de inmediato: 1) la renegociación de la deuda externa e interna y 2) la apertura del país.

Mediante la renegociación exitosa de la deuda externa, se aligeró un gran peso que oprimía a la economía mexicana, sin una renegociación positiva las consecuencias hubieran sido desastrosas, acarreado por consiguiente un atraso en el crecimiento económico.

A través de la apertura económica del país a los flujos internacionales, la estrategia salinista busca como uno de los objetivos principales: dinamizar la economía mexicana, hacer más competitivos los productos nacionales y reducir la inflación mediante la competencia.

La apertura comercial de México dio uno de sus primeros pasos importantes, cuando se convirtió en 1986, en miembro pleno del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) y estableció un proceso de liberalización del comercio que empezó con los bienes de capital, expandiéndose a los bienes intermedios y que ahora incluye casi todos los bienes de consumo.

La estrategia actual pretende la integración de México en los principales bloques comerciales, pero buscando que éstos sean abiertos; además busca que nuestro país se convierta en un puente entre el Pacífico y el Atlántico, así como entre el norte y el sur.

Nuestro país ha puesto todo su interés sobre cuatro pilares: (La Cuenca del Pacífico, el T.L.C., la Comunidad Europea y Latinoamericana); pero acorde con su política de comercio exterior recientemente adoptada, en donde busca la diversificación de las relaciones comerciales, deberá aprovechar las perspectivas de cooperación participando activamente con un proyecto que nos permitirá obtener las mayores ventajas del proyecto de la Cuenca del Pacífico, sin excluir a los demás.

México tiene una posición geográfica privilegiada en la región del Pacífico, de tal manera que puede jugar un papel importante, ya

que se encuentra ubicado estratégicamente entre los países latinoamericanos, asiáticos y en vecindad con el principal mercado del mundo los Estados Unidos.

Como se sabe aproximadamente el 90% del comercio internacional (exportaciones e importaciones), se efectúa por vía marítima, ya que las terminales mexicanas enlazan con las del Lejano Oriente, el Sudeste de Asia, Norte de Europa, el Mediterráneo, Norteamérica, Centro y Sudamérica en ambos litorales.

El país cuenta con un sistema portuario integrado por 37 puertos, de los cuales sólo se cuenta con 19 terminales marítimas comerciales, en ambos litorales. Asimismo consideramos que se cuenta con sólo cuatro puertos en vías de alta eficiencia como son Manzanillo y Lázaro Cárdenas, en el Pacífico y Altamira y Veracruz en el Golfo; otros que se perfilan de alta eficiencia en el Pacífico son Topolobampo y Pichilingue inaugurados este año, y Tuxpan y Puerto Progreso en el Golfo. Al finalizar la década de los ochentas las corrientes de tráfico marítimo muestran un claro aumento de los movimientos en el Pacífico y una reducción en el Atlántico.

Los puertos juegan un papel importante en la economía mexicana ya que el puerto es considerado como un lugar de actividades marítimas y punto de traslado, de mercancías entre diferentes medios de transporte, lo cual trae consigo el desarrollo económico-social; es decir el puerto es un centro de desarrollo que modifica la vida económica y social de una región.

Desde su aparición en la tierra el hombre ha proliferado por su superficie, beneficiándose y sobreviviendo de los recursos que ella le ofrece; por otra parte tres cuartas partes de la tierra están conformadas por agua en donde existe una gran variedad de recursos siendo uno de los más importantes el petróleo, que ocupa el cuarto lugar tanto en producción como en reservas probadas en el ámbito mundial; además una gran gama de minerales que deben existir en las profundidades de los litorales mexicanos.

Por otro lado, otro potencial de recursos del mar

es la pesca que es una actividad que podrá hacer frente a gran parte de las demandas alimenticias, y además será un ramo de apoyo más de la economía mexicana.

PANORAMA GENERAL DE LA PESCA Y PUERTOS PESQUEROS EN MEXICO.

México es uno de los países latinoamericanos con mayor extensión costera hacia el Océano Pacífico y en ambos litorales más de 11.000 km, ya que 17 de las 32 entidades federativas cuentan con litoral, también cuenta con 500,000 km² de plataforma continental en donde se calcula existirán unas 600 especies animales de las cuales sólo se aprovechan un promedio de 15, además cuenta con 3 millones de kilómetros cuadrados de zona económica exclusiva, 2.5 millones de hectáreas de aguas interiores y una gran variedad y densidad de especies acuáticas.

La situación de México favorece la riqueza marina, porque hay una gran diversidad de peces, moluscos, crustáceos y también plantas acuáticas con utilización industrial.

En los 7 mil km de litoral mexicano en el Pacífico bañan sus aguas hacia el oeste y sur, ubicándose el 80% del potencial pesquero mexicano, ahí se realiza la mayor actividad pesquera en México, ya que localizan especies masivas y de alto valor comercial como son el camarón, el ostión, la sardina, la langosta, la anchoveta, atún, abulón y sargazo. También se encuentran en esas costas el mayor número de instalaciones industriales pesqueras con aproximadamente más de 270 plantas en donde se procesaron poco más de 637 139 toneladas de materia primas.

La situación geográfica en que se encuentra ubicado México, convierte al litoral del Pacífico una de las zonas de más amplias perspectivas de desarrollo en toda la Cuenca, particularmente en la perspectiva de desarrollo de la camaricultura, que en realidad el camarón es el principal producto nacional, ya que absorbe más del 50% del valor total de la pesca. El país cuenta con una

infraestructura pesquera muy significativa y con avances importantes en el cultivo de camarón, abulón y moluscos vivos especies de gran demanda en el mercado internacional y sobre todo en el mercado asiático.

Podemos decir que el potencial de explotación de los océanos es inimaginable, ya que aún es mínima la actividad de exploración que se realiza. En la distribución geográfica de las capturas, destaca el litoral del Pacífico por su aportación al volumen de la producción.

La actividad pesquera ha registrado un crecimiento desigual, que ha producido una concentración, en parte condicionada por las características físicas y geográficas, que favorecen a las actividades federativas del Pacífico norte de nuestro país en las que se encuentran fundamentalmente aquellas especies de alta densidad económica.

En México existe una zona muy productiva que es la Zona Pacífico-Norte:

Esta zona se integra por los estados de Baja California Norte, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa. La corriente de California es un factor importante que determina la abundancia de recursos pesqueros en esta zona, particularmente en las Bajas Californias.

Por otra parte se ubica aquí la mayoría de los puertos pesqueros del país. Asimismo se encuentran instaladas la mayor parte de la capacidad industrial de los diferentes sectores como social, privado y público.

Las industrias pesqueras han venido mejorando lentamente. Las principales enlatadoras (17 en total de 81) se encuentran localizadas en sitios aislados de la costa oriental. Destacando las fábricas de productos marinos en Ensenada, El Sauzal, Bahía de Tortugas, Punta Asunción, en B.C.S., Guaymas y Mazatlán.

La pesca es una actividad que en México deberá disfrutar de auge, entre otras cosas porque alcanza una productividad mayor que otro tipo de actividades que incluso requieren de mayor inversión; y para eso es importante una mayor

participación de la iniciativa privada, la cual puede contribuir a la evolución de la pesca y proporcionar a los pescadores la seguridad e incentivos que requieren para acrecentar la producción y cubrir no sólo las demandas nacionales sino aumentar nuestras exportaciones.

Las exportaciones pesqueras mexicanas han sido muy importantes para el país durante los ochentas. No obstante, México podrá impulsar mucho más su desarrollo pesquero, principalmente en su litoral del Pacífico, donde se registra casi el 50% de la longitud de atraque con más de 29 puertos, destacando los de Ensenada, Pichilingue en Baja California Sur, Puerto Peñasco y Guaymas en Sonora, Mazatlán y Topolobampo en Sinaloa, Manzanillo en Colima, Salina Cruz en Oaxaca y Puerto Madero en Chiapas.

Finalmente es gran prioridad la creación de planes encaminados a incrementar y modernizar esta actividad. Aunado a ello, los pesqueros y medianos propietarios de los sectores social y privado debe organizarse para llevar a cabo programas de capacitación de técnicos especialistas, adquisición de tecnología y toda una serie de apoyos que vuelvan autosuficiente a este sector y competitivo para el exterior. Asimismo un factor revelador en el Pacífico, es que en este océano están ubicados los más importantes centros académicos y de investigación dedicados a la pesca.

PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS DEL PACIFICO

La modernización del sistema portuario nacional contempla dos objetivos:

1) Contar con puertos marítimos de alta productividad de altura y cabotaje.

2) Apoyar la generación de empleo y de divisas mediante fomento de actividades industriales, pesqueras turísticas, comerciales y de servicio, en ambos litorales.

Los puertos en donde se concentran las mayores flotas pesqueras del país son: en la región Pacífico

norte, Pacífico centro sur, siendo la más importante la zona norte.

Se cuenta aproximadamente con 200 mil embarcaciones mayores de 100 toneladas de arqueo bruto integran la flota mexicana, de la que mil 500 son pesqueras, 209 chalanes, 81 remolcadores, 43 dragas y el resto de tanques, de pasaje, carga en general, abastecedores, graneleros, gaseosas. En cuanto a la distribución geográfica de la flota pesquera nacional, se encuentran registradas en la zona del Pacífico norte 16 620 embarcaciones; en la zona Pacífico centro sur se ubican 20 795.

Del total de las embarcaciones, el sector privado es propietario de 38 mil 391, barco social, de 35 mil 852 y el público de 450 unidades. Dentro de las regiones antes ya mencionadas la Región Pacífico es de las consideradas como de las más importantes en cuanto a puertos pesqueros; integrada por los Estados de Baja California, el cual cuenta con las siguientes terminales pesqueras: Ensenada, El Sauzal, Isla Cedros y San Felipe. Baja California Sur, San Carlos, Baha Tortugas, Pichilingue, Loreto, Santa Rosalía y La Paz. Sonora, Golfo de Santa Clara, Guaymas, Puerto Peñasco y Yavaros, Sinaloa, La Reforma, Mazatlán y Topolobampo.

En esta región se desarrollan las pesqueras más importantes del país, al igual que la infraestructura portuaria con que cuenta.

PRINCIPALES PUERTOS PESQUEROS EN LA REGIÓN PACÍFICO NORTE

BAJA CALIFORNIA NORTE

Es un estado con una agricultura muy desarrollada, en lo que se refiere a pesca, el Puerto Ensenada el principal centro

pesquero, las especies que más se capturan son: atún, barrilete, bonito, barracuda, dorado, puré, tiburón y otros. La actividad pesquera realmente constituye un factor clave de desarrollo de la región. En materia de comunicación marítima, la entidad cuenta con 4 puertos de los cuales el más

importante es Ensenada. El estado posee una vasta zona pesquera, la extensión de los litorales es de 1556 kilómetros; cuenta con una plataforma continental de 33.239 Km., además de disponer de 74.800 hectáreas de lagunas, esteros y bahías en los que se pueden desarrollar cultivos acuícolas.

Se cuenta con más de 80 especies susceptibles de ser explotadas, aunque el desarrollo de la actividad se ha basado principalmente en la captura de especies de mayor abundancia y valor comercial, como la langosta, anchoveta, atún, sardina y camarón.

ENSENADA

En 1897, se inició el tráfico de cabotaje, con arribo de embarcaciones de regular calado; sin embargo éstos eran muy esporádicos y cuando tal sucedía, la operación al buque era incosteable, debido a los métodos tan primitivos utilizados en las maniobras de carga y descarga a buques; ello exigía nuevas instalaciones, y se continuó el estudio de nuevos proyectos.

Pasaron los años hasta que en 1982, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes puso en servicio el espigón Gallo, los muelles pesqueros, los muelles de reparaciones a flote y navales y los muelles de pesca deportiva y de cabotaje.

En 1988 entró en operación el señalamiento marítimo y los muelles de reparaciones. Este mismo año se incrementó la actividad náutico-turística, debido a la coparticipación del gobierno del Estado e inversionistas privados.

El puerto dispone de instalaciones para el manejo de carga comercial y productos pesqueros, así como también de cruceros turísticos. Así tenemos que hoy en día en este puerto se presencia un desarrollo paralelo de tres sectores más importantes en la economía costera de nuestro país. Asimismo se moderniza para su desarrollo comercial, turístico y pesquero.

En el puerto opera una red completa de iluminación en sus bodegas. Se cuenta también con cuatro consolas, con 25 tomas para con-

tenedores refrigerados.

BAJA CALIFORNIA SUR

El estado está rodeado en un 90 por ciento de litoral. Es una región del Pacífico mexicano que tiene ya una relación económica con territorios de la Cuenca del Pacífico, especialmente con Estados Unidos, Japón y Corea del Sur.

Las actividades principales del estado son la agricultura, el turismo y la pesca. Debido a su ubicación geográfica, es un estado potencialmente pesquero, ya que cuenta con numerosos esteros, lagunas y bahías, aquí y a lo largo de sus litorales existen atractivos turísticos como la práctica de pesca deportiva, nautismo, buceo de especies marinas, donde destacan aves, lobos marinos, delfines y el apareamiento y reproducción de la ballena gris.

Por otra parte dentro de los recursos del mar, la sal coloca a este estado como el principal productor del mundo que se localiza en Guerrero negro. En la actualidad se produce aproximadamente 6 millones de toneladas de sal. La actividad pesquera es prioritaria para el desarrollo integral de Baja California Sur, por ser fuente de alimentos, empleo y divisas, así como las ventajas que ofrecen las condiciones de su situación geográfica y potencial pesquero disponible.

Los principales productos que se capturan son: almeja, caracol, ostión, abulón, langosta, camarón, atún, anchoveta y sardina.

Los principales productos de comercialización de alta densidad económica son: abulón, langosta y camarón.

PICHILINGUE

El puerto comercial de Pichilingue, a los principales mercados marítimos, ha sido dotado de instalaciones y equipo portuario aptos para la operación de barcos especializados en carga general, graneles agrícolas, minerales y contenedores, lo que mejora sustancialmente la

productividad en el manejo tanto de insumos como de productos terminados con el siguiente abaratamiento de costo de transportación y en precio de los productos. La obra realizada permite a los usuarios del nuevo puerto comercial disponer de un muelle de 200 metros de longitud apto para recibir barcos de carga general, portacontenedores y cruceros turísticos de más de 20 mil toneladas con una profundidad de operación de 10 metros; patios de maniobras con una superficie de 3 hectáreas; bodega de consolidación de mercancías de 3 600 metros cuadrados; servicio de alumbrado y agua potable en el puerto; acceso carretero y un parque industrial. Por sus operaciones el nuevo puerto de Pichilingue cuenta ya con seis tracto camiones de arrastre para manejo de contenedores de 40 toneladas c/u; 6 plataformas especializadas de 40 toneladas para manejar contenedores (de 20 a 40 pies); un montacargas para contenedores de 80 mil libras; 5 montacargas para manejo de carga general y para consolidar y desconsolidar contenedores de 2.5 toneladas. La inversión total realizada es de poco más de 37 mil millones de pesos. Por sus modernas instalaciones, Pichilingue no sólo acrecentará su influencia en todo el territorio estatal, sino que desempeñará un papel fundamental en la reactivación de los sectores de la economía de Baja California Sur. Baja California Sur es un estado que recibe insumos a través de autotransporte que es llevado a la Paz en transbordadores al incorporarse parte meridional del estado a un moderno sistema de cabotaje (en embarcaciones de más de 20 mil toneladas) es evidente el abatimiento en los costos de los fletes de los insumos que requiere el estado y la alternativa de hacer llegar sus productos a otros mercados del país. En el ámbito internacional, Pichilingue podrá incorporar a Baja California Sur a las corrientes de tráfico de la Cuenca del Pacífico y al T.L.C. fundamentalmente a partir de las de maquiladoras y de ensambles hacia los mercados de la costa oeste de la Unión Americana y de la Cuenca del Pacífico, y al mercado nacional, lo que permitirá la creación de empleos y la generación de divisas.

El estado además de ser rico en especies marinas, también cuenta con plantas procesadoras y enlatadoras, en particular de especies más cotizadas en el mercado inter-

nacional como son el abulón, la langosta y el camarón. Esta terminal pesquera también dispone de terrenos urbanizados, con servicios adecuados para la instalación de nuevas industrias pesqueras y atractivos planes de financiamiento.

Además, las exportaciones que realiza esta entidad de diversos productos pesqueros de sabor exquisito, podrá realizarse a través del puerto. Esta terminal marítima acrecentará la importancia a nivel internacional del enorme potencial turístico del estado.

SINALOA

Es un estado además de potencial agropecuario y forestal, cuenta con recursos acuícolas y el turismo con posibilidades de explotación. La acuicultura de alta densidad económica es una actividad con grandes posibilidades de captación de divisas, sobre todo la de camarón. También han crecido significativamente la exportaciones de atún.

Sinaloa realiza su importancia de su ubicación geográfica debido a su infraestructura marítima como el Puerto de Mazatlán que tiene características muy especiales además de ser puerto pesquero muy completo e industrial; al igual que Topolobampo. Tradicionalmente el estado ha ocupado un lugar destacado en la pesca nacional. Tiene el primer lugar por el valor de explotación y el tercero por el volumen de captura; Sinaloa tiene condiciones excepcionalmente favorables para desarrollar la acuicultura.

MAZATLAN , SINALOA

EL PUERTO HISTÓRICO:

En 1531, cuando la conquista estaba en proceso en el noroeste de México, Nuno de Guzman fundó Mazatlán, sus características de Puerto natural le hicieron una ciudad muy importante para el comercio. Después de casi medio siglo de su fundación, Hernando de Bazán, quien fuera gobernador de lo que ahora es el noreste de México, ordenó el establecimiento del gobierno de Mazatlán en lo que hoy es Villa Unión. En 1837 el puerto tuvo su primer gobierno municipal,

cuando era considerado la Atenas del hemisferio Oeste porque todos los barcos largos, medianos y pequeños pasaban por sus aguas. Después de la guerra de independencia, Mazatlán fue considerado el puerto más importante del Pacífico mexicano. Los americanos estuvieron en el año 1847, cuando las fuerzas de Estados Unidos marcharon desde la frontera norte de México hasta Veracruz y de ahí hasta las cercanías de la capital de la nación. En 1859, los liberales mexicanos bloquearon el puerto cuando los conservadores obtuvieron el control. Durante la intervención francesa, la ciudad fue bombardeada. El último bloqueo tuvo lugar durante la Revolución mexicana 1913-1914. Fue a principios del siglo XX cuando Mazatlán empezó a asumir el control de destino turístico; sin embargo, el crecimiento del turismo se da en los años sesenta. Mazatlán es indudablemente un muy bello puerto, con una amplia bahía, largas playas de fina arena dorada y una infraestructura portuaria, bastante completa, que explica la importancia que ha tenido Mazatlán como puerto comercial, pesquero comercial, pesquero y turístico, el cual se considera como uno de los puertos de altura mejor equipados en la costa del Pacífico mexicano. Como clave del desarrollo regional y como apoyo para las operaciones comerciales que abrirán con el ingreso de México en el gran mercado de la Cuenca del Pacífico, esta terminal cuenta con 5 muelles de 1 125 metros de longitud y profundidad de diez metros donde atracan grandes barcos. Se están invirtiendo casi nueve mil millones de pesos (8,841.3) para la construcción de un nuevo muelle para cruceros, así como otras obras que incluyen mejoras, mantenimiento y conservación de instalaciones portuarias. En el ámbito comercial básicamente opera carga general, tanto en tráfico de altura como de cabotaje, siendo de manera importante como puerto abastecedor de la península de Baja California a través de transbordadores con servicio regular. Cuenta para el manejo de carga comercial con extensas instalaciones, cinco posiciones de atraque para buques comerciales, el cual cuenta con 15 mil m² de bodegas, 2 300 m² de cobertizos y 67 mil m² de patios para almacenamiento de mercancías. Asimismo, se dispone de un amplio parque de equipo portuario para la realización y apoyo de diversas maniobras. En el aspecto pesquero,

Mazatlán es un importante punto de exportación del camarón y atún congelado, entre otras especies, con destino a Japón, principalmente, y a la costa oeste de Estados Unidos. El puerto cuenta con servicios de muelles, equipo portuario y servicio de frigorífico, que permite una operación ágil y eficiente en el manejo de los productos pesqueros.

TOPOLOBAMPO

El nuevo puerto comercial de Topolobampo será un punto de partida del desarrollo económico del estado de Sinaloa. Topolobampo, con gran potencial para la exportación de varios productos, además de contar con un gran desarrollo industrial, afrentar a los inversionistas y usuarios una terminal para manejo semiespecializados de contenedores con patios de almacenamientos y bodegas cubiertas, extensos terrenos para desarrollos industriales con servicios de energía eléctrica y agua, y también acceso carretero y ferroviario.

El nuevo puerto de Topolobampo, habilitado para que operen barcos portacontenedores y graneleros de hasta 50 mil toneladas de peso muerto, y dotado con moderno y eficiente equipo, permitirá el transporte de crecientes volúmenes de productos pesqueros, agropecuarios y minerales, y la movilización por vía marítima de una producción industrial en ascenso.

Por otra parte esta nueva terminal constituye un catalizador para el intercambio de productos por vía marítima con los mercados de la Cuenca del Pacífico sobresaliendo Estados Unidos, Japón, Corea, Singapur, Hong Kong, Australia, Canadá y Nueva Zelanda.

Este nuevo puerto está ubicado en una de las más grandes plantas procesadoras de productos pesqueros de A.L. y que dispone de muelles para las embarcaciones dedicadas a la captura de diferentes especies marinas. Las nuevas instalaciones permiten incrementar la comercialización de especies marinas frescas, congeladas y procesadas en el mercado nacional e internacional.

Por último esta terminal va a ser de gran importancia para el estado ya que es uno de los más importantes de la zona con lo que respecta al valor de explotación pesquera y además en camarón y finalmente es importante en la captura de crustáceos.

COLIMA

Colima siendo uno de los estados más pequeños de la República Mexicana goza de grandes contrastes climáticos por su situación geográfica que comprende de una zona costera y una montañosa.

Por otra parte, la entidad cuenta con tres regiones geográficas dedicadas a diversas actividades: es considerada la principal la región costa. Integrada por los municipios de Armería, Manzanillo y Tecomán; se realizan fundamentalmente actividades de pesca comercial, de altura y cabotaje. Cabe mencionar que la pesca es parte de la riqueza económica del estado, con especies como camarón, tiburón, sierra, guachinango, pez vela, marlin y dorado: los dos últimos son motivo de torneos de pesca internacional. Para esta actividad se cuenta con algunas empresas procesadoras de pescado. En su infraestructura de comunicaciones cuenta con un puerto ubicado en Manzanillo, que se perfila como el principal puerto mexicano de la Costa del Pacífico

PUERTO DE MANZANILLO

ANTECEDENTES:

El Rey LX, uno de los soberanos del reino de Coliman, recibía alguna vez, en la bahía de Salagua en el Océano Pacífico, la visita de Hernán Cortés, quien supo de la existencia de ese puerto por boca de Tzintzincha Tanguxcan, último rey de Michoacán. Esa noticia movió al capitán español Hernán Cortés a emprender la conquista del Occidente de México. Hasta hace poco existía en los pueblos del sur de aquel estado la tradición de que el capitán Juan Rodríguez Villafuerte, comisionado por Cortés para construir en Zacatula las naves destinadas a los descubrimientos, había atacado por mar las poblaciones costeñas,

Sandoval se decidió a buscar el puerto que mayores ventajas ofreciera para la construcción de navíos; hacia 1522 Sandoval localizó el lugar indicado en la Bahía de Santiago (hoy Manzanillo). En 1833 los diputados Leandro Bravo y Jerónimo José María Arzac solicitaron en México la apertura del puerto para el comercio extranjero y de cabotaje. A su vez el ayuntamiento de Colima mandó desmontar la zona de carga y descarga.

El decreto del Congreso del 17 de febrero de 1837 no incluyó a Manzanillo entre los puertos autorizados a manejar tráfico de altura. El puerto se habilitó definitivamente el 1 de mayo de 1848, tanto para el movimiento nacional como para el extranjero. Hoy en día el puerto de Manzanillo, localizado en una de las cinco zonas de mercado en que se divide el territorio mexicano tiene acceso a los centros de consumo ubicados a lo largo de la costa mexicana del Pacífico y por lo tanto, a una inmejorable conexión con puertos extranjeros que le dan las posibilidades de comercialización de sus productos nacionales e internacionales. Enclavado en una región de importantes actividades agrícolas, ganaderas, mineras, pesqueras, industriales y servicios. El puerto cuenta con una infraestructura portuaria que ofrece al usuario, óptimos servicios el cual demanda, eficiencia y ahorro de tiempo para coadyuvar a la productividad con los beneficios económicos.

El puerto de Manzanillo por su ubicación estratégica le permite facilitar la comunicación vía marítima con los puertos nacionales, los cuales son: Ensenada, La Paz, Guaymas, Mazatlán, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz, Tampico y Veracruz. Respecto a los puertos extranjeros conecta con el puerto de Tokio, Yakohoma y Hong Kong que están más conectados con el comercio de la Cuenca del Pacífico.

CONCLUSIONES

La actividad pesquera nacional ofrece, así una alternativa valiosa por una parte, abastecer de alimentos a la población, para generar empleos, captar cantidades importantes de divisas.

Tenemos que la pesca se ha consolidado como una importante actividad económica, ya que es la principal actividad de varias comunidades rurales.

La importancia geoeconómica del mar es muy notable y al mismo tiempo favorable para el desarrollo de la sociedad. Asimismo el crecimiento de la producción pesquera fue posible gracias a la infraestructura portuaria del país.

BIBLIOGRAFIA:

- Pesquerías Mexicanas: estrategias para su administración. Secretaría de Pesca.
- Informe de labores 1989-1990. Secretaría de Pesca
- Anuario estadístico de pesca 1988. Secretaría de Pesca.
- Monografía del Edo. de B.C.N. Estructura económica de B.C.S. INEGI.
- Geografía económica de México. Angel Bassols Batalla.
- Catastro portuario. S.C.T. y Puertos Mexicanos.
- Movimiento de carga y buques 1989. Dirección General de Puertos y Marina Mercante.
- Revista de comercio exterior Sinaloa. Pags. 503-505 Vol.38 No.6
- Capítulo de pesca y sus recursos del mar. Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.
- Indicadores de la producción pesquera 1990. Secretaría de Pesca.
- Relaciones internacionales no.48. UNAM. Pags. 24-35.
- Boletín bimestral 2o 1991 perfil Regional.

BANCOMER Pags. 37-45

- La cuenca del pacífico: participación del sistema portuario nacional. S.C.T. y Puertos Mexicanos.
- Revistas de servicios portuarios. No. 1, 4 y 5 189-1990.
- Pichilingue y Topolobampo. Puertos mexicanos y S.C.T.
- Periódicos de puertos mexicanos. Números 1 al 18.
- Finca puertos mexicanos pedidos de equipo para cumplir su proyecto de modernización. 24-XII-90 Sol de México.
- Serias deficiencias en el sistema portuario pacífico norte-California.
- Estadísticas pesqueras agosto 91. Secretaría de Pesca.
- Ciencia pesquera agosto del 90. Secretaría de Pesca.
- Publicaciones de los diferentes diarios del país. EXCELSIOR, Sol de México, NOVEDADES y UNIVERSAL.