

64  
2FJ



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO**

---

---

**FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES**

**LA PRIVATIZACION DE LOS PUERTOS EN  
MEXICO, ANTE LA APERTURA COMERCIAL  
DE ESTE FRENTE AL EXTERIOR**

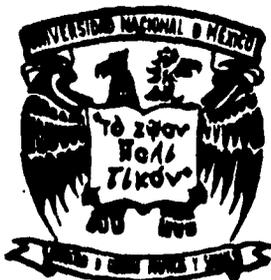
**T E S I S**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**P R E S E N T A N :**

**EUGENIA RAMIREZ MAGAÑA**

**EDUARDO RODRIGUEZ MONDRAGON**



**MEXICO, D. F.**

**1995**

**FALLA DE ORIGEN**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



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.

**LA PRIVATIZACION DE LOS PUERTOS EN MEXICO ANTE LA APERTURA  
COMERCIAL DE ESTE FRENTE AL EXTERIOR.**

**INDICE**

	PAG.
INTRODUCCION	I
<b>1. Panorama Marítimo Mundial, El Caso de México .</b>	
1.1 Antecedentes Generales .....	1
1.2 La Importancia del Transporte Marítimo y de los Puertos a Nivel Internacional.....	9
1.3 México y la Situación de su Marina Mercante en los últimos 10 años.....	13
1.4 Los Puertos Mexicanos antes de la Propuesta de la Privatización.....	22
1.5 Marco Legal vigente antes de la Propuesta de Privatización de Puertos.....	28
<b>2. La Apertura Comercial de México con el Exterior.</b>	
2.1 Concepto y Retos de la Apertura.....	35
2.2 Bloques Económicos en el Mundo y su relación con México.....	38
2.2.1 EL Tratado de Libre Comercio de México-Estados Unidos y Canadá (TLC)	
2.2.1.1 Concepto.....	39
2.2.1.2 Antecedentes.....	39
2.2.1.3 Contexto Internacional.....	41
2.2.1.4 El Tratado de Libre Comercio (Per se).....	42
2.2.1.5 Resultados del TLC.....	49
2.2.1.6 El TLC y la crisis económica del cambio de sexenio.....	53
2.2.2 La Cuenca del Pacífico	
2.2.2.1 Antecedentes.....	54
2.2.2.2 Situación Actual.....	56
2.2.2.3 La Cuenca en los 90's.....	57
2.2.2.4 La Cooperación Internacional de la Cuenca del Pacífico : El Papel de México.....	57
2.2.2.5 Ingreso de México a la Cuenca.....	60
2.2.2.6 Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico (CMCP).....	62
2.2.2.7 Importancia de la Cuenca del Pacífico para el comercio exterior mexicano.....	64
2.2.3 América Latina .....	66
2.2.3.1 El Grupo de los Tres.....	66
2.2.3.2 Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile.....	79

2.2.3.3 Tratado de Libre Comercio entre México y Bolivia.....	84
2.2.3.4 Relaciones México-Centroamérica.....	85
2.2.3.5 Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica.....	86
2.2.4 Comunidad Económica Europea	
2.2.4.1 Antecedentes.....	95
2.2.4.2 El Acuerdo Marco de Cooperación México - Comunidad Europea.....	96
<b>3. La Privatización de los Puertos Mexicanos.....</b>	<b>103</b>
3.1 Concepto de Privatización.....	108
3.2 Marco Legal	
3.2.1 La Nueva Ley de Inversión Extranjera (1994).....	109
3.2.2. La Nueva Ley de Puertos (1993).....	119
3.3 Administración Portuaria Integral (API).....	130
3.4 Impacto de la Privatización.....	147
3.4.1 Ferrocarril.....	159
3.4.2 Carreteras.....	173
3.5 El Caso del Puerto de Manzanillo.....	179
3.5.1 Terminal Marítima de Contenedores de Manzanillo.....	182
3.5.2 Manzanillo, un puerto concesionado.....	185
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>191</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>202</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	
Libros.....	226
Documentos.....	229
Periódicos.....	232
Revistas.....	239

## **INTRODUCCION**

La presente investigación, analiza la importancia de la privatización del sector portuario en el desarrollo de nuestro país, frente al proceso de diversificación de mercados que México busca con el objeto de insertarse al sistema económico mundial, de una manera más participativa y expandiendo sus horizontes comerciales.

En primer lugar damos una visión general del panorama marítimo mundial, enfocando nuestra atención al caso de México, posteriormente se analizan los tratados comerciales más importantes que ha firmado nuestro país con diferentes países o grupos de ellos, en miras a la tan ansiada apertura comercial y finalmente se estudia la importancia que tiene el proceso de privatización portuaria para lograr el desarrollo económico de México.

Para la realización de este trabajo hemos partido del supuesto de que la privatización portuaria es de vital importancia para lograr el desarrollo económico de nuestro país, y a su vez lograr una mayor diversificación de mercados, ya que este es un sector fundamental en el comercio de bienes y servicios a nivel mundial, y al lograr que estos funcionen de manera eficiente México estará en una posición de igualdad frente a sus socios comerciales.

Durante la década de los ochentas y principio de los noventas el mundo ha experimentado cambios inesperados en todos los ámbitos. Estos se han caracterizado por la globalización de la economía, el abandono del esquema bipolar y la formación de bloques económicos y comerciales.

Ahora más que nunca se manifiesta la interdependencia de los países y la necesidad de hacer a un lado las barreras ideológicas, políticas y comerciales a fin de dar paso libre a la gente y a las mercancías. Entre otras cosas, los avances en la comunicación han hecho posible conocer y analizar las implicaciones de los sucesos acontecidos en países a miles de kilómetros del nuestro debido a que de una manera u otra los aspectos políticos, económicos y sociales, entre otros, también nos afectan.

En este mundo en constante evolución y en momentos de cambios profundos, de nueva conformación de poderes e intereses y de una nueva visión de las cosas, México se encuentra presente e involucrado. Por tal motivo, el gobierno actual (al igual que el

régimen salinista) ha manifestado su decisión, respaldada por acciones concretas, de mantener una participación activa en los cambios que afectan a nuestro país, no como simple espectador sino, constituyéndose en parte decisiva.

En el marco de liberación económica establecido en el régimen de De la Madrid y en el que el gobierno de Carlos Salinas decidió impulsar la privatización de los puertos, tendencia misma que fue incorporada en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000 por el Presidente Ernesto Zedillo.

Actualmente el país pasa por un momento en el que busca e implanta acciones y así le permitan evolucionar, desarrollarse económicamente y elevar el nivel de vida de la población, porque atravesamos por una crisis que ha frenado el crecimiento de México. Como estrategia de cambio se ha hecho hincapié en la apertura comercial y el fomento a las exportaciones.

Al respecto, se han llevado a cabo políticas de cambio tendientes a ampliar y mejorar, entre otras cosas, el intercambio comercial con el exterior, particularmente las exportaciones. En el Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000, el fomento al comercio exterior de México se plantea como una forma de reactivar la economía del país y mejorar los términos de intercambio con el exterior, factores fundamentales para el desarrollo económico, razón por la cual se busca eficientizar los sectores de la economía que han estado descuidados en años anteriores como el portuario.

Al hablar de comercio, se involucra a los medios que lo hacen posible. Dentro de estos, la manera de transportar las mercancías es de suma importancia, ya que sin las vías, servicios y equipos necesarios, el proceso de comercialización se vería obstaculizado. De esta manera se puede establecer que al hablar de fomentar el comercio, se está hablando de desarrollar los medios que lo hacen posible, en este caso el transporte y el lugar de operación de la carga.

La apertura comercial establece medidas tendientes a la explotación y desarrollo eficiente de otros sectores e industrias relacionadas con el desarrollo económico.

El análisis de este tema busca dar a conocer los hechos y factores, por los cuales el gobierno mexicano, llegó a la determinación de privatizar los puertos en sus litorales, buscando con ello modernizarlos y hacerlos más competitivos a nivel mundial ante la necesidad que tiene nuestro país de ponerse a la altura de las economías más fuertes del orbe, requiriendo una infraestructura portuaria adecuada a los retos del presente y del futuro inmediato.

El proceso de privatización de los puertos mexicanos es un hecho que tiene gran importancia ya que mediante la inversión privada nacional o extranjera, se logrará una modernización que traerá nuevas tecnologías y podrá lograr una mayor eficiencia y una notable mejoría en el equipo que se requiere para hacer dichas instalaciones más competitivas, atractivas y de real apoyo al comercio exterior.

El proceso de privatización constituye un hecho que nos demuestra, la necesidad de modificar las leyes existentes como la portuaria, la de inversión extranjera, con el objeto de insertar a nuestro país en el mercado mundial, quitando trabas administrativas y burocráticas que las mismas regulaciones establecían.

El problema específico, que planteamos en este trabajo es la problemática histórica del sistema portuario mexicano en el contexto de una red deficiente de transporte a nivel nacional, a causa de una errónea asignación de prioridades en política económica, mala administración y problemas presupuestarios.

Consideramos que la solución a este problema es la concesión gradual del sistema portuario a la iniciativa privada para su administración, propuesta acorde a los esfuerzos de liberación económica implementados desde el gobierno de Miguel de la Madrid y continuados en el gobierno salinista.

El objetivo general de esta investigación es:

Señalar la problemática que enfrenta el sistema portuario mexicano antes del gobierno de Carlos Salinas de Gortari; análisis global de la propuesta de privatización y evaluación de dicha política a fin de comprobar la hipótesis inicial.

Los objetivos particulares son:

- Conocer de que manera el transporte marítimo es determinante en la nueva etapa del desarrollo económico de México.
- Revisar el marco jurídico - legal vigente antes de la propuesta de la privatización.
  
- Señalar las razones de la implementación de la nueva legislación portuaria.
- Definir lo que es una Administración Portuaria Integral (API)
- Estimar el impacto económico que traerá la privatización.
- Revisar las relaciones de México con los distintos mercados mundiales, y determinar su importancia en el desarrollo económico de nuestro país.

Las hipótesis planteadas son:

- La privatización de los puertos es importante para el éxito del actual proyecto de desarrollo económico del país.
  
- Consideramos que la privatización de puertos puede significar un mayor grado de eficiencia en su operación.
  
- La inversión extranjera constituye un factor relevante en la privatización de los puertos mexicanos.

Para el desarrollo y el cumplimiento de las expectativas de la presente investigación, el trabajo se dividió en tres capítulos.

**PRIMER CAPITULO.**- analiza el panorama marítimo mexicano antes de 1992, y esta integrado por cinco apartados, el primero de ellos es el de antecedentes generales, en donde se habla de los primeros puertos y marinas mercantes en los distintos países, hasta llegar al desarrollo de los puertos en México desde la época colonial hasta 1992, a la vez se plantea la importancia del transporte marítimo en el mundo, y la situación de los puertos a nivel mundial.

Aproximadamente el 80% de la superficie terrestre está cubierta de agua, razón por la cual el transporte marítimo es fundamental en el intercambio comercial en todo el mundo, este es casi tan antiguo como la civilización, tiene sus orígenes en los fenicios, este transporte es sin duda el más importante de todos, ya que según estudios de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico el 90% del intercambio

internacional de bienes se efectúa por ésta vía, por tener bajos costos de operación, gran eficiencia y una enorme capacidad de carga.

**SEGUNDO CAPITULO.-** habla de la apertura comercial de México con el exterior. En primer término se analiza el concepto y retos de la apertura comercial; posteriormente hablamos de los bloques económicos en el mundo y su relación con nuestro país.

De esta forma, dentro del segundo capítulo se demostrará que:

Basados en el programa de diversificación de mercados, la apertura comercial mexicana, deberá ser cada vez mayor, para lograr que nuestra economía se inserte y se desarrolle en el complejo sistema económico mundial. Para esto se requiere que México tenga un aparato productivo cada vez más eficiente y competitivo, para lograr que nuestros productos compitan con los de los demás países del mundo, y esto sólo se logrará mediante el fortalecimiento de la infraestructura ya existente y la creación de nuevos medios que promuevan el desarrollo y el crecimiento del país.

En este capítulo se analizan las relaciones entre México y los diferentes bloques económicos, como el TLC, El Grupo de los Tres, Centroamérica y demás países latinoamericanos, la Cuenca del Pacífico, la Comunidad Europea.

El primero de ellos analiza el TLC México - Estados Unidos - Canadá, el cual representa la posibilidad de desempeñar un papel más importante en el contexto internacional, permitiéndole el fácil acceso a mercados de Estados Unidos y Canadá, lo cual permitirá a nuestro país ampliar sus relaciones con los países de la zona.

En este capítulo analizamos el objetivo general del TLC que es integrar una región en donde el comercio de bienes y servicios y las corrientes de inversión sea más intenso, expedito, ordenado y equitativo para beneficio de los inversionistas y consumidores de la región, lo cual le permitirá incrementar su competitividad frente al resto del mundo en virtud de la complementariedad de las tres economías. La creación de una zona de libre comercio entre estos tres países constituye una estrategia del gobierno mexicano para apoyar el proceso de modernización económica del país. Por esto fue propósito fundamental para el gobierno mexicano, ampliar el concepto global de la región y solicitar su ingreso en este tan grande e industrializado bloque económico.

En este mismo capítulo se señala la importancia de las relaciones de México con los países de la Cuenca del Pacífico, la pertenencia natural de México a la cuenca ofrece una vinculación promisorio al proceso de cooperación económica y estratégica que ahí se genera, y al cual estamos ligados mediante estrechos lazos económicos, con los dos mayores polos de poder económico mundial (ambos integrantes de la región; Estados Unidos y Japón.) Es muy importante para México ser parte de la cuenca puesto que le brinda en primer lugar la oportunidad de participar en el reordenamiento del comercio mundial integrandolo a uno de los mercados más grandes del mundo, el asiático. Además permite diversificar sus vínculos comerciales, de manera que no sea Estados Unidos quien acapare este rubro. Por lo que es propósito fundamental para el gobierno mexicano, ampliar el concepto global de la región y solicitar su ingreso en este enorme e industrializado bloque económico.

Posteriormente procedemos a analizar las relaciones de México con los países de América Latina.

Se estudia en primer término el acuerdo de integración comercial del Grupo de los Tres (G-3), el cual por sus características de equidad, asimetría, gradualidad y persistencia, es considerado un hito en los nuevos esfuerzos por lograr la integración de América Latina.

Posteriormente, en el mismo capítulo, se analiza el Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile, el cual contribuye a la integración económica de América Latina, este Acuerdo, contiene un programa de liberación comercial y un conjunto de reglas para promover los intercambios y diversas disposiciones para facilitar la cooperación bilateral.

Ante la evolución del mercado mundial y la necesidad de nuestro país de diversificar sus mercados, en el marco de la VII Reunión Cumbre del Grupo de Río, celebrada en Brasil, se firmó el 10 de septiembre 1994 el Tratado de Libre Comercio entre México y Bolivia, acuerdo que analizamos en este segundo capítulo, para demostrar la importancia que tiene para México la diversificación económica.

Posteriormente se hace un análisis de la importancia de las relaciones entre México y los países de Centroamérica. las cuales han sido fundamentales para los mexicanos,

por lo que se han establecido programas de cooperación, para lograr el desarrollo económico, político, así como social de la zona.

A su vez analizamos el Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica, el cual se firmó el 5 de abril de 1994, entrando en vigor el 1o. de enero de 1995, instrumento con el cual México reforzaría su presencia en Centroamérica.

Estudiamos la Comunidad Europea en su relación con México, este mercado es muy importante para México, por ser el segundo en importancia para nuestro país y una de las opciones más viables para lograr la diversificación comercial.

En primer lugar se analizan los antecedentes de las relaciones comerciales entre México y la Comunidad Europea.

Para finalizar el segundo capítulo, se destaca que el 26 de abril de 1991, se suscribió el Acuerdo Marco de Cooperación México - Comunidad Europea, cuyo objetivo principal es ampliar y diversificar la relación bilateral en las áreas relativas a cooperación económica, comercial, financiera, científico-técnica y cultural.

**TERCER CAPITULO.-** analiza el tema de la privatización de los puertos mexicanos. Para su desarrollo se dividió en cinco apartados: El primero de ellos nos habla del concepto de privatización como tal, el segundo analiza el marco legal anterior y el actual en este proceso, el tercero estudia lo que son las Administraciones Portuarias Integrales, el cuarto trata el impacto de la privatización y el quinto y último estudia el caso del Puerto de Manzanillo, que es de los puertos más importantes en México y que constituye uno de los primeros ejemplos de APIS.

En este capítulo se tratará de demostrar que la privatización es una de las innovaciones más revolucionarias en la historia reciente de política económica. este es un paso oportuno para liberar a las economías de los países en desarrollo del crecimiento lento o del estancamiento que ha plagado a muchos tanto tiempo.

Posteriormente nos referimos al marco legal, en el que se estudian la nueva Ley de Inversión Extranjera y la nueva Ley de Puertos. La primera de ellas como se analiza, surge de la necesidad de captar mayores recursos económicos foráneos para impulsar el desarrollo del país, y sobre todo con la apertura comercial que actualmente vivimos.

Esta ley abroga a la anterior que data de hace 20 años. Esta nueva legislación pretende adecuarse, mediante modificaciones en sus distintos reglamentos hacia el resto del mundo que ha abierto la regulación en la materia. La ley de Puertos, como demostraremos persigue establecer el marco jurídico necesario para incrementar la reestructuración del sistema portuario nacional, con el objeto de que este contribuya eficazmente al desarrollo económico del país. Esta ley se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993 y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de servicios portuarios.

En este capítulo explicamos lo que es una Administración Portuaria Integral (API), las cuales a raíz de la propuesta de privatización de los puertos mexicanos, y al ser publicada la Ley de Puertos, se replantea el papel del Estado en el ramo portuario al redefinir sus funciones de autoridad y el régimen normativo de la materia, al fomentar la participación empresarial en la administración y operación de los puertos. En ésta ley en su capítulo 5 se propone la creación de la API, que se atribuirá a sociedades mercantiles mexicanas con autonomía operativa y financiera, a las cuales se encomendará mediante concesión por puerto o grupo de puertos, las actividades administrativas que realizaba puertos mexicanos de manera centralizada.

Se analizará el impacto de la privatización, que traerá beneficios a los puertos mexicanos, ya que se inyectarán capitales para la creación de mejor infraestructura dentro de los puertos como en ferrocarriles y carreteras, lográndo así que estos sean eficientes y competitivos, para que funcionen a la medida del desarrollo comercial de nuestro país.

Finalizamos analizando el caso específico del puerto de Manzanillo estudiando la importancia que tiene este puerto al haber sido constituido como una API, así como su impacto y funcionamiento ante la Ley de Puertos de 1993. Este es un puerto estratégico y de gran potencial para el comercio con los países de la Cuenca del Pacífico, en especial, con sus principales socios comerciales (Estados Unidos y Canadá), así como con los países que conforman la zona económica más dinámica a nivel mundial, como Japón, Corea, Singapur, Hong Kong, Australia y Nueva Zelanda.

Los volúmenes de carga internacional o de altura, como se analiza en el anexo 7 de este trabajo, operados en Manzanillo, lo colocan como el segundo puerto mexicano del Pacífico y el cuarto a nivel nacional.

Para concluir la presente investigación, se hace un análisis basado en el desarrollo de los capítulos anteriores de la relación y la importancia que tiene la privatización y el desarrollo de los puertos de nuestro país en el proceso de apertura comercial del mismo frente al exterior.

## **1. PANORAMA MARITIMO MUNDIAL, EL CASO DE MEXICO**

### **1.1. ANTECEDENTES GENERALES**

A continuación presentamos una síntesis de la investigación del Dr. José Salgado, quien ilustra de manera completa y fundamental la historia marítima mexicana.

*"Aún cuando se dice que en el año 2800 a. C., los egipcios se lanzaron a la conquista del mar, y que Ramsés el Grande en su afán por adquirir productos de la India, emprendió la labor de comunicar mediante canales el extremo boreal del Mar Rojo con el Río Nilo, no fue hasta cuando los fenicios intervinieron en éstas actividades cuando nace propiamente el comercio marítimo, principalmente en el área del Mar Mediterráneo"<sup>1</sup>*

Más tarde los griegos, geógrafos por excelencia, iniciaron la ingeniería de obras marítimas. Su primer obra maestra en este ámbito se vió en Delos, donde construyeron por primera vez en la historia un muelle y un roempeolas, posteriormente, en Pharos, se inició la iluminación marítima, y fue hasta el Siglo VI cuando se alcanzó el alto nivel creativo con las primeras obras de dragado.

En México las crónicas de la conquista, comprueban que los aztecas a la llegada de los españoles, ya conocían la canoa que era propulsada con remo y a la vela, las cuales utilizaban en actividades de pesca, así como para la transportación de personas y mercancías entre puertos ribereños.

Fue hasta la llegada de los conquistadores cuando se da inicio en los mares de la Nueva España, el servicio del transporte marítimo formal, en un primer momento con embarcaciones de vela traídas por los españoles y posteriormente con los construidos en nuestro territorio.

---

<sup>1</sup>SALGADO Y SALGADO, José Eusebio; EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y SUS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES, U.N.A.M., F.C.P. y S., México, Tesis para obtener el grado de Lic. en Ciencias Diplomáticas, 1967, pág. 10.

Hernán Cortés, en su primer viaje a la Metrópoli, logró que la Corona lo apoyara en la realización de nuevas expediciones y a su regreso a la Nueva España trajo muchos marineros, operarios así como soldados.

*"En esa época se construyeron en Acapulco dos navlos y se dedicaron a los trabajos de reparación de los buques San Miguel y San Marcos, dando el mando de la primera expedición en esa costa a Don Diego Hurtado de Mendoza, quien se hizo a la mar el 30 de junio de 1532"<sup>2</sup>*

Al quedar fundada la Colonia, el incipiente desarrollo de unos cuantos puertos, los cuales eran utilizados generalmente para la salida de minerales valiosos, limitó el surgimiento de una cadena de ellos, que desarrollaran el comercio. *"Sólo Campeche tuvo una tradición marítima y portuaria, por un largo período fue el único puerto en el Golfo."<sup>3</sup>*

En el Pacífico habían tres puertos importantes, Acapulco fundado en 1532, San Blas en 1765 y Salina Cruz en 1783, estos constituyeron los puntos de partida de las naves cuyos marinos descubrieron y conquistaron para la Corona española, las Filipinas, los archipiélagos dispersos en el Océano Pacífico llegando incluso hasta el norte a Alaska.

*"En 1796 se establece la primera señal en el Golfo, el faro de Veracruz, este fue el primero que se encendió en las costas de la Nueva España, y quedó instalado en una torre especial de mampostería que se levantó en el bastión del noroeste de la fortaleza de San Juan de Ulúa."<sup>4</sup>*

En el renglón de la industria de la construcción naval alcanzó un importante grado de desarrollo durante el Siglo XVII, aún cuando desde antes se construyeron embarcaciones en ambos litorales, las cuales fueron utilizadas en las expediciones.

---

<sup>2</sup>*Ibidem*; pág. 12.

<sup>3</sup>*Ibid*; pág. 12

<sup>4</sup>*Ibid.*, pág. 12.

Bajo la dirección de constructores españoles se concibieron en la Nueva España fragatas, carabelas, bergantines, goletas y buques menores, estos hombres impartieron sus conocimientos a los nativos, quienes resultaron hábiles carpinteros de ribera y calafatas los cuales se distinguieron por ser muy competentes adquiriendo gran fama, sobre todo en Campeche.

*"El origen de la flota mercante se sitúa alrededor de 1814, cuando los insurgentes se apoderan de algunas goletas españolas, que unieron a otros buques de pequeño porte que fueron comprados a Estados Unidos y con los cuales formaron una escuadrilla nacional que enarbolaban una bandera mexicana ajedrezada a cuadros blancos y azules, con el águila colocada al centro. Estos buques operaban con patentes de corso expedida por los libertadores mexicanos."* <sup>5</sup>

El primer combate naval que se efectuó con un buque mexicano fue en Coatzacoalcos en septiembre de 1816, en donde la goleta mexicana "La Patriota" logró capturar a la nave española "La Numantina".

El 7 de noviembre de 1823 Don Joaquín Herrera, rinde en el México independiente el primer informe sobre la actividad marítima, en donde menciona que seguían habilitados en las costas del mar del sur, los puertos de Tehuantepec, Acapulco, y en el resto del país, San Blas, Mazatlán de los Mulatos, Guaymas, San Diego, Monterrey, Veracruz, Campeche y Alvarado.

Para el año de 1861 existía ya la comunicación entre el Puerto de Veracruz, Nueva Orleans, y Londres, de igual manera ya se recibían buques en Acapulco, Manzanillo, San Blas y Mazatlán.

Durante el gobierno de Porfirio Díaz, se dió un importante impulso al sistema portuario nacional, consiguiéndose que el tráfico marítimo en la época fuera cada vez mayor.

*"Se lleva a cabo la construcción del Puerto de Tampico, y se rehabilitaron los puertos de Veracruz, Manzanillo y Salina Cruz. A la vez se vió la necesidad de que estos*

---

<sup>5</sup>Ibid., pág. 13.

*puertos tuvieran comunicación con el interior del país, llevándose a cabo la construcción de las vías férreas que comunicarían a Veracruz con la capital, Coatzacoalcos y Salina Cruz.*"<sup>6</sup>

"El Neptuno" fue el primer vapor y junto con "El Tabasco", operaron en nuestras aguas con pabellón mexicano, hasta que en 1880, el Gobierno Federal suscribió un contrato con la Empresa P.G. Méndez y Cía., de Veracruz, con el objeto de establecer una línea de vapores para comunicar los puertos de Veracruz y Minatitlán, con San Juan Bautista, haciendo escala en Santecomapan, Montepío, Alvarado y Tlacotalpan.

El período que comprende de 1878 a 1880 fue pródigo en servicios marítimos para nuestro país, ya que el Gobierno Federal celebró otros contratos que sirvieron para establecer las comunicaciones marítimas, tanto en el tráfico de altura como en el de cabotaje, cabe señalar que esto se realizó con buques de banderas extranjeras.

Al iniciarse el movimiento revolucionario de 1910, muchos de los puertos mexicanos detuvieron su actividad, ya que sufrían las consecuencias de la lucha, tal es el caso del Puerto de Veracruz que fue afectado por la invasión norteamericana de 1914, e incluso sus almacenes fueron saqueados.

De los años 1900 a 1912 se dió un fuerte impulso al servicio de faros poniendo en funcionamiento un gran número de ellos.

Al finalizar la revolución en 1917, el gobierno vió la necesidad de ofrecer su apoyo a la marina mercante nacional, "*plasmando en nuestra Carta Magna la obligatoriedad para que los buques nacionales llevaran desde entonces abordo tripulantes mexicanos por nacimiento.*"<sup>7</sup>

El servicio de dragado, se inició en México desde la construcción de los puertos artificiales de Veracruz, Coatzacoalcos, Tampico y Salina Cruz, por la compañía inglesa Pearson and Son. La primera draga que adquirió el gobierno mexicano se llamó "Porfirio Díaz" de pequeño porte, la cual fue utilizada en las obras inconclusas del

---

<sup>6</sup>Ibid., pág. 14.

<sup>7</sup>CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, México, Edit. Harla, 1917, 23a. edición, Artículo 32, pp. 31 - 32.

puerto de Xcalak, Quintana Roo. La primera embarcación de propulsión propia fue la "Veracruz", la cual fue utilizada para el servicio del puerto de Tampico.

Las obras portuarias durante el porfiriato, fueron considerables, sobre todo en el área de construcción de bandas de atraque.

Es importante señalar que en ésta época todas las instalaciones y servicios portuarios así como los buques eran controlados por el Gobierno Federal.

En el período contemporáneo las funciones de administración, originalmente usionadas tanto para los servicios de guerra, como para la marina mercante, sufrieron varios cambios que en muchas ocasiones no correspondieron a los capitanes de puerto ejercerlas, pues hubo periodos en que fueron asignadas a los administradores de las aduanas, y en otro periodo dependían de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a través de un Departamento de Marina, del cual dependían los capitanes de puerto.

*"Fue hasta 1941 en que fueron agrupados en el seno de la Secretaría de Marina, los servicios de guerra, mercante, faros, pesca, y demás conexos."<sup>8</sup>*

Mientras los puertos carecieron de muelles y atracaderos, las maniobras de carga y descarga, se efectuaron aligerando la carga en canoas y pangas en las que se recibía la mercancía para posteriormente llevarla a las playas o muelles con escasa profundidad en las aguas.

Los primeros atracaderos fueron construídos de madera a base de pilotes, este tipo de instalaciones no cedieron fácilmente a las de concreto. En todos los lugares en que hicieron su aparición los muelles y atracaderos sirvieron a los barcos de pesca antes que pudieran construirse y fueran aprovechados por los buques mercantes, que casi siempre se vieron obligados a esperar obras más complejas como dragados, rompeolas y otros elementos de construcción de los puertos.

Con respecto a los puertos nacionales, es necesario destacar que desde esa época hasta el gobierno de Miguel Alemán, pocos fueron los acontecimientos importantes en

---

<sup>8</sup>SALGADO Y SALGADO, José Eusebio: *Op. cit.*, pág. 18.

materia portuaria. No obstante, en el primer año de gobierno del Presidente Adolfo Ruiz Cortines, se percataron de la necesidad y la importancia de impulsar el desarrollo marítimo y portuario en México.

*"Se dió a conocer el "Programa de Progreso Marítimo" que era también conocido como "Marcha al Mar", con el que se pretendía entre otros aspectos, conformar la red nacional de los setenta puertos localizados a lo largo de ambos litorales del país, acondicionar los principales y llevar a cabo la instalación de plantas de mantenimiento y la construcción de astilleros en los mismos, así como mejorar sus comunicaciones con las principales ciudades y centros industriales del país."<sup>9</sup>*

Sin embargo esto no fue posible, ya que el gobierno requería de la participación de la inversión privada, para la creación de empresas navieras nacionales, no existiendo la seguridad necesaria para la inversión en este sector.

Durante el gobierno de Adolfo López Mateos, se vió la necesidad de continuar con los proyectos del régimen anterior y es así como se brindó apoyo al surgimiento de líneas navieras nacionales, como sucedió en 1958 con Transportación Marítima Mexicana (TMM).

En lo referente a puertos durante este régimen y el de Gustavo Díaz Ordáz, se suscitaron pocos hechos importantes. Es hasta el sexenio de Luis Echeverría Álvarez cuando se sigue el impulso al sistema portuario nacional.

Con Echeverría se da inicio a la llamada *"Reforma Portuaria, con la cual se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos en diciembre de 1970, además se dió el surgimiento de las llamadas "zonas francas" en los principales puertos nacionales y la creación de las empresas de servicios portuarios. También se vió la conveniencia de llevar a cabo la capacitación de los trabajadores portuarios y de agilizar los trámites para el despacho de mercancías."*<sup>10</sup>

En comparación con los regímenes anteriores al de Luis Echeverría se hizo mucho en materia portuaria, sin embargo los grandes problemas aún persistían.

---

<sup>9</sup>Ibidem., pp. 19 - 20.

<sup>10</sup>COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS; LA REFORMA PORTUARIA; Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1976, pp. 6 - 7.

En la administración de José López Portillo se realizaron grandes cambios a los puertos mexicanos, como la creación del Corredor Transístmico que uniría por vía terrestre los puertos de Salina Cruz, en el Pacífico, y Coatzacoalcos en el Golfo de México, con el objeto de movilizar ágilmente los contenedores entre ambos litorales. A pesar de haber previsto que éstas instalaciones reportarían grandes ganancias económicas al país, ello no se realizó cabalmente.

En forma paralela se impulsó la creación de puertos industriales: Altamira en Tamaulipas; Laguna del Ostión en Veracruz; Dos Bocas en Tabasco; Lázaro Cárdenas en Michoacán, y Salina Cruz en Oaxaca, con el objeto de llevar las industrias a las costas para agilizar las exportaciones de materias primas y las importaciones de productos manufacturados.

A su vez se construyó una terminal de contenedores en Veracruz, con lo que se demostró el interés por desarrollar la tecnología portuaria en México.

Con Miguel de la Madrid se dió un fuerte impulso al sistema portuario nacional, y así lo señaló durante su campaña electoral en un discurso dado en Veracruz.

*"El sistema portuario nacional es un instrumento importante para el desarrollo económico y social; representa una gama de posibilidades para fortalecer la integración. Los puertos han sido, son y serán baluartes de la soberanía nacional; son la puerta más amplia de nuestro comercio internacional, que puede ser fuente de dependencia o de independencia. Por eso el desarrollo portuario es una vertiente importante del nacionalismo revolucionario mexicano."<sup>11</sup>*

Como podemos observar a lo largo de los años se ha planteado la necesidad de modernizar y encausar el desarrollo de los puertos, y a la vez se ha intentado reestructurar las dependencias gubernamentales encargadas de la administración del sistema portuario del país.

En el régimen de Carlos Salinas de Gortari, se reubican tres organismos en la Comisión Coordinadora de Puertos, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y

---

<sup>11</sup>DE LA MADRID HURTADO, Miguel: SISTEMA PORTUARIO Y DESARROLLO, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Gira Prioridades Nacionales, México, 1982, pág. 110.

Transportes, que son las empresas de Servicios Portuarios, el Servicio Multimodal Transistmico, y la Coordinación de Puertos Industriales.

Asimismo en febrero de 1989, se ha reestructurado orgánicamente la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, el cual depende, también de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se encarga de dirigir y administrar el funcionamiento de los puertos nacionales.

*"Diez mil kilometros de litoral y tres millones de kilometros cuadrados de zona económica exclusiva ponen en relieve el gran potencial con que cuenta la República Mexicana para lograr una eficiente integración de rutas de comunicación al servicio del intercambio comercial, tanto en el ámbito nacional (a través de cabotaje) como del internacional (por medio de la navegación de altura), para promover el incremento de la actividad turistica, así como para lograr una mayor exportación pesquera."<sup>12</sup>*

México guarda una posición marítima envidiable, entre dos de los océanos más importantes del mundo: el Pacífico y el Atlántico, por lo cual tiene una situación privilegiada para el tráfico marítimo, dando un valor estratégico a nuestro país.

Según datos estadísticos de la Organización Marítima Mundial, México está situado dentro de las 15 economías más fuertes del mundo, ocupa una situación geográfica única, ubicado en la frontera cultural y económica de los Estados Unidos y bañadas sus costas por los océanos que lo une a los tradicionales mercados europeos y con la pujante Cuenca del Pacífico (Japón, Corea, China, Taiwán y Singapur).

Nuestro país esta en inmejorables condiciones de aprovechar sus activos portuarios para el desarrollo de las actividades turísticas, comerciales e industriales, que le permitirán explotar racional y eficientemente la infraestructura con que cuenta en la materia.

---

<sup>12</sup>SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES: INDUCCION A PUERTOS MEXICANOS, S.C.T., México, 1989, pág. 16.

## 1.2. LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO Y DE LOS PUERTOS A NIVEL INTERNACIONAL

La marina mercante está regida por un doble aspecto: la navegación de altura encargada de movilizar mercancías de un país a otro; y la de cabotaje, que se dedica al transporte doméstico de mercancías.

*"La empresa marítima es el pilar en donde se origina toda la actividad mercante marítima, y se estructura de acuerdo con las necesidades específicas que surgen de:*

*a) El tipo de servicio dentro del transporte marítimo que va a ofrecer. Estos pueden ser: de línea o regulares (frecuentes y con ruta determinada); y los de buques volanderos, (sin ruta ni itinerario fijo).*

*b) El tipo de productos a mover."<sup>13</sup>*

La creciente interdependencia de la economía mundial, acentuada desde la década de los ochentas, respecto de los mercados y regiones que la integran, ha reducido la eficacia de las iniciativas gubernamentales unilaterales a nivel nacional, por lo cual las perspectivas económicas para reestablecer el crecimiento seguirán siendo influenciadas por el desarrollo global y las relaciones económicas internacionales.

Es bajo esta idea que analizamos el transporte marítimo internacional, cuya conexión con el comercio exterior de los países radica en ser el medio por excelencia para concretar las operaciones de compra - venta entre las naciones.

*"Es aquí donde surge la importancia del transporte marítimo y su importancia para transportar grandes volúmenes y a precios relativamente bajos, con riesgos mínimos de pérdidas o daños, además de ser un medio de transporte fácilmente adaptable en el transporte de cualquier tipo de mercancías, lo que permite la circulación mercantil entre las fronteras de las naciones, pasando el producto de la esfera de la producción a la del consumo."<sup>14</sup>*

Los servicios de transporte marítimo están estrechamente vinculados en el comercio internacional por una relación recíproca que consiste en el apoyo mutuo por un lado a

<sup>13</sup>GONZALEZ CUEVA, Lauro Enrique; LA EMPRESA MARITIMA ELEMENTO DETERMINANTE EN EL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO. U.N.A.M., F.C.P. y S., México, Tesis para obtener el grado de Lic. en Relaciones Internacionales, 1983, pp. 46 - 47.

<sup>14</sup>OROZCO VELA, Oliverio; LA MARINA EN LA HISTORIA DEL COMERCIO.

<sup>14</sup>Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, México, 1962, pág. 45.

transportar mercancías y por el otro a la promoción de la utilización del transporte marítimo, dicho medio de enlace es fundamental para la expansión del comercio.

*"A partir de la Segunda Guerra Mundial, la industria del transporte marítimo internacional sufrió mejoras considerables al ser modificados los costos de los principales insumos económicos: barcos, combustible y tripulación. El tamaño y velocidad de las embarcaciones ha ido aumentando al igual que el precio del combustible, en tanto el número de tripulantes ha disminuido."*<sup>15</sup>

La evolución tecnológica que se ha registrado en este sector ha hecho posible que buques más grandes operen con tripulaciones muy reducidas.

La marina mercante mundial, a partir de los años sesentas, ha experimentado algunos periodos de crecimiento. *"Así lo señala el informe de la UNCTAD de título "El transporte marítimo en 1979" en donde indica que en el periodo de 1964 a 1969 la flota mundial aumentó en un 50%. Los países que más incremento registraron, fueron aquellos en desarrollo, de Africa, Asia, Europa Oriental, Panamá y Liberia. El registro marítimo "Lloyd's Register of Shipping" nos señala que el aumento que la flota mercante mundial registró en el periodo 1968 a 1972 fue de 37%, inferior al registrado en el lustro anterior. Este mismo registro indica que el incremento en los años 1974 a 1978 fue de 37.5%."*<sup>16</sup>

*"Gracias a la crisis mundial originada por la nueva política de comercialización del petróleo manejada por los países de la OPEP, (en su totalidad países en desarrollo) las flotas mercantes de estos aumentaron en forma considerable, su capacidad aumentó en un 37%, correspondiendo este aumento a los países del Oriente Medio, que era y sigue siendo la principal zona productora de hidrocarburos."*<sup>17</sup>

A finales de la década de los setentas y principios de los ochentas, los países industrializados vieron disminuir su capacidad de carga, esto se presentó principalmente en Europa; y es en este periodo, con el auge petrolero, que los países en desarrollo y sobre todo los productores de petróleo empezaron a exigir mayor tonelaje, con el objeto de transportar sus productos, lógicamente con la gran capacidad

---

<sup>15</sup> *Ibidem*, pág. 67.

<sup>16</sup> GONZALEZ CUEVA, Lauro: *Op. Cit.*, Pág. 61.

<sup>17</sup> *Ibidem*, pág. 72.

económica que adquirieron con la venta de sus productos, la compra de buques fue cada vez más accesible, y se ve un incremento sobresaliente de las flotas mercantes de Argelia, Arabia Saudita, Irak y Kuwait.

La flota latinoamericana ha sido la que menos desarrollo ha experimentado, esto se debe a que la mayor parte de estos países no son petroleros y en su mayor parte son productores pequeños de mercancías ordinarias, los cuales en su mayor parte son transportados en los buques de los compradores, pues los navíos de los productores son deficientes, viejos y sus costos de operación son más altos, esto según datos que se dieron a conocer en el seno de la OPEP en 1982. Situación que no ha cambiado mucho.

*"Vemos que la flota mercante de latinoamérica aumentó en 1969 solamente 19%, y su participación en el ámbito mundial ha disminuido alarmantemente. Mientras que en el año 1955 esa participación era del 4.1% del tonelaje mundial, en 1964 fue de 3.3%, en 1969 del 2,6% y en 1981 del 2.5%."*<sup>18</sup>

Como podemos observar, en las décadas de los setentas y los ochentas la participación de la marina mercante latinoamericana, en el comercio internacional, lejos de ir en aumento va en descenso.

La OPEP considera a los años setentas y ochentas los más difíciles para la industria en general, ya que se vivió la recesión más larga y profunda, esto debido al escaso dinamismo del comercio internacional que, junto con el excedente de la capacidad de transporte no utilizada, se tradujo en una sobreoferta de tonelaje que se vió reflejada en una guerra de tarifas.

En 1989, la crisis cesaba, permitiendo el incremento en la demanda del transporte marítimo internacional, lo cual propició que el excedente de la demanda de espacio en buques y el incremento de los precios de todos los sectores del mercado de transporte, se redujeran en beneficio de dicha industria. En 1992, el comercio internacional por vía marítima continuó en expansión por cuarto año consecutivo.

---

<sup>18</sup>*Ibid.*, pág. 163.

*"Los principales factores que han influido en el comercio marítimo mundial han sido el tamaño y el crecimiento de los países desarrollados de economía de mercado."<sup>19</sup>*

La evolución del transporte marítimo actualmente se caracteriza por su forma para controlar el mercado y la creciente complejidad del transporte de bienes y personas.

*"Siguiendo de cerca el desarrollo de los países industrializados, nos damos cuenta que junto con el desarrollo económico, político y social, las marinas mercantes de los respectivos países gozan de una expansión paralela, y esto se logró gracias a los subsidios y las políticas de fomento emitidas por estos países."<sup>20</sup>*

Se sabe que los gobiernos de las naciones que poseen una marina mercante, ya sean estatales o particulares, otorgan una ayuda especial a la industria marítima. De las 105 naciones que tienen marinas mercantes pocas son las que gozan de las ventajas comparativas de costos de transporte oceánico.

Así, los costos de construcción y adquisición de barcos, así como de salarios, mantenimiento y reparaciones, gastos de seguros, intereses de financiamiento difieren enormemente de un país a otro.

*"Para los Estados Unidos, desde su independencia en 1776, los barcos mercantes han jugado un papel muy importante en su historia, contribuyendo enormemente a hacerlo un país rico y poderoso."<sup>21</sup>*

*"En Japón, se siguen políticas muy importantes de fomento a la marina mercante, ya que por la gran cantidad de litorales con que este país cuenta, depende en gran medida de su transporte marítimo y es vital contar con una marina mercante moderna y eficaz."<sup>22</sup>*

---

<sup>19</sup>ZAMBRANO RAMOS, Lourdes; LA PARTICIPACION DEL AGENTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO, U.N.A.M., F.C.P. y S., México, Tesis para obtener el grado de Lic. en Relaciones Internacionales, 1992, pág. 163.

<sup>20</sup>*Ibidem.*, pág. 167.

<sup>21</sup>LOPEZ BARREDO, Francisco; EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE, IEPES, México, 1987, pág. 34.

<sup>22</sup>*Ibidem.*, pág. 41.

Según la Organización Marítima Internacional, el otro elemento determinante en el intercambio internacional de bienes y servicios, son los puertos marítimos, los cuales son fundamentales en el manejo de las mercancías ya que son los puntos de entrada y salida para los productos de los países.

Es muy importante que los puertos sean competitivos y eficientes para que así puedan brindar seguridad a las mercancías que en ellos se manejan, tanto en el proceso de carga y descarga, como en el de almacenamiento, por ello deben contar con la infraestructura adecuada para así lograr llevar a cabo estas funciones de manera correcta.

Se requiere que los puertos cuenten con avances tecnológicos para lograr una eficiente operación y así cada vez será mayor la capacidad de manejo de contenedores.

Uno de los puertos más avanzados en el mundo es el de Long Beach, en el estado de California, que con los mayores avances tecnológicos, ha logrado una operación enorme y eficiente que cubre todas las necesidades del intercambio comercial actual.

Otro ejemplo, es Rotterdam, en Holanda, que por mucho tiempo se ha considerado el primer puerto del mundo por las facilidades, rapidéz y eficacia para la realización de maniobras y servicios al comercio exterior de toda Europa Occidental con el resto del mundo.

### **1.3. MEXICO Y LA SITUACION DE SU MARINA MERCANTE EN LOS ULTIMOS DIEZ AÑOS**

En México la actividad del transporte marítimo es relativamente joven, si bien ya se mencionaron algunos antecedentes de la época de la Nueva España.

Como se verá más adelante, las empresas marítimas en México, transportan una mínima cantidad de y hacia nuestro país, esto tiene repercusiones negativas en los renglones de la balanza de cuenta corriente es decir de ingreso de divisas.

En México, han existido una serie de leyes y reglamentos tendientes a fomentar el desarrollo de la marina mercante, pero en realidad esto no se ha logrado por la falta de congruencia, burocratismo y planeación.

Considerando que la actividad naviera mercante es de una gran importancia para el desarrollo económico del país, el tener políticas de fomento a esta marina es prioritario.

*"En febrero de 1982, la Comisión de la Marina Mercante informa que en México ésta se enfrenta a graves problemas tales como: la falta de personal preparado en materia marítima, insuficiencia infraestructural, desorganización, y caos administrativo, para terminar con una desventaja clara en cuanto a equipo físico, es decir, deficiencia de buques, puertos, almacenes y desventaja en la competitividad con el extranjero."*<sup>23</sup>

En México, la marina mercante no ha tenido el apoyo debido para su desarrollo, la participación de este sector en el comercio internacional de México no es como debía ser, ya que ésta es demasiado pequeña y no cubre las necesidades del país.

El Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984 - 1988 reconocía al transporte marítimo como: *"parte integral del sistema de transporte, desempeña un papel relevante en el desarrollo económico y social del país, constituye un instrumento de carácter estratégico que permite distribuir los flujos de carga y pasaje, entre los diferentes modos de transporte que convergen en las terminales marítimo-portuarias. En este sentido el transporte marítimo de altura y cabotaje contribuye a satisfacer las necesidades básicas de la población, propicia la descentralización de la vida nacional y vincula las diferentes regiones de nuestro país."*<sup>24</sup>

El crecimiento económico de una nación depende en gran medida del transporte marítimo.

El transporte marítimo está integrado al proceso productivo o al consumo, y por ello contribuye al desarrollo y al fortalecimiento del comercio internacional.

<sup>23</sup>LOPEZ BARREDO, Francisco: *Op. Cit.*, pág. 50.

<sup>24</sup>SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO; PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Secretaría de Programación y Presupuesto, México, Año 2. No. 21 diciembre de 1984, pág. 30.

La falta de oferta adecuada de transporte constituye una seria limitación a la expansión de la producción y el comercio. El transporte marítimo es el que menos ha contribuido al Producto Interno Bruto de México, y esto se debe a que la mayor parte del tráfico marítimo nacional e internacional se realiza mediante embarcaciones extranjeras, como se muestra en el cuadro de abajo. Estas captan la gran mayoría de los ingresos por concepto de fletes, sin olvidar otras causas como el rezago tecnológico, la rigidez de las tarifas de las empresas del sector público involucradas y las privadas de reciente creación.

La Comisión de la Marina Mercante proporcionó las siguientes estadísticas en enero de 1994.

Cargas movidas por la Marina Mercante Mexicana en el tráfico de altura durante el período que va de 1977 a 1993.

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL DE LA CARGA DE ALTURA (Tons.)</b>	<b>MOVIDAS POR LINEAS NACIONALES (Tons.)</b>	<b>PORCENTAJE</b>
1977	29'154,000	4'510,714	14.1%
1978	40'112,444	4'412,369	11.0%
1979	49'669,554	5'115,964	10.3%
1980	65'984,410	6'998,441	10.0%
1981	69'915,704	5'942,835	8.5%
1983	72'322,508	6'898,344	9.0%
1987	94'432,900	8'765,000	8.9%
1990	102'345,656	10'456,780	10.1%
1991	115'876,020	10'765,988	9.2%
1993	145'987,665	15'498,321	11.2%

Cargas movidas por la Marina Mercante Mexicana en el tráfico de cabotaje durante el período que va de 1977 a 1993.

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL DE LA CARGA DE CABOTAJE (Tons.)</b>	<b>MOVIDAS POR LINEAS NACIONALES (Tons.)</b>	<b>PORCENTAJE</b>
1977	32,270	31,106	96.4%
1978	33,820	30,675	90.9%
1979	45,331	37,171	81.9%

1980	58,310	30,972	53.1%
1981	61,998	36,207	58.4%
1983	70,315	39,876	56.4%
1987	83,456	41,765	50.1%
1990	90,245	44,560	49.3%
1991	94,545	49,789	51.2%
1993	102,450	49,934	48.3%

En los países en desarrollo, como México, la escasa flota naviera y su poca participación en el mercado internacional de servicios de transporte marítimo, por ser insuficientes en el manejo de sus cargas, son afectados por el precio y la calidad de los servicios de este transporte, *"en puertos con mayor desarrollo como Long Beach en California el costo en el manejo de carga es un 30%, más barato que en Veracruz y la capacidad en el manejo de carga es un 42% más rápida y eficiente en el primero que en el segundo."*<sup>25</sup>

En el período de 1971 a 1983, el volumen del comercio exterior de México creció a un ritmo de 14%, debido al incremento de las exportaciones petroleras, pero en el período de 1983 a 1986 la crisis de los energéticos originó la reducción de las exportaciones petroleras de México, que habían representado durante dicha bonanza aproximadamente el 72% del volumen total de su comercio exterior transportado por vía marítima.

*"El potencial mexicano del sector transporte, ha sido desaprovechado, ya que genera un 2% del PIB, a pesar de que México traslada el 92.4% de sus importaciones y exportaciones por la vía marítima como se analizó en el cuadro anterior, esto se debe a que la carga se maneja con empresas extranjeras."*<sup>26</sup>

<sup>25</sup>TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA; TRANSPORTE MARITIMO MEXICANO COMO INSTRUMENTO DE CRECIMIENTO COMERCIAL EN EL PACIFICO, Transportación Marítima Mexicana, México, 1987, pág. 56.

<sup>26</sup>Información dada por funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante.

Las políticas que se siguieron al principio del sexenio salinista hacen de lado el propósito de las leyes mexicanas de promover el desarrollo de la marina mercante, como medio para fortalecer la independencia y soberanía del país, entendido dicho propósito como se indica a continuación:

*"Toda vez que evita cambios en los servicios de transporte marítimo durante épocas de guerra o crisis económicas, ayuda a adquirir influencia en la fijación de precios en las conferencias internacionales, se erige como elemento clave para la integración económica a nivel regional, fomenta las exportaciones, diversifica empleos, y crea nuevas fuentes de trabajo en lo que respecta a tripulantes, técnicos en tráfico, fletes, seguros marítimos, clasificación y registro de embarcaciones, operación y administración naviera y portuaria, reparación y construcción naval, compra-venta marítimas, agenciamiento, etc. y propicia ahorro de divisas y mejoría en la balanza de pagos."<sup>27</sup>*

Se ha hecho poco caso de que nuestro país requiere constantemente de los servicios de la marina mercante, no resolviéndose el eterno problema que obliga al usuario a contratar el transporte marítimo con buques de bandera extranjera, pagando los fletes en moneda extranjera, ocasionando una gran fuga de divisas, pues gran parte del valor de las mercancías es absorbida por el transporte, ésto se afirmó en una reunión de la Comisión de la Marina Mercante.

*"En 1986, la participación de la flota nacional en los movimientos totales de altura y cabotaje de México fue de 15.9% pero si excluimos el petróleo y derivados, la participación fue de 8.13%, en este año, en el que el petróleo y sus derivados fueron transportados a razón de 86.9% en embarcaciones extranjeiras, con una participación de todas las cargas de 98.6%."<sup>28</sup>*

En febrero de 1987, la Comisión de la Marina Mercante informó, que la flota nacional tuvo un desarrollo particular en los movimientos de altura no petroleros, en los que su participación pasó del 3.9% en 1980 a 11.7% en 1986.

Para 1988 la flota nacional mostró una reducción significativa, lo cual hizo más evidente la insuficiencia respecto a las necesidades del comercio.

<sup>27</sup>SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO; *Op. Cit.*, Pág. 135.

<sup>28</sup>*Ibidem.*, pág. 142.

El Plan Nacional de Desarrollo de 1989 a 1994, reconoció la importancia que la inversión privada reviste para la modernización de las comunicaciones y transportes, e indica que se fomentaría el transporte de cabotaje, reduciendo costos, y se impulsaría el desarrollo de la marina mercante nacional en el tráfico de altura y cabotaje, aumentando su eficacia y productividad.

El Plan establecía la necesidad de reestructurar la empresa pública para que su funcionamiento fuera acorde con el desarrollo del país y lograr que el aparato productivo fuera más competitivo en el exterior.

*"Entre los obstáculos a que se enfrentan las empresas navieras mexicanas para la explotación de sus buques con bandera mexicana, es que: nuestro pabellón tiene un costo 20% más elevados que las inglesas; así también, en México se aplican 20 años para la amortización de buques, y en otros países va de 6 a 12 años; la práctica mexicana obliga al movimiento unilateral del número de tripulantes, sin considerar que los avances tecnológicos han reducido considerablemente la cantidad; de conformidad con las leyes mexicanas, al ser mexicano un buque, este debe ser reparado en astilleros del país, ocasionando (a causa del tiempo de estadía) el doble del costo cobrado en cualquier otro país; se ha comprobado que las embarcaciones tardan hasta tres días más que en otros puertos para el suministro de combustible en puertos mexicanos, tomando en cuenta que el costo diario de un buque fuera de su operación fluctúa entre cinco mil y diez mil dólares."<sup>29</sup>*

Siguiendo con los obstáculos para la marina mercante mexicana, se pudo observar en 1990 que los servicios portuarios aumentaron un 80%; la carencia en el país de bancos que apoyaran el financiamiento del negocio naviero; el costo del diesel en México era 49% más caro que en otros países; era obligatorio el pago del 10% del valor Ad valorem por la adquisición de buques y refacciones en el extranjero; 5% de utilidad inflacionaria sobre la utilización de servicios portuarios a pagar al gobierno; 3% de descuento del PECE en la prestación de servicios de carga; aumento anual de un 77% de derecho de atraque en los puertos; y el 113% de las tarifas portuarias manejadas por Puertos Mexicanos, entre otros aspectos, todo esto en 1990, y la situación no ha cambiado casi en nada.

---

<sup>29</sup>ZAMBRANO RAMOS, Lourdes; *Op. Cit.*, pág. 54.

Por todo lo anterior, y pese a la nueva Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, es urgente que el gobierno preste atención a este sector, que se emitan reglamentos para su desarrollo, se den subsidios y se simplifiquen los trámites burocráticos a que está sujeta la marina mercante, ya que de no desarrollarse de manera eficiente se verá truncado el desarrollo industrial y económico del país. El comercio exterior de México depende de las flotas extranjeras en un 95%, ya que la flota nacional es prácticamente inexistente.

La empresa naviera mercante debe subsanarse no sólo por mantener la soberanía y la seguridad de nuestro país, sino por el hecho de que se disponga de una flota mercante vinculada a intereses nacionales, lo cual es una garantía de que sus servicios se desarrollen basados en los requerimientos de los usuarios mexicanos, ya que las navieras extranjeras sólo consideran la carga mexicana como un complemento de sus tráficos propios.

Es necesaria la modernización del sistema marítimo nacional para lograr insertar a México al sistema internacional de comercio, ya que este se realiza en un 90% por vía marítima.

Los representantes de las principales navieras del país afirman que la política de la administración del Presidente Zedillo, siguiéndola línea salinista, traerá grandes flujos de carga, capital e inversión, aunque para participar en los beneficios que esto traerá se necesitan buques con pabellón mexicano bajo una nueva estructura.

Para fortalecer nuestra capacidad exportadora es de vital importancia que México cuente con el apoyo estratégico de una flota mercante desarrollada, y como se mencionó anteriormente, estrechamente vinculada a los intereses nacionales, de lo contrario no se logrará un desarrollo económico eficiente.

Así lo han comprendido las naciones que compiten con éxito en los mercados mundiales y que poseen flotas mercantes poderosas, lo cual les permite participar activamente en la fijación de políticas y tarifas de fletes internacionales, en respaldo del desarrollo de sus flujos comerciales.

En el caso de México, existen condiciones muy propicias como recursos humanos profesionales, energéticos, y nuestra situación geográfica, nos permite estar próximos al mercado de servicios de transporte marítimo más importante del mundo, el de Estados Unidos, sería necesario recomponer toda nuestra marina mercante para ser competitivos en precio, calidad, enlaces y rapidéz, para así vincularnos a las rutas marítimas fundamentales del comercio mundial, en las cuencas del Atlántico y el Pacífico, y es por esto, que debemos apuntalar nuestro comercio exterior con una flota mercante de mayor significación.

En México la marina mercante ha venido desarrollándose sin subsidios de operación y sin la aplicación de una ley general de reserva de carga, contando con algunos convenios bilaterales, con estímulos fiscales y con acceso a combustible para sus barcos a los precios locales establecidos para la industria y otras actividades económicas del país.

Es indispensable que se brinden apoyos, principalmente de financiamiento, similares a los que se disfrutaban en la gran mayoría de las flotas extranjeras, tales como las de Estados Unidos, Japón, Inglaterra, Francia; sería conveniente establecer a fin de acelerar su crecimiento y permitir que contribuya más ampliamente al proceso de modernización de México.

*"Si se toma en cuenta que la mayoría de las cargas líquidos y sólidos a granel, tanto en tráfico internacional como en cabotaje, son controladas por empresas del sector público, el Estado mexicano tiene en sus manos un poderoso instrumento para acelerar la expansión de la flota mercante nacional, para lo cual tan sólo requiere que a través de la normatividad de los concursos se otorgue una preferencia más efectiva a los buques mexicanos, para el transporte de dichas cargas, invariablemente a niveles de fletes competitivos."<sup>30</sup>*

Debido a la extensión de sus litorales, México debe tener una marina mercante fuerte, ya que su posición geográfica le permite integrarse a las principales rutas del comercio marítimo mundial, otra razón sobresaliente para acelerar el crecimiento de la flota mercante, lo constituye el aumentar su participación no sólo en los tráficos de y hacia México, sino también en el transporte entre puertos extranjeros.

---

<sup>30</sup>*ibid.*, pág. 62.

Desde 1980 el 5% del volúmen total de cargas del comercio exterior mexicano, se mueve con buques de bandera mexicana, se requiere que esta actividad exportadora de servicios se incremente, para lograr una mayor captación de divisas por fletes en el futuro.

El mantener y elevar la productividad de la marina mercante mexicana es una actividad sumamente competida y sujeta a constantes innovaciones tecnológicas, depende en parte de que las navieras nacionales puedan proseguir con los programas de expansión y modernización de sus flotas.

El otorgamiento de créditos para la adquisición y construcción de buques es muy ilimitado en México, por lo que es necesario que se establezcan fondos y mecanismos de financiamiento adecuados para esta actividad; en países como Japón, el gobierno otorga financiamiento para la compra y construcción de barcos, esto consiste en el otorgamiento de créditos de baja tasa, para poder financiar la compra de los mismos. Además de reglamentos especiales de depreciación y otros de carácter fiscal, que permiten a las compañías navieras pagar cantidades insignificantes en impuestos cada año, siempre y cuando continúen adquiriendo barcos.

También resulta de vital importancia que se intensifiquen los programas para que las tripulaciones de los buques reciban la formación y capacitación más completa y sólida. Así como una constante actualización en los avances tecnológicos que permitan elevar los niveles de seguridad y productividad de la flota mercante mexicana y el fortalecimiento y creación de más escuelas nauticas, mejorando primero las ya existentes.

Es necesario, impulsar el desarrollo y la modernización del sistema de transporte multimodal en contenedores, ya que por su adaptabilidad para ser utilizado en todos los medios de transporte o en cualquier combinación de ellos, ofrece considerables beneficios en seguridad y reducción de costos para los usuarios. De no alcanzarse este objetivo, nuestro transporte marítimo difícilmente podrá competir exitosamente con el de otros países que han logrado que la unitarización de las cargas sea práctica universal en su comercio exterior y que sus sistemas multimodales se ofrezcan en condiciones óptimas, es decir, de la bodega del empacador a la del consignatario.

Para fortalecer la competitividad de la marina mercante también se requiere que se ajuste el diferencial desfavorable del 10% que aún subsiste en el precio del combustible intermedio para los buques nacionales en relación con los otorgados a otras actividades económicas del país, que los precios del diesel se fijen a niveles internacionales y que se sigan mejorando las facilidades para el aprovisionamiento de energéticos en los puertos mexicanos.

Con el propósito de lograr la expansión de la flota mexicana es indispensable que los estímulos otorgados para la inversión en buques nacionales puedan hacerse efectivos, colocándolos a las navieras mexicanas en situación de igualdad con los apoyos con que cuentan las empresas extranjeras en sus propios países.

Es por eso que en la nueva Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, se revisó la legislación y reglamentos sobre la actividad naviera, con el objeto de poder alcanzar los objetivos de desarrollo de la marina mercante, así como actualizarla tomando en cuenta los cambios estructurales y la evolución tecnológica que se está registrando en el transporte marítimo internacional. Sin embargo, dicho instrumento jurídico presenta grandes deficiencias que habrá que subsanar.

#### **1.4. LOS PUERTOS MEXICANOS ANTES DE LA PROPUESTA DE LA PRIVATIZACION**

El Plan Nacional de Desarrollo del sexenio de Salinas, señalaba que el moderno estado de derecho tiene a su cargo la rectoría del desarrollo económico del país, la regulación y la prestación de los servicios públicos, ejercicio de actividades definidas como áreas estratégicas, las cuales están reservadas al propio Estado, participar con los sectores social y privado en actividades portuarias, así como en la ejecución de acciones para satisfacer las necesidades e incrementar el bienestar colectivo.

El hecho de cumplir estas tareas, implica actos de decisión propios del poder del Estado y realizar actividades similares a las que llevan a cabo las personas de derecho privado como son: la organización de empresas; la construcción de obras; la adquisición de bienes; la prestación onerosa de servicios al público; entre otras cosas que sin embargo, difieren de las ejecutadas por los particulares porque el Estado las

lleva a efecto para sus fines de promoción, desarrollo, fomento económico, y bienestar social que los principios primordiales de nuestra organización política le encomienden.

*"Las funciones de regulación y de decisión, así como las de promoción y desarrollo del bienestar individual y colectivo, constituyen atribuciones propias de la administración pública."<sup>31</sup>*

*"La administración pública y el derecho administrativo que la regula, buscan obtener resultados útiles para la colectividad, en función del progreso y bienestar colectivos."<sup>32</sup>*

En el discurso dado por el Presidente Salinas, para crear el ahora extinto órgano Puertos Mexicanos, se decía que los actos operativos de promoción y desarrollo lo lleva a cabo la administración del Estado en el desempeño de sus derechos de poder público, en las que actúa como poder soberano, o por vías de derecho privado, como cuando la actividad de un particular se desarrolla en el mismo sentido del Estado o colaborando en la prestación de un servicio público.

La complejidad de la estructura de los órganos gubernamentales y la multiplicidad de las labores que la ley les encarga efectuar, así como la demanda popular que exige la democratización de la administración pública:

- Asignando a dependencias directas del poder central el cumplimiento de las atribuciones de autoridad y normatividad;
- Transfiriendo a órganos desconcentrados comprendidos dentro de la estructura jerárquica de las dependencias, las atribuciones relacionadas con la función operativa, la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos.

En algunos casos el poder público ha creado organismos paraestatales para el desempeño de esas actividades a ha concesionado su ejecución o prestación a particulares.

---

<sup>31</sup>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; INDUCCIÓN A PUERTOS NACIONALES, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1989, pág. 15.

<sup>32</sup>Ibidem., pág. 15.

Por muchos años las políticas, normas y procedimientos relacionados con las actividades marítimas y portuarias se basaron en la costumbre y carecían de mecanismos de coordinación y sistemas de control.

A principios de la década de los setentas el Gobierno Federal tuvo especial interés, en solucionar los obstáculos que impedían el buen servicio y operación adecuada de las terminales marítimas.

El 29 de diciembre de 1970 se publica en el Diario Oficial de la Federación la ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos *"con objeto de coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos, así como los servicios principales, auxiliares y los conexos."*<sup>33</sup> Esta comisión quedó integrada, en forma tripartita, por representantes de organizaciones de trabajadores portuarios, de usuarios y del Gobierno Federal.

A la vez, a nivel central, se creó la Dirección General de Operación Portuaria (que a partir de 1984 se cambia a Dirección General de Puertos), con el objeto de consolidar las funciones de autoridad en los puertos. También existían las direcciones generales de Obras Marítimas y de Dragado para mejorar la infraestructura portuaria y las condiciones de navegación en canales y dársenas. Es en 1985, cuando la Dirección General de Dragado se convertiría en órgano descentralizado, que se llamaría SEDRA.

A fin de mejorar el servicio de maniobras de los puertos, el 16 de junio de 1971 se crea como programa piloto una empresa mercantil de participación estatal mayoritaria denominada Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V., la que servirá de base al subsecuente establecimiento de empresas semejantes en los principales puertos de ambos litorales.

En enero de 1984, en atención al Programa de Modernización de la Administración Pública Federal, se procedió a disolver o extinguir entidades como Servicio Multimodal Transistmico, la Coordinación General de Puertos Industriales, así como el Fideicomiso para el Equipamiento Marítimo y Portuario.

---

<sup>33</sup>DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION; LEY QUE CREA LA COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS, Art. 1. México, 29 de diciembre de 1970.

A pesar de estos cambios persiste la necesidad de consolidar en un solo órgano, las actividades que se realizan en los puertos y las que en ella inciden. Por ello se había fundado Puertos Mexicanos a principios de la gestión del Presidente Salinas.

El 27 de marzo de 1989, el Ejecutivo federal, crea por Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 28, el órgano descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado PUERTOS MEXICANOS.

Transfirió a dicho órgano atribuciones para construir, ampliar y conservar las obras marítimas y portuarias *"...así como ejecutar las obras conexas y accesorias, cuando las mismas se lleven a cabo conforme a la normatividad, especificaciones, precios, programas aprobados y contados concertados, programar y ejecutar los trabajos de dragado, dirigir la prestación de los servicios portuarios y cuando así se requiera, prestarlos directamente, coordinar las actividades de las entidades paraestatales prestadoras de servicios públicos portuarios, promover y coordinar las actividades de particulares en materia portuaria, y en general, atender, proponer y ejecutar las medidas que fueren necesarias para el mejoramiento, desarrollo y organización de los servicios públicos portuarios."*<sup>34</sup>

En el propio Decreto de creación se dispuso la extinción del Órgano Descentralizado Servicio de Dragado y de la Dirección General de Obras Marítimas, cuyas funciones asumió Puertos Mexicanos.

Para el debido ejercicio de las atribuciones que el Ejecutivo Federal desconcentró en Puertos Mexicanos, este Órgano funcionó con la siguiente estructura administrativa:

*"Un Vocal Ejecutivo, designado por el Presidente de la República a propuesta del Secretario de Comunicaciones y Transportes que es el funcionario colocado en la jerarquía administrativa del Órgano, que lo representa y que tiene a su cargo el ejercicio de las facultades y atribuciones del propio Órgano, a su vez ésta Vocalía cuenta con la estructura de apoyo necesaria para la atención y despacho de los asuntos del conocimiento directo de la Vocalía."*<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup>Ibid., pág. 21.

<sup>35</sup>Ibid., pág. 22.

Para la atención ágil y oportuna de los negocios de la competencia de Puertos Mexicanos, el Vocal Ejecutivo cuenta con las siguientes vocalías, según el Artículo 6 del Decreto antes referido, en las cuales distribuyó el conocimiento y despacho de los asuntos correspondientes al área de su denominación.

- Vocalía de Planeación
- Vocalía de Obras Marítimas
- Vocalía de Dragado
- Vocalía de Operación
- Vocalía de Asuntos Jurídicos
- Vocalía de Finanzas
- Vocalía de Administración

Al frente de cada vocalía estaba un profesionalista calificado que tenía a su disposición la estructura, apoyo material, técnico y científico que garantizaba el mejor desempeño de sus actividades.

Dentro de la estructura de Puertos Mexicanos, existía el Órgano de Auditoría Interna que ordenaba la Ley y que dependía directamente del Vocal Ejecutivo.

Las funciones a cargo del órgano tenían realización material en los puertos marítimos y fluviales, así como en todas las actividades marítimo-portuarias. Por ello, para la adecuada ejecución de éstas atribuciones, así como la coordinación de las distintas acciones de las diferentes unidades dependientes de Puertos Mexicanos que funcionan en las terminales portuarias entre sí y con otras dependencias gubernamentales, el órgano había creado por Acuerdo el 17 de julio de 1989, delegaciones en todos los puertos existentes en la República Mexicana, publicándose en el Diario Oficial de la Federación al día siguiente el 18 de julio.

Estas delegaciones tenían a su cargo la administración local portuaria, dotándolas de la competencia y atribuciones necesarias a fin de que pudieran detectar y resolver con agilidad y eficiencia los problemas locales surgidos con motivo de la aprobación de los puertos.

Un área muy importante en que estaba puesto el interés y la atención pública, es la que se refería a la administración y prestación de las maniobras que definía el Artículo 272

de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: "*Las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, acarreo y en general las que auxilien y complementen al comercio marítimo y el transporte por agua, dentro de los recintos portuarios y en las zonas bajo jurisdicción federal sometidas a la autoridad marítima, son servicios portuarios conexos y su prestación requiere permiso de la Secretaría de Marina...*"<sup>36</sup> ya que estos servicios son el medio para lograr la transferencia de las mercancías transportadas por mar a las vías terrestres y viceversa, lo que constituye el centro del comercio marítimo internacional.

Con la nueva Ley de Navegación, la situación ha cambiado enormemente, ya que ahora es mucho más accesible la obtención de concesiones para realizar éstas operaciones, ya que se simplifican mucho los trámites, y se permitirá la entrada de inversión privada, con el objeto de modernizar estas actividades.

El Gobierno Federal, en base a los preceptos legales, ha promovido el establecimiento, en los principales puertos de la República, de empresas prestadoras de servicios públicos portuarios, en cuyo capital participan la federación, los gobiernos de la entidad y municipio en que se ubique el puerto naviero, agentes aduanales, agrupaciones de trabajadores portuarios, lo que permite que en las asambleas de accionistas y sesiones de sus consejos de administración se escuchen las opiniones de los sectores interesados y se adopten las medidas procedentes no sólo en interés del servicio, sino del desarrollo local y regional.

Puertos Mexicanos presidía los órganos de gobierno de las empresas de servicios portuarios y estaba logrando: elevar la productividad y eficiencia de la administración portuaria y en la prestación de servicios portuarios; modernizar, mantener en condiciones óptimas las instalaciones, equipo de los puertos y la imagen de las terminales que presentan ante el comercio internacional.

El principal objetivo de Puertos Mexicanos era modernizar y eficientizar las vías generales de comunicación.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio de este órgano, buscaba alentar la inversión privada en la construcción, instalación y operación de puertos de

---

<sup>36</sup>ANTIGUA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS; Art. 272.

abrigo y de marinas turísticas, que son de gran importancia en el desarrollo del comercio, en el incremento del turismo y en la captación de las divisas que requiere México para fortalecer su economía e insertarlo en el sistema económico mundial de una manera competitiva, eficiente y en un plano de igualdad frente a las economías más fuertes del orbe.

Puertos Mexicanos entre sus principales objetivos buscaba mejorar la calidad de los servicios e incrementar la eficiencia operativa y productividad de los puertos, aumentar la seguridad de las personas y bienes en los recintos portuarios, reducir costos en la transferencia transporte marítimo al terrestre, lograr la autosuficiencia financiera en la prestación de servicios de mantenimiento de instalaciones, equipo y dragado, fomentar el establecimiento de industrias en los puertos, como estímulos a la descentralización de la vida nacional y el desarrollo regional, concertar con los sectores privados y social, inversiones en materia de infraestructura.

El Presidente Salinas, hizo una revisión del marco normativa en lo referente a puertos, para fortalecer las funciones de autoridad y planeación, coordinación y control del estado, mejorar la organización y productividad operativa y dar apoyo prioritario al comercio exterior y al turismo por vía marítima, continuar en el avance de la autosuficiencia financiera de las empresas del subsector y dar apertura a la participación social y privada, éstas estrategias se encuentran en el marco del Programa Sectorial de Mediano Plazo, contemplado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el sexenio 1988 - 1994.

### **1.5. MARCO LEGAL VIGENTE ANTES DE LA PROPUESTA DE LA PRIVATIZACION DE PUERTOS**

Antes de ser decretada la nueva Ley portuaria del 19 de julio de 1993, todo lo referente a asuntos marítimo - portuarios, era regulado por la Ley de Comercio y Navegación Marítimos decretada por el entonces Presidente Adolfo López Mateos en febrero de 1963 y por los estatutos de la creación del órgano denominado Puertos Mexicanos, del 28 de marzo de 1989.

En este apartado se ubican las leyes y artículos que fundamentan a Puertos Mexicanos, tanto en la Constitución Política del país, como de la Ley Orgánica de la

Administración Pública Federal, y se enuncian la normatividad aplicable al Organismo, los Reglamentos, Decretos y Acuerdos.

## **BASES CONSTITUCIONALES**

**"Artículo 89.-** *Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:*

**1.** *Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.*

**Artículo 90.-** *La administración pública federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso que distribuirá los negocios de orden administrativo de la federación que estarán a cargo de las secretarías de Estado y departamentos administrativos y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en operación.*

*Las leyes determinan las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las secretarías de Estado y departamentos administrativos.*<sup>37</sup>

## **LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PÚBLICA FEDERAL**

**"Artículo 17.-** *Para la más eficaz atención y eficiente despacho de los asuntos de su competencia, las secretarías de Estado y los departamentos administrativos podrán contar con órganos administrativos desconcentrados que estarán jerárquicamente subordinados y tendrán facultades específicas para resolver sobre la materia y dentro del ámbito territorial que se determine en cada caso, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.*

**Artículo 36.-** *A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

**I.** *Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país.*

**XII.** *Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los*

---

<sup>37</sup>CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Artículos 89 y 90.

*transportes o las comunicaciones: participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de tarifas de los servicios que presta de Administración Pública Federal de Comunicaciones y Transportes.*

**XVI.** Regular las comunicaciones y Transportes por agua.

**XVIII.** Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias, y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima.

**XIX.** Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento salvo los asignados a la Secretaría de Marina.

**XX.** Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios.<sup>38</sup>

## **NORMATIVIDAD APLICABLE A PUERTOS MEXICANOS**

Leyes y fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Vías Generales de Comunicación. ( 28 de septiembre de 1932)

Esta última fue reformada, y su modificación apareció en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.

- Ley Federal de las Entidades Paraestatales. (14 de mayo de 1986)
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo. (21 de noviembre de 1963)

Esta ley fue derogada en el Decreto del Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.

- Ley General de Bienes Nacionales. ( 3 de julio de 1947)
- Ley de Obras Públicas. (30 de diciembre de 1980)
- Ley de adquisiciones, arrendamientos y servicios relacionados con bienes muebles. (8 de febrero de 1985)

- Ley Federal de responsabilidades de los Servicios Públicos. (31 de diciembre de 1982)

---

<sup>38</sup>DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION: LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, Artículos 17 y 36. México, 29 de diciembre de 1976.

- Ley del presupuesto, contabilidad y gasto público federal. (31 de diciembre de 1976)
- Ley federal de derechos. (31 de diciembre de 1981)
- Ley para el desarrollo de la marina mercante. (11 de diciembre de 1930)  
Modificada el 8 de enero de 1981, y derogada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.
- Código fiscal de la federación. (31 de diciembre de 1938)
- Código Civil. (26 de mayo de 1985)
- Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio fiscal 1993. (28 de diciembre de 1992)
- Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio fiscal 1994. (26 de diciembre de 1983)
- Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio fiscal 1990. (28 de diciembre de 1989)

#### **REGLAMENTOS**

- Reglamento de la Ley Federal de Entidades Paraestatales. (26 de diciembre de 1990)
- Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (15 de diciembre de 1980)
- Reglamento de la Ley de adquisiciones, arrendamientos y servicios relacionados con bienes muebles. (30 de diciembre de 1993)
- Reglamento de la Ley de presupuesto, contabilidad y gasto público federal. (18 de noviembre de 1981)
- Reglamento del Código fiscal de la Federación. (29 de febrero de 1984.)
- Reglamento de Operación en los puertos de administración estatal. (8 de abril de 1975)
- Reglamento a los Capítulos 3o., 4o. y 5o. de la Ley para el desarrollo de la marina mercante. (27 de octubre de 1981)
- Reglamento para el servicio de pilotaje. (16 de agosto de 1982)
- Reglamento del Padrón abanderamiento mexicano. (7 de marzo de 1986)
- Reglamento para el servicio de remolque en Aguas y Puertos Nacionales. (25 de octubre de 1982)

- Reglamento para la formación y capacitación de los tripulantes de marina mercante y para la expedición de títulos y certificados. Libretas de mar y de identidad marítima. (12 de noviembre de 1982)
- Reglamento general para el sistema de organización y control de tráfico marítimo internacional. (13 de enero de 1988)
- Reglamento para el transporte multimodal internacional. (13 de enero de 1988)
- Reglamento general de la policía de puertos. (23 de enero de 1988)
- Reglamento para el servicio de maniobras de zonas federales terrestres. (10. de junio de 1991)

### **DECRETOS Y ACUERDOS**

- Decreto por el que se crea el órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes denominado Puertos Mexicanos. (28 de marzo de 1989). Organismo desaparecido en 1994.
- Acuerdo que crea la Comisión de la Marina Mercante. (27 de octubre de 1987)

El ahora extinto organismo denominado Puertos Mexicanos es creado el 28 de marzo de 1989, por el Presidente Carlos Salinas de Gortari, y el Decreto por el cual entra en vigor es dado el 27 de marzo en la Ciudad de México.

En este decreto se dice que entre las atribuciones de este Organismo, le correspondía: el desempeño de planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo del sistema portuario nacional de acuerdo con las políticas establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Puertos Mexicanos, establecía las políticas y estrategias operativas que permitirían el funcionamiento integral y eficiente de las entidades paraestatales prestadoras de servicios portuarios, auxiliares y conexos, así como la coordinación funcional que se requería para el desarrollo de los procesos de programación, presupuestación, control, evaluación e información, esto se establece en el Artículo 2 del mencionado Decreto.

Delimitaba los recintos portuarios, y las reservas territoriales, construir y ampliar las obras marítimas y portuarias, supervisaría que todas las obras se realicen conforme a las normas y especificaciones de los programas y proyectos aprobados para tal obra, opinaría sobre solicitudes para construir obras portuarias, analizando los proyectos al

respecto, proyectar, programar y supervisar las obras de dragado en los puertos en operación, realizar asesorías en materia de dragado, intervendría y opinará acerca de las normas de construcción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, determinaría las especificaciones del equipo marítimo y portuario que se pensarán adquirir para la prestación de servicios públicos portuarios, participaría en coordinación con las unidades administrativas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la elaboración de especificaciones técnicas de equipo relacionado con la infraestructura portuaria, llevaría el catastro de las instalaciones portuarias, dirigiría la prestación de los servicios públicos portuarios, propondría el establecimiento de administraciones locales portuarias bajo la jurisdicción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, coordinaría los programas inmobiliarios, asesoraría a los trabajadores portuarios, coordinaría actividades de las entidades paraestatales, evaluando los estados financieros de las mismas que son prestadoras de servicios portuarios, promoción de actividades portuarias a cargo de particulares, llevaría registros del movimiento portuario nacional, y evaluaría la operación de los puertos, participaría en organismos internacionales en materia portuaria, e intervendría en las negociaciones de convenios que celebrara México con otros países.

En cuanto a su ámbito de competencia, Puertos Mexicanos, ejercería sus funciones en los puertos marítimos o fluviales de la República y en aquellos lugares que les correspondiera conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y que se encontraran en construcción, así como en las áreas de la costa, riberas de los ríos, lagos y lagunas, esteros e islas de ambos mares, en que se realizaran actividades marítimo-portuarias, no obstante que no hayan sido habilitados, esto se estableció en el Artículo 5 del Decreto.

Lo que se buscaba con la creación de este órgano, era tomar distintas acciones, en la realización de programas sustantivos, que promovieran, propiciaran y estimularan en materias específicas la modernización, desarrollo y crecimiento del Sistema Portuario Nacional, se planteaban programas específicos de dragado, conservación y acciones emergentes, para alcanzar los compromisos de productividad en un papel inseparable, el equipo y la capacitación de los trabajadores portuarios.

Se planteaba la necesidad de establecer programas de apoyo, para coadyuvar al impulso de las actividades que realizan los grupos sociales más desprotegidos.

Se programaba la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria orientados a dotar a los puertos de las condiciones indispensables que les permitieran responder cada vez con mayor eficiencia y seguridad, a las demandas de los usuarios tanto extranjeros, como del país, habilitando la infraestructura que existe, y creando nuevos puertos terminales, y ampliando los existentes.

Se llevarían a cabo programas de inversión de los sectores privado y social, cuyo propósito era brindar la oportunidad a los inversionistas de participar directamente en las acciones encaminadas al desarrollo portuario.

Se concluye la creación del Organo Puertos Mexicanos buscando la modernización de los puertos de nuestro país mediante la creación de medidas tendientes al desarrollo, pero como ya se mencionó anteriormente este organismo desaparece en 1994, ante las expectativas de la nueva Ley de Puertos de julio de 1993.

## 2. LA APERTURA COMERCIAL DE MEXICO CON EL EXTERIOR

### 2.1. CONCEPTO Y RETOS DE LA APERTURA COMERCIAL

La apertura comercial, es el proceso mediante el cual un país, se inserta en el sistema económico mundial, mediante la diversificación de sus mercados y de sus relaciones económicas.

La apertura propicia la especialización en la producción, la optimización de las escalas de operación y la adopción de tecnología adecuadas a cada sector. El beneficio es doble, por un lado los consumidores tienen acceso a una variedad mayor de productos a precios competitivos. Por otro, los productores pueden adquirir insumos baratos, lo que les permite reducir sus costos y estar en posibilidades de competir con precios adecuados.

*"La política de apertura es el camino sólido y sostenible para mejorar el nivel de vida de la población y elevar el número de empleos, ya que sus beneficios se distribuyen entre las mayorías de trabajadores y consumidores, mientras que sus costos se concentran en los oligopolios o monopolios creados por el proteccionismo."<sup>39</sup>*

La apertura de la economía al exterior permite la modernización del país, la recuperación del ritmo de crecimiento sobre bases sólidas y la creación de nuevos empleos, más productivos y mejor remunerados.

*"La medida más importante asociada a la apertura comercial, que alivia los costos de transición, es un programa intenso de capacitación, y esta es una tarea compartida: lo que para un sector es requisito de ingreso en el mercado laboral, para el otro es una inversión en la formación de capital humano."<sup>40</sup>*

En la última década, la situación económica de México y del mundo se ha transformado de manera sustancial. En el frente interno, a inicios de los años ochenta, México llevó a cabo una serie de medidas tendientes a estabilizar la economía del país y a enfrentar la

<sup>39</sup>SERRA PUCHE, Jaime: "Lineamientos para una estrategia comercial", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XI, no. 6, México, junio de 1990, pág. 531

<sup>40</sup>ibidem, pág. 531

pesada carga que representaba la deuda externa. Estas medidas significaron, en la práctica, el cambio de un modelo de desarrollo orientado al mercado interno, a otro orientado al exterior.

En el ámbito internacional, ante la creciente competencia se han formado bloques económicos. Destaca el proceso de integración de Europa Occidental, con la ratificación y puesta en vigor del Tratado de Maastricht; la integración de facto de las economías de la Cuenca Oriental del Pacífico, y la apertura de nuevos mercados con la caída de los regímenes socialistas de Europa Oriental.

La política comercial y de negociaciones comerciales de la administración del presidente Salinas representó el complemento externo de las reformas internas que buscaban volver más eficiente y competitiva a la economía mexicana. El objetivo último era crear condiciones que elevaran el bienestar de la población.

*"Una política de esta naturaleza, implica una mayor interrelación económica con las regiones donde se concentra el crecimiento mundial. Mayor interrelación económica, sin embargo, no significa integración política."<sup>41</sup>*

La política comercial adoptada a partir de 1983 llevó en un principio, por consideraciones de eficiencia interna, a una primera etapa de apertura unilateral de nuestra economía entre 1983 y 1993. A partir de ese punto, la posibilidad de obtener beneficios adicionales de una mayor apertura dependería de un mayor acceso a los mercados de otros países. Este es el objetivo fundamental de la política de negociaciones comerciales de nuestro país. México está dispuesto a ofrecer un mayor acceso a su mercado siempre y cuando sus principales socios comerciales hagan lo mismo. Es por eso que México ingresa al GATT en 1986 y comienza una serie de negociaciones comerciales con nuestros principales socios comerciales.

México ha buscado que cada uno de nuestros principales socios comerciales otorgue un mayor acceso a los productos en los que somos más competitivos. Aunado a los compromisos asumidos en las negociaciones multilaterales del GATT, México busca mejorar su acceso a través de negociaciones identificando complementariedades

---

<sup>41</sup>BLANCO MENDOZA, Herminio: LAS NEGOCIACIONES COMERCIALES DE MEXICO CON EL MUNDO, Fondo de Cultura Económica, México, 1994, pág. 8

específicas. De esta manera sin renunciar a sus compromisos internacionales, nuestro país ha buscado ir más allá en la expansión de su comercio.

Como resultado de las negociaciones, se han desarrollado nuevas relaciones de colaboración entre los sectores productivos y el gobierno. La definición de las prioridades e intereses en las negociaciones por parte del gobierno se vió determinada en gran medida por los agentes directamente afectados, es decir, los mismos sectores productivos, la participación de los mismos en este proceso fue indispensable. Como consecuencia de este proceso de negociaciones el empresariado mexicano ha desarrollado un nuevo enfoque para hacer negocios, ahora en un país más abierto y en una economía internacional globalizada.

Con el objetivo de consolidar los beneficios de la apertura de la economía mexicana, se han llevado a cabo importantes negociaciones comerciales con países de diferentes regiones.

Se han multiplicado nuestros contactos con todas las regiones del mundo e intensificando los intercambios políticos y económicos. Se ha partido del reconocimiento de que vivimos una época en la que el aislamiento económico y político debilita a las naciones y, en última instancia, merma su capacidad de decisión. Sin embargo, el reconocimiento de la existencia de procesos globales y la emergencia de bloques regionales no ha implicado la incorporación exclusiva a uno de sus bloques, lo que dañaría nuestros vínculos con otras regiones, y frenaría el desarrollo de nuevas relaciones que se pudieran establecer.

La diversificación de nuestros mercados ha consistido, en el diseño, ejecución y seguimiento de un conjunto de acciones encaminadas a reafirmar la presencia de México, en Europa, América Latina y el Caribe, así como en los países de la Cuenca del Pacífico. También ha fortalecido sus relaciones con los países de América del Norte con la firma del TLC, y ha participado en la elaboración de programas tendientes a la promoción del desarrollo económico y social, tanto de países desarrollados, como de países en desarrollo.

A fin de compensar la profunda concentración de nuestros vínculos externos con Estados Unidos, se buscó un acercamiento más estrecho con la Comunidad Económica

Europea, América Latina y el Caribe, así como con los países de la Cuenca del Pacífico.

En el Medio Oriente, el comercio y la inversión tienen un potencial innegable e inexplorado que debemos aprovechar. En África y Oceanía se necesita contribuir con la cooperación internacional.

La política de modernización planteada por el entonces Presidente Salinas estaba fundamentada en la apertura a las grandes tendencias y flujos mundiales, obteniéndose beneficios como la diversificación económica. Entre esas tendencias se encuentra la integración de mercados, la mayor competencia por capitales, mercados y tecnologías así como la globalización de la vida internacional, se busca romper con el aislamiento además de la protección a ultranza del mercado mexicano. La finalidad de esta política de modernización es forzar el aparato productivo nacional a ser más competitivo, así como explorar cabalmente las ventajas comparativas de México ante el resto del mundo.

## **2.2. BLOQUES ECONOMICOS EN EL MUNDO Y SU RELACION CON MEXICO**

A la luz del programa de modernización planteado por el entonces Presidente Salinas es que se da el ingreso de México a la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, al Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, se inician las negociaciones para un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, Canadá, se da la constitución del Grupo de los Tres con Colombia, Venezuela, además se da un acercamiento con los países de la Comunidad Europea, Centroamérica, así como la Cuenca del Pacífico, firmándose a la vez acuerdo de libre comercio con países como Costa Rica, Chile y Bolivia.

## **2.2.1. EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE MEXICO - ESTADOS UNIDOS Y CANADA.**

### **2.2.1.1. CONCEPTO**

Un Tratado de Libre Comercio es un acuerdo entre dos o más países para facilitar la circulación de mercancías, servicios y flujos de inversión , que elimina barreras comerciales entre los miembros que lo suscriben.

El TLC eliminará barreras al comercio e inversión entre México , Canadá y E. U. lo que les permitirá ser más competitivos de manera individual y como región. <sup>42</sup>

### **2.2.1.2. ANTECEDENTES**

Para tratar de ubicar el proceso de negociación que llevaría a la consecución del Tratado de Libre Comercio (TLC), en un contexto histórico, es importante mencionar algunos de los procesos que lo anteceden.

*En 1985 México y Estados Unidos firmaron un acuerdo en materia de subsidios e impuestos compensatorios a través del cual EU manifestaba su intención de analizar el impacto que pudiesen tener las exportaciones mexicanas antes de aplicar un impuesto compensatorio.*<sup>43</sup>

En 1987 se firmó un acuerdo Marco en materia de consultas sobre comercio e inversión . Durante la séptima reunión binacional México-EU el 7 de Agosto de 1989, se alcanzaron coincidencias en materia arancelaria y no arancelaria en el Marco de la Ronda Uruguay del GATT y en el transcurso de ésta reunión se decidió que en el mes de Octubre los mandatarios de ambos países iniciaran pláticas en busca de concesiones comerciales , inversión y acceso a mercados.<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup>Ibidem, pág. 159.

<sup>43</sup>SERRA PUCHE, Jaime: EIL TLC ENTRE MEXICO ESTADOS UNIDOS Y CANADA. Inversión en México y el TLC, México, 1993. pág.7

<sup>44</sup>MITCHEL, William: THE MEXICAN ECONOMY AND A NAFTA CONTEXT. Investment in Mexico and the Free Trade Agreement. Boston, Ma, 1993. pág. 58

En Octubre de 1989 , en Washington los entonces secretarios de Comercio de ambos países Jaime Serra Puche y Robert Mosbacher junto con la representante comercial de EU para el TLC firmaron entendimientos que establecieron el Comité Conjunto para la Inversión y el Comercio . De igual manera se estableció un compromiso bilateral para la realización de futuras negociaciones sobre el mismo tema.

Durante la séptima reunión de la Comisión Ministerial México- Canadá el 21 de Enero de 1990 en Ottawa, el Secretario Serra anunció esfuerzos conjuntos para impulsar el intercambio comercial entre los dos países. El 16 de marzo de 1990 los entonces Presidente Salinas de Gortari y Primer Ministro de Canadá Bryan Mulroney alcanzan convenios en 19 puntos, entre ellos:

- Minería
- Productos Forestales
- Transportes
- y Petroquímica

En mayo 22 de 1990 el Senado de la República emitió los resultados del Foro Nacional de Consulta sobre Relaciones Comerciales de México con el Mundo, donde se recomendó iniciar negociaciones tendientes a buscar el establecimiento de un Tratado de Libre Comercio con EU y Canadá.<sup>45</sup>

El 11 de Junio del mismo año, los entonces Presidentes Salinas y Bush determinan que el establecimiento de un Tratado de Libre Comercio es una opción que permitirá enfrentar a las economías de ambos países los desafíos del Nuevo Orden Internacional.

El 5 de Febrero de 1991 los gobiernos de México EU y Canadá anuncian simultáneamente el inicio de negociaciones bilaterales para crear la zona del Tratado de Libre Comercio más grande del mundo , mismas que fueron concluidas el 12 de agosto de 1992.

Lo que siguió después de esta fecha , fue la elaboración de un texto legal , mismo que se terminó en el mes de septiembre de 1992. El 7 de Octubre los responsables de la política comercial de cada país rubricaron el texto en presencia de los tres mandatarios

---

<sup>45</sup>BLANCO MENDOZA. Herminio: *Op. cit.*, pág. 163

, posteriormente , y una vez firmado por los Presidentes de las 3 naciones , el texto se envía a sus respectivos poderes legislativos , firmaron el documento final el 17 de diciembre de 1992.<sup>46</sup>

*Los poderes legislativos de los tres países han ratificado el Tratado. El Senado mexicano, de conformidad con la Constitución lo aprobó el 22 de noviembre de 1993. La Cámara de los Comunes y el Senado de Canadá hicieron lo mismo el 27 de mayo y el 23 de junio respectivamente. Y la Cámara de Representantes y el Senado de los Estados Unidos el 17 y 20 de noviembre respectivamente.*<sup>47</sup>

### 2.2.1.3. CONTEXTO INTERNACIONAL

El fin de la confrontación ideológica y política Este -Oeste que caracterizó el termino de la Guerra Fría llevó consigo una reestructuración geoeconómica , en donde han cobrado relieve los países y las regiones que presentan un mayor intercambio económico . Se ha alcanzado una internacionalización de los procesos productivos y de distribución, gracias al desarrollo tecnológico .

La globalización exige la optimización en todos los procesos productivos , en donde hay que aprovechar las ventajas comparativas de cada país dentro de un esquema de producción compartida . Dicha optimización ha obligado también a buscar estructuras de comercialización mucho más ágiles y dinámicas que busquen penetrar en el mayor número de mercados . Esta idea es el motor de la dinámica económica actual .

La confrontación ideológica y política se ha cambiado por una lucha para la adquisición de capitales , tecnología y mercados . En resumen , la subsistencia de las economías de hoy en día, depende de los bloques que se formen o de su capacidad para vincularse en el proceso de globalización.<sup>48</sup>

<sup>46</sup>ROZENTAL, Andrés: LA POLÍTICA EXTERIOR DE MEXICO EN LA ERA DE LA MODERNIDAD, Fondo de Cultura Económica. Enero 1994. P. 61

<sup>47</sup>BLANCO, Herminio: Idem, pág. 165

<sup>48</sup>PRI, Comisión de Asuntos Internacionales: MEXICO EN LA ECONOMIA INTERNACIONAL, Tomo I, México, Noviembre 1993 pág. 121

En el caso de México , el TLC representa la posibilidad de desempeñar un papel más determinante en el contexto internacional permitiéndole el fácil acceso a los mercados de EU y Canadá estimulando el aparato productivo nacional y creando mayores iniciativas de inversión por parte del exterior. Hace dos décadas que el marco de la sustitución de las importaciones resultó demasiado estrecho e inviable para la expansión de la economía mexicana, lo que obviamente generó muchas deficiencias . El crecimiento económico sano y el fortalecimiento de la sociedad vigoriza a la nación , lo que permitirá a México su incorporación plena a la dinámica estructura de la nueva economía internacional.

El aumento de la competitividad del aparato productivo mexicano atraerá nuevas inversiones y permitirá a los productos nacionales competir con éxito en el exterior.

Como bloque , el TLC le permitirá a México ampliar relaciones ya existentes con otras regiones y países, lo que contribuirá a la diversificación de las relaciones económicas de México con el mundo.

*En el caso de México, la entrada al TLC junto con su ingreso al GATT, fortalece la orientación liberadora emprendida por el país de manera unilateral. Asimismo, la entrada en vigor del Tratado consolida , amplía y dota de bases más estables el acceso de México al mercado de Estados Unidos.<sup>49</sup>*

#### **2.2.1.4. EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO (PER SE)**

A raíz de la entrada en vigor del TLC , a partir del 1o.de Enero de 1994, se gesta el comienzo de un periodo en la historia de nuestro país. Con objetivos claramente definidos que han obligado a la remoción de estructuras anquilosadas , la adecuación de normas y disposiciones que se habían convertido en obstáculos al desarrollo económico o a la expansión de una sociedad dinámica y plural.

---

<sup>49</sup> ROSENTHAL , Gert: "Notas sobre el Tratado de Libre Comercio", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XLIV, No. 6, México, Junio 1994, pág 470

El objetivo general del TLC es integrar una región en donde el comercio de bienes y servicios y las corrientes de inversión sea más intenso, expedito, ordenado, y equitativo para beneficio de los inversionistas y consumidores de la región. Esto permitirá a la región incrementar su competitividad frente al resto del mundo en virtud de la complementariedad de las tres economías.<sup>50</sup>

Los objetivos particulares son:

- 1) Eliminar barreras al comercio de bienes , servicios y auspiciar condiciones para una competencia justa.
- 2) Incrementar las oportunidades de inversión.
- 3) Proteger la propiedad intelectual.
- 4) Establecer procedimientos efectivos para la aplicación del Tratado y la solución de controversias.
- 5) Fomentar la cooperación trilateral, regional y multilateral.<sup>51</sup>

El TLC suplementa y fortalece las políticas de cambio estructural de la economía y de apertura comercial que México inició desde 1980 para poder crear condiciones e incrementar el número de empleos, salarios mejor remunerados e incrementar la tasa de crecimiento.

La creación de una zona de libre comercio entre México, Estados Unidos y Canadá constituye una estrategia más para apoyar el proceso de modernización económica del país . El TLC representa sin duda el evento comercial y económico de mayor relevancia en la historia económica del México moderno. Todos los sectores de nuestra economía se verán afectados por el Tratado.

El TLC es un documento comprehensivo que incidirá en el quehacer cotidiano de todos los sectores productivos de nuestro país.

En cuanto a su configuración, el Tratado consta de un preámbulo y 22 capítulos agrupados en ocho partes que son:

- 1) Aspectos generales
- 2) Comercio de bienes
- 3) Barreras técnicas al comercio

<sup>50</sup>MITCHEL, William. *Op.cit.*, pág. 63

<sup>51</sup>BANCOMEXT. TLC: OPERACION BASICA. México, Abril 1994. pág. 8

- 4) Compras del sector público
- 5) Inversión, servicios y asuntos relacionados.
- 6) Propiedad intelectual
- 7) Disposiciones administrativas e institucionales
- 8) Otras disposiciones

El texto convenido y firmado es un documento de más de 400 cuartillas incluyendo sus respectivos anexos. Es el más avanzado en su género , ya que reconoce la globalización creciente y la interdependencia económica al vincular el intercambio de bienes, el comercio de servicios y los movimientos de capital y además fortalece los principios de multilateralismo establecidos en el GATT al proponerse la creación de un espacio económico amplio y abierto al resto del mundo. <sup>52</sup>

Existen siete elementos básicos incorporados en el Tratado:

- 1.- La Eliminación paulatina de aranceles.
- 2.- La reciprocidad y no necesariamente igualdad, en el trato.
- 3.- La Eliminación de Barreras No Arancelarias.
- 4.- Las Normas iguales de Calidad.
- 5.- Las Salvaguardias temporales
- 6.- Las Reglas de Origen
- 7.- Operación aduanera

**- Eliminación paulatina de Aranceles:**

El objetivo final del TLC es que dentro de 15 años, el comercio dentro de la región norteamericana (Mexico, Estados Unidos y Canadá) sea absolutamente libre ; Es decir que no se cause ningún derecho de importación y no exista barrera alguna.

Si se hubieran abierto de inmediato las puertas, se causarían serios daños a muchos sectores industriales y a muchas áreas geográficas , en cada uno de los tres países.

Para evitar ese peligro los negociadores idearon un sistema de desgravación paulatina que, a grandes rasgos, clasifica a los productos de esta manera:

- a) Artículos para los cuales hubo eliminación completa de tarifas desde Enero, 1994.
- b) Artículos con un periodo de desgravación de 5 años a partir de 1994.

<sup>52</sup>SERRA PUCHE Jaime; CONCLUSION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE MEXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADA, SECOFI, México, 1992, pág. 12

c) Artículos con un periodo de desgravación paulatina de 10 años.

d) Por último Artículos con un periodo de desgravación paulatina de 15 años.

De ninguna manera debe pensarse que los productos mexicanos van a tener el mismo tratamiento que los estadounidenses o los canadienses. Lo que pasa es que cada negociador clasificó los productos de su país en periodos de desgravación como más le convenía a su economía.<sup>53</sup>

**- Reciprocidad, y no necesariamente igualdad en el trato.**

La reciprocidad consistió en aceptar propuestas de otro país a cambio de solicitar el consentimiento de las nuestras por parte de ese país en algunas áreas que son muy importantes para México.

**-Eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias.**

Bajo el término de barreras arancelarias se conocen los impuestos de importación tan elevados que a los nacionales o residentes del país de política proteccionista ya no conviene importar el producto gravado con ellos. Esta barrera desaparecerá con la eliminación paulatina de aranceles.

Las barreras no-arancelarias son las cuotas, los permisos de importación y las prohibiciones de importación. Los Estados Unidos manejan mucho el concepto de cuotas. es decir, predeterminan para ciertos productos la cantidad máxima que pueden importar de cierto país. México, en cambio, ha recurrido más a las barreras mediante la exigencia de permisos y mediante prohibiciones. Dentro del Tratado de Libre Comercio se estipula eliminar todas éstas barreras

**-Normas de Calidad Iguales.**

Los negociadores de los tres países coincidieron en que es necesario seguir normas de calidad, para todos los productos que se importen o exporten. Con el TLC se logrará el acceso mexicano al mercado de procesamiento en E.U. para productos que no

---

<sup>53</sup>Ibidem pág. 13

cumplen con las normas de comercialización que este país impone en la frontera, abriéndose con esto, un mercado hasta ahora cerrado para productores mexicanos.<sup>54</sup>

Cuando se tienen normas de calidad internas de un país, no deben exportarse artículos de una calidad inferior hacia los otros países del Tratado.

Por otra parte, ningún país podrá imponer normas de calidad a las importaciones si éstas normas no son exigidas también para sus propios fabricantes.

#### **-Salvaguardas temporales.**

Cuando algún sector se encuentra seriamente lesionado por el TLC a causa de una importación de tal magnitud que sus productos ya no son competitivos en su propio mercado, podrá solicitar una salvaguardia temporal. En esos casos, los empresarios afectados se podrán unir, de preferencia a través de la Cámara que les corresponda, y presentar su caso a una comisión de consulta que para estos efectos estableció el tratado. Si ésta Comisión lo juzga procedente, podrá permitir la reinstalación de aranceles existentes en 1993, o de alguna manera evitar las importaciones exageradas. Esto sería meramente temporal hasta que el sector en cuestión se pueda adaptar a las nuevas condiciones.

En estos casos también opera el elemento de reciprocidad, y no necesariamente igualdad. Es decir, que algún sector en Estados Unidos o en Canadá puede recibir esta protección, y un sector totalmente diferente la solicite en México para sus productos.

#### **- Reglas de Origen:**

El capítulo IV se ocupa de las Reglas de Origen que deberán cumplir las mercancías para gozar del régimen arancelario preferencial del Tratado.

El objetivo principal de las Reglas de Origen es asegurar que las mayores ventajas generadas por el TLC se queden en la región de América del Norte.

Existen tres condiciones generales para considerar que un bien cumple con las Reglas de Origen:

- 1) Que sean bienes completamente originarios
- 2) Que cumplan con el cambio en la clasificación arancelaria
- 3) Que cumplan con un porcentaje de contenido regional<sup>55</sup>

<sup>54</sup>BLANCO, Herminio: *Op. cit.*, pág. 197

<sup>55</sup>*Ibidem*, pág. 174

En esencia, las reglas de origen indican que para poder cruzar las fronteras bajo las reglas del TLC, un bien debe haberse producido básicamente en el continente norteamericano. Para éstos efectos no es importante distinguir si los materiales o componentes hayan sido producidos precisamente en México, en Estados Unidos o en Canadá. Los bienes se considerarán originarios de la región cuando se produzca en su totalidad en los países de América del Norte.

#### **-Operación aduanera**

La aplicación de las reglas de liberación comercial requerirán de un gran trabajo de modernización y de coordinación en la operación aduanera. Con el fin de que esta no represente un obstáculo para el Libre Comercio, se acordaron reglas y procedimientos para agilizar y minimizar el costo de los trámites.

- 1) Se eliminarán los derechos de trámite aduanero a las importaciones de bienes susceptibles de trato preferencial en julio de 1999.
- 2) Se establecerá un proceso de certificación de origen común para los tres países.
- 3) Sobre la base de este certificado ( expedido por el exportador) los importadores deberán declarar que los bienes son susceptibles de preferencia arancelaria.
- 4) Se establecerán mecanismos para verificar el origen certificado por el exportador y evitar así abusos que desvirtuarían el propósito del Tratado.
- 5) Con el fin de dar certidumbre y seguridad jurídica al proceso exportador, la Aduana del país importador podrá expedir dictámenes anticipados sobre el origen de los bienes.
- 6) Se establecerá un mecanismo de cooperación aduanera para asegurar la interpretación y aplicación de las reglas de origen; intercambiar información estadística y crear un esquema de consultas y solución de diferencias.<sup>56</sup>

De esta forma, el proceso de modernización aduanera emprendido por el gobierno, podrá consolidarse y constituir un apoyo para todos los relacionados con el Comercio Exterior.

Adicionalmente a los temas generales de liberación comercial, Reglas de Origen, Operación Aduanera, etc, el TLC contiene disposiciones específicas de operación comercial en los sectores :

- Textil
- Automotriz
- Agropecuario

<sup>56</sup>SERRA PUCHE, Jaime: *Op. cit.*, pág. 23

**-Energético**

Por sus características ameritaron capítulos específicos por lo que sentimos importante mencionarlos más no ameritan mayor consideración en esta investigación por no estar ligados directamente al tema que nos concierne.

Podemos resumir en tres puntos las metas del TLC:

- 1) Facilitar el acceso de las exportaciones mexicanas al mercado más grande del mundo, mercado natural de México por razones geográficas.
- 2) Diversificar las exportaciones Mexicanas.
- 3) Hacer posible el éxito de la reforma económica y con ello la creación de empleos y el mejoramiento de los niveles de vida, al despolitizarla o al menos reducir considerablemente la extrema ideologización que tradicionalmente ha sufrido la política económica.<sup>57</sup>

Realmente, lo que el Tratado ofrece es sólo la oportunidad más no la certeza de que México se transforme; es decir que logre un elevado desarrollo económico, mejore el nivel de vida de la gran mayoría de los mexicanos y cree las condiciones sociales y políticas para que sea viable la democracia. No obstante el hecho de que está la oportunidad no garantiza que se haga realidad.

El TLC es un instrumento que por si solo no es bueno ni malo. se trata de un conjunto de reglas que los tres gobiernos y sus sectores productivos han acordado para eliminar barreras a flujos comerciales, tecnológicos y financieros.

El verdadero reto consiste en que los tres países en conjunto y por separado conviertan la oportunidad en realidad, su éxito dependerá de cómo se administra la integración de las tres economías.

Dado los grandes alcances del Tratado, no podemos precisar sus efectos cuantitativos, el TLC establece un marco normativo que afectará gran parte de los sectores

---

<sup>57</sup>RUBIO, Luis: "El TLC ¿Instrumento de desarrollo?". en COMERCIO EXTERIOR , Vol. XLIV, No. 6, México, Junio 1994, pág. 477

económicos pero de forma gradual por ello sus beneficios no serán primordialmente a corto plazo.

Los mecanismos fundamentales a través de los cuales el TLC generará beneficios para la economía mexicana pueden agruparse en cuatro apartados:

- 1) Mejoría en la rentabilidad de las exportaciones mexicanas
- 2) Ampliación de sus mercados.
- 3) Alicientes para una mayor acumulación de capital
- 4) Incremento general de la eficiencia de la economía.

A través de estas vías, el Tratado contribuirá al logro del objetivo fundamental de la política económica mexicana : Aumentar en forma sostenida el salario real y el empleo de los connacionales.

En el Plan Nacional de Desarrollo 1995 -2000 , el Presidente Zedillo menciona lo siguiente: *"en lo económico, deberemos asegurar la vigencia del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la capacidad del Estado mexicano para fijar los términos de la actividad económica pública y privada, nacional y extranjera, en nuestro territorio;"* <sup>58</sup>

#### **2.2.1.5. RESULTADOS DEL TLC**

El balance de los primeros 6 meses del TLC enero - junio de 1994, resultó favorable para México en dos mil 570 millones de dólares respecto a la balanza comercial Canadá-Estados Unidos, detallan cifras del Departamento de Comercio Exterior de Estados Unidos.

Sin embargo según este estudio los beneficios del acuerdo comercial han estado concentrados exclusivamente en 252 empresas que exportan 25 productos genéricos y en los sectores automotriz, electrónico y eléctrico ,textil y alimenticio.

---

<sup>58</sup>"Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000" en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México D.F. 31 Mayo 1995. pág. 13

A pesar de ser prematuro los resultados y hacer una evaluación global, los analistas consultados reconocen que la reducción arancelaria ha beneficiado una mayor venta de productos mexicanos en esos mercados y, por otra parte, a la importación de bienes de capital para aquellas empresas que están en proceso de reconversión.

Cifras del Departamento de Comercio de Estados Unidos indican que en el periodo de enero a abril, las exportaciones de México a ese país crecieron en más de 20%, lo cual favorece la reducción del déficit comercial.

El TLC cumple su primer aniversario con un aumento sustancial de comercio entre México Estados Unidos y Canadá: Obviamente el TLC es un instrumento a largo plazo, éste instrumento por sí solo se va a tardar 15 años en incorporarse a la economía mexicana, o sea 15 años desde que empiece a operar hasta el día en que se elimine el último arancel.

Al año de establecido el TLC se han comenzado a sentir efectos positivos, sobre todo por cuanto hace al flujo de inversión extranjera, incremento de exportaciones, asentamiento de mayor número de industrias y mayor intercambio comercial con el exterior. Esto según información de la Secofi, a pesar de que el TLC es un tratado a largo plazo, en un año que tiene de iniciado ya podemos ver resultados.

En este primer año de vida del TLC la concentración de exportaciones mexicanas hacia EU se ha incrementado de manera considerable y actualmente, del total de ventas externas más del 84% se dirige a EU, esto según información del Banco de México.

*Mientras las exportaciones totales de México registraron un incremento de 15.24%, las ventas mexicanas a EU aumentaron en 18.04% del total y las importaciones estadounidenses a nuestro país se elevaron en 15.6%, en la primera etapa de aplicación del acuerdo comercial de América del Norte.*

*Las exportaciones mexicanas sólo a Estados Unidos alcanzaron éste año una cifra sin precedente de 50 mil millones de dólares como resultado básico de los primeros beneficios del TLC.<sup>59</sup>*

---

<sup>59</sup>"Exitosa la ruta comercial de México con el Tratado", en EXCELSIOR, México, 3 de Octubre, 1994, pág. 36

*También se ha despetrolizado nuestra economía , hoy 9 de cada 10 dólares que ingresan a México por comercio exterior, provienen de ventas no petroleras y sólo uno es producto de colocación de hidrocarburos.<sup>60</sup>*

Un año antes , las exportaciones hacia Estados Unidos eran de 81.2% del total. La tendencia en general es una mayor concentración y consecuentemente dependencia del mercado estadounidense por parte de las exportaciones mexicanas, a pesar de un aumento de las ventas foráneas totales y la celebración de nuevos acuerdos comerciales.

En el último año las ventas foráneas totales del país pasaron de 28 mil 897 millones de dólares a 33 mil 301 millones de los cuales sólo a Estados Unidos se dirigieron 28 mil 22 millones de dólares contra 23 mil 740 millones de ventas externas hacia aquella nación durante el mismo lapso del año previo.

En cuanto a las importaciones provenientes de Estados Unidos éstas pasaron de 25 mil millones a 28 mil millones de acuerdo con el reporte del Banco de México.

Respecto a las exportaciones a Canadá éstas crecieron 28 por ciento en ésta etapa , al pasar de 834 millones de dólares a mil 68 millones.<sup>61</sup>

*El Tratado nos permitirá consolidar la soberanía e independencia de nuestro país en el mundo y enfrentar con posibilidades reales de éxito, el reto que hoy enfrentan todas las naciones : crecer en forma sostenida con justicia social. <sup>62</sup>*

Se sigue una estrategia seria, responsable y permanente en la apertura: bajo esos principios se negoció el TLC, la participación de México en el GATT y los convenios comerciales con Chile, con Costa Rica y que también se extenderá a otras naciones de Centroamérica así como el grupo de los 3 con Colombia y Venezuela.

Los principales sectores beneficiados del TLC a un año de operación, han resultado ser la industria Automotriz, de Computación, Petroquímica y Farmacéutica, mismas que

---

<sup>60</sup> Jaime Serra: Primeros beneficios del TLC", en *EXCELSIOR*, México, 11 de junio 1994, pág. 3

<sup>61</sup> "Concentradas las exportaciones de México a Estados Unidos en 84% por el Tratado de Libre Comercio", en *EL FINANCIERO*, México, 22 de Noviembre 1994, pág. 22

<sup>62</sup> SERRA PUCHE, Jaime: *Op. cit.*, pág. 27

adicionalmente recibieron un importante impulso a través de la concentración de programas de modernización .

Estas industrias fueron seleccionadas por sus ventajas comparativas y rentabilidad, colocándolas en una nueva etapa de desarrollo para consolidar su inserción en los mercados internacionales, según se destaca en el Informe de Ejecución 1994 del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.

Los productores automotrices han recibido óptimos resultados reflejados en la consolidación de su potencial exportador al alcanzar 403 mil 836 unidades hasta septiembre de 1994, y dando libertad a las empresas en la producción de líneas y modelos, complementando la oferta nacional con la importación de vehículos bajo determinados requisitos y amparados por el decreto para el fomento y modernización de la industria.

La rama de la computación registró un crecimiento anual de sus exportaciones superior a 20%, ubicándola en los primeros lugares de exportación, al colocar sus productos a más de 40 países.

La industria petroquímica, logró su reconversión productiva.

En cuanto a la situación de Canadá en este primer año del TLC, siendo el país miembro más reticente al Acuerdo, resultó ser el más beneficiado según estadísticas.

*En los primeros once meses del Tratado comercial , las exportaciones de Canadá a Estados Unidos y a México incrementaron 21.3 y 22.7 %, en tanto las importaciones crecieron 19 y 21.7 % respectivamente.<sup>63</sup>*

Un reporte publicado en el New York Times consideró que el despegue de importaciones aumentó el nivel de empleo en Canadá, la principal preocupación de ese país.

*Durante 1994 se crearon en Canadá 431,000 empleos fijos y la tasa de desempleo cayó a sus niveles más bajos en cuatro años a 9.7 % contra 11.8 % del año anterior.<sup>64</sup>*

El reporte del periódico indicó que en el tercer trimestre de 1994 las exportaciones canadienses representaron 38.1 % del PIB mientras que el promedio para toda la década de los 80 fue de 25 % aproximadamente, pese a lo que se pensaba en la oposición canadiense.

---

<sup>63</sup>"Canadá, el más beneficiado de los socios del TLC durante el primer año revelan estadísticas" en **EL FINANCIERO**. México, 13 febrero 1995. pág.. 27

<sup>64</sup>*Ibidem*, pág. 27.

Al contrario de las expectativas iniciales las cifras parecen indicar que el socio comercial más beneficiado fue el que menos se esperaba y que el socio con mayores expectativas, México, sufrió la mayor cantidad de revéses económicos.

#### **2.2.1.6. EL TLC Y LA CRISIS ECONOMICA DEL CAMBIO DE SEXENIO**

A partir del 21 de diciembre de 1994 y con el cambio de gobierno, sobrevino para la economía mexicana una de las mayores crisis jamás experimentadas que han cuestionado los lineamientos de apertura comercial en el contexto neoliberal que imperó durante el periodo Salinista.

El marcado retroceso que esta crisis representa, repercutirá no solo en la economía nacional sino además en las de nuestros principales socios comerciales y, por añadidura hacia decisiones que involucren una mayor apertura comercial.

El impacto de la devaluación ha sido tal que ha alcanzado todas las esferas del proceso productivo, así como también en el sector servicios. No obstante, la comunidad exportadora del país reconoció que si bien ante la devaluación han crecido las exportaciones, el sector encuentra serios cuellos de botella en transporte e infraestructura para movilizar mercancías al exterior.

La apertura económica por sí sola no garantiza surgimiento de las exportaciones y la reconversión industrial ya agotó todas sus posibilidades.

Un reporte del Banco de Reserva Federal de Dallas Texas indica que el impacto negativo de la devaluación del peso mexicano preocupa a los exportadores estadounidenses, si en el primer año del TLC se logró una cifra de exportaciones sin precedente en la historia comercial con México, ahora con la devaluación de más de 100%, así como los problemas económicos y financieros por los que atravieza su mejor socio comercial, el impacto negativo será tan fuerte que hará que se pierdan inicialmente más de 75 000 empleos si no se vislumbra una pronta recuperación.

Subraya que hay que esperar que aparezcan los primeros signos de la recuperación económica de Mexico para estimar los verdaderos efectos.<sup>65</sup>

El gobierno mexicano no demandará la reapertura o modificación del TLC a raíz de la crisis económica. La administración del presidente Ernesto Zedillo ha declarado reiteradamente que no habrá un cambio en la apertura comercial de México ni tampoco cambio alguno en los acuerdos comerciales previamente pactados. A este respecto, el

<sup>65</sup>"Crece la alarma de exportadores estadounidenses por el efecto Tequila" en EL FINANCIERO, México, 7 abril 1995, pág. 20

CEMAI (Consejo Empresarial Mexicano para Asuntos Internacionales) reconoce que si bien es cierto que la crisis ha afectado la dinámica de la planta productiva nacional, aún puede haber una modernización del aparato productivo ya que a partir de las crisis surgen muchas veces importantes oportunidades de ganar una mayor presencia en el mercado internacional, por lo que se pueden tener las siguientes expectativas:

- 1) Enriquecimiento de la tecnología y del capital
- 2) Participación en los mercados mundiales cautivos por E.U.
- 3) Modernización de la industria mexicana
- 4) Desarrollo de empresas
- 5) Incremento del atractivo de la economía mexicana para los capitales de Europa y Oriente
- 6) Sumar el mercado mexicano al norteamericano y canadiense
- 7) Mayor competitividad de los productos de la región en el mundo<sup>66</sup>

## **2.2.2. LA CUENCA DEL PACIFICO**

### **2.2.2.1. ANTECEDENTES**

La Cuenca del Pacífico representa la creación de una nueva zona económica que tiene su origen a partir de los 70's. Es en los 80's cuando se vislumbra como un nuevo fenómeno económico en el mundo.

El concepto de Cuenca del Pacífico como región económica adquirió relevancia en Japón durante la década de los 70's. La idea original era crear una zona de libre comercio entre Australia, Nueva Zelanda y Japón. El empuje económico de la región del pacífico asiático incluyendo a esos tres países, es impresionante: Realiza importaciones anuales de cerca de 400,000 millones de dólares, y es la 1a. fuente de inversión directa en el mundo. <sup>67</sup>

---

<sup>66</sup>"El gobierno no dará marcha atrás a ningún acuerdo comercial: CEMAI", en EL FINANCIERO, México, 18 abril 1995, pág. 25

<sup>67</sup>SERRA PUCHE Jaime: "Lineamientos para una estrategia política comercial", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. 40, No. 6, México, Junio 1990, pág. 528

El Pacífico se ha convertido en el espacio geográfico de mayor dinamismo económico mundial y en el escenario de grandes transformaciones tecnológicas.

Japón es sin duda alguna el motor económico de la región, ya que el crecimiento de los países asiáticos vecinos está basado en la transferencia de recursos y de tecnología que éste país lleva a cabo.

Los países más relevantes que agrupan ésta zona son: Japón , Estados Unidos, los países asiáticos, entre los que destacan Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong, Singapur, Tailandia, Filipinas, Indonesia y Malasia. Asimismo, dicha región la integran también, nuevos países exportadores como Australia, Nueva Zelanda, Canadá, además de China que tiene un papel muy especial , México, Panamá, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Colombia, Venezuela, Chile, Perú y Ecuador.<sup>68</sup>

La Cuenca está formada por 47 países ribereños y 23 estados isleños que en los últimos años han aumentado considerablemente el volumen de su comercio y conjuntamente abarca más del 40% mundial , es aquí donde se verifica la inversión económica diversa más intensa del mundo.

Esta región es un área donde convergen 3 continentes : Asia, América y Oceanía ya sea en términos políticos ó económicos, está teniendo lugar una rápida transformación . En términos económicos la cuenca es en la actualidad la región más dinámica del mundo, así como en crecimiento , producción y comercio exterior, por lo tanto es una de las regiones con mayor potencial para el desarrollo económico, sin embargo los esquemas de cooperación económica y de seguridad regional en ésta zona, pueden a la vez verse como un rompecabezas que no cesa de complicarse pues se agregan nuevas piezas y se modifica la gran figura que con ellos se está integrando.<sup>69</sup>

Estas naciones son diversas en términos demográficos, políticos y culturales, pero tienen un común denominador que es su gran dinamismo.

---

<sup>68</sup>RUIZ DURAN Clemente; "El comercio en la Cuenca del Pacífico", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XL, No. 6, junio 1990, p 484.

<sup>69</sup>BENEJAM Ma Antonieta: LA CUENCA DEL PACIFICO, EU Y LA NUEVA HEGEMONIA MUNDIAL, Centro de Investigaciones Sobre EU de América. UNAM México 1991.

Las principales naciones asiáticas, a excepción de Japón son economías de mercado que se distinguen por una estrategia de desarrollo intensamente capitalista, orientada hacia el comercio internacional.

### **2.2.2.2. SITUACION ACTUAL**

La Cuenca incluye lo mismo a los densamente poblados Japón y China que a los prácticamente deshabitados como Australia; a naciones con regímenes políticos que van desde la democracia en el sentido occidental a muy variadas formas de autoritarismo; a economías maduras con un considerable grado de desarrollo tecnológico e industrial y a economías de reciente ingreso a los cauces del desarrollo. Sólo se incluyen los países que participan en el proceso integrador y quedan excluidos los países hasta hace poco socialistas y una gran mayoría de países latinoamericanos.

Actualmente , económicamente hablando, los países más relevantes que integran el área se agrupan como sigue:

- a) Japón y Estados Unidos siendo los 2 mercados más importantes y dinámicos del mundo.
- b) Países asiáticos de reciente industrialización (NICS) los cuales comprenden Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong, y Singapur. también son conocidos como los 4 tigres y como los exportadores de manufacturas.
- c) Tailandia , Filipinas, Indonesia, Malasia, Brunei, los cuales constituyen junto con el ya citado Singapur , la Asociación de Naciones del sudeste Asiático (ANSEA) productores y comercializadores de materias primas.
- d) Australia, Nueva Zelanda y Canadá son países industrializados con grandes recursos y poca población.
- e) China, debido a sus dimensiones y recientes reformas económicas.

f) Comunidad de Estados Independientes.

A partir de la década de los 80 la globalización de la economía mundial se manifestó con mayor rigor con países de la cuenca porque su comercio se intensificó para satisfacer las necesidades del acelerado crecimiento de economías hegemónicas como la CEE y EU.<sup>70</sup>

### 2.2.2.3. LA CUENCA EN LOS 90'S

Entre 90 y 91 sucedieron acontecimientos en el ámbito internacional que marcaron el fin de una etapa de crecimiento sostenido para los países de la Cuenca. El inicio de la recesión de EU y la Guerra del Golfo Pérsico redujeron el optimismo respecto a la recuperación del crecimiento mundial ; sin embargo debido a la pronta terminación del conflicto de medio oriente, la disminución del comercio internacional y el alza de los precios del petróleo no afectaron de manera grave a los países asiáticos.

Por lo tanto , los sorprendentes resultados económicos y comerciales alcanzados por los países asiáticos se deben al proceso de permanente fomento a la inversión y al apoyo a los sectores exportadores. además de que cuenta con 2 puntos a favor : cuenta con una creciente fortaleza en el espacio financiero y el comercio intracuenca está desempeñando un papel relevante en la determinación de los grados de flexibilidad frente a los otros bloques comerciales. <sup>71</sup>

### 2.2.2.4. LA COOPERACION INTERNACIONAL DE LA CUENCA DEL PACIFICO: EL PAPEL DE MEXICO.

En la actualidad, la economía mundial apunta hacia el surgimiento de un nuevo orden que difiere del gestado después de la Segunda Guerra Mundial. En éste contexto actual, donde el orden de la posguerra ha cambiado y los principios del liberalismo y multilateralismo son de vital importancia para mantener el crecimiento económico , se

---

<sup>70</sup>NIGEL Harris "México y las relaciones económicas exteriores de la Cuenca del Pacífico," en CUADERNOS DE POLÍTICA INTERNACIONAL, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos, No. 50, México, 1990, pág. 8

<sup>71</sup>ROZENTAL Andres: Op.Cit. pag. 95

está gestando una nueva dinámica en las relaciones económicas internacionales a partir de la conformación de bloques económicos entre los que destaca la cuenca.

*La participación de México en los procesos de desarrollo que se están creando en el pacífico asiático también respondieron al interés de diversificación de la administración salinista y se inserta en nuestra estrategia nacional de modernización.<sup>72</sup>*

Por esto nuestro país no puede quedarse atrás ya que son asuntos de vital importancia. Al darse cuenta de esto, introdujo durante la mayor parte de la década pasada severas reformas económicas y adoptó decisiones de gran trascendencia para dejar atrás una economía sumamente protegida durante décadas.

La Cuenca del Pacífico es una estructura creada por las necesidades del capitalismo internacional y representa tanto riesgo como posibilidades para México, más si consideramos que México es un abastecedor de materias primas, notamos por qué es tan importante para Japón estrechar lazos de amistad no sólo con México sino con otros países inmersos geográficamente en la Cuenca.

*La Cuenca del Pacífico ha cobrado una gran relevancia para la economía mexicana. A mediados de 1990 era el tercer mercado para los productos mexicanos. además es una importante fuente de inversión extranjera. Japon por ejemplo es el 4o. país inversionista en México y sus inversiones en la frontera norte son parte fundamental de su desarrollo industrial.<sup>73</sup>*

México ha destacado por su participación en el marco de las relaciones internacionales con los países de la cuenca, tomando en cuenta los planteamientos básicos de su política exterior. De ahí que México debe aportar una estrategia concreta fincada en la defensa de su soberanía.

Durante el periodo Salinista la economía mexicana experimentó cambios radicales tendientes a la apertura y modernización, motivada por los cambios estructurales imperantes en el contexto internacional. Como parte importante del proyecto modernizador podemos mencionar algunos de sus principales objetivos: Impulsar las exportaciones no petroleras diversificando su mercado, aumentar la eficiencia del aparato productivo, optimizar los procesos de explotación de recursos, etc. El gobierno

<sup>72</sup>ROZENTAL Andres: *Ibidem*. Pag 96

<sup>73</sup>SERRA PUCHE: *Op.Cit.*, pag. 529.

mexicano ha seguido con marcado interés las estrategias, que en materia comercial y económica, han utilizado los países que conforman la Cuenca del Pacífico de manera tan exitosa.

Desde la incorporación de México en 1986 al GATT se inició un proceso de apertura comercial no discriminatoria, que buscaba un incremento en los flujos comerciales y de inversión. Se buscó entonces diversificar y formalizar lazos económicos con otras regiones del mundo.

Lo que importa para México es que enfrente la situación mediante una estrategia que le permita afrontar su desarrollo independiente.

Los Estados de la República Mexicana que tienen salida al Pacífico son:

Baja California, Baja California Sur, Colima, Chiapas, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Oaxaca, Sinaloa, Sonora y Guerrero..

Cabe mencionar que la pasada década de los 80's fue considerada como la década perdida para el desarrollo de un gran número de países, ya que se caracterizó por decrecientes flujos financieros, precios a la baja de sus productos básicos de exportación, crecientes tasas de interés y las más altas barreras para el acceso de sus productos al mercado; el aparato productivo de muchos países observaba la incapacidad para enfrentar la competencia externa y nuestro país no fue la excepción.

La crisis financiera que se desencadenó a partir de 1982 trajo como consecuencia que el Estado Mexicano le destinara cada vez menos recursos financieros al renglón de la tecnología por lo que la brecha que lo separaba de los países industrializados era grande.

Sin embargo, para tratar de frenar un poco esto, en el ámbito internacional se tomaron 3 medidas importantes como son:

- La Apertura de la economía para enfrentar a la competencia internacional.
- La Incorporación al Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).
- La promoción del país ante el mundo con la participación en foros internacionales.

México ha participado en foros internacionales como el Sistema Económico Latinoamericano (SELA), La Asociación Latinoamericana de Desarrollo Industrial (ALADI) La Union Europea (UE), El Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC) y la Conferencia Económica de Cooperación del Pacífico (PECC) y más recientemente en la Cooperación Económica de Asia Pacífico (APEC) y el muy importante Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC).<sup>74</sup>

#### **2.2.2.5. INGRESO DE MEXICO A LA CUENCA**

La pertenencia natural de México a la Cuenca ofrece una vinculación, muy promisoría al proceso de cooperación económico y estratégico que ahí se genera y al cual estamos ligados mediante estrechos lazos económicos con los 2 mayores polos de poder económico y mundial, ambos integrantes de la región: Estados Unidos y Japón.

Resulta muy importante para México ser parte de los diferentes bloques comerciales que se están dando en el mundo y en éste caso en la Cuenca del Pacífico puesto que ello brinda en primer lugar la oportunidad de participar en el reordenamiento del comercio mundial. Y además permite diversificar sus vínculos comerciales de manera que no sea Estados Unidos quien acapare este rubro lo cual repetidamente nos ha puesto en una situación vulnerable. Por ésto fué propósito fundamental de nuestro país ampliar el concepto global de la región y solicitar su ingreso en éste tan grande e industrializado bloque económico.

Es indudable que debemos estrechar nuestra relación con ésta región, la más dinámica del mundo.

A lo largo de la gestación de la Cuenca, se han dado programas de cooperación económica. El primero y más importante fué el que tuvo lugar en Camberra, Australia en septiembre de 1980; Representó al sector gubernamental, al privado y al académico

---

<sup>74</sup>ASPE ARMELLA Pedro; EL CAMINO DE LA TRANSFORMACION MEXICANA. Fondo de Cultura Economica.. México 1993. Pag. 37

Se planteó la conveniencia de establecer grupos de trabajo en ciertas áreas para explorar temas sustantivos para la cooperación económica regional.<sup>75</sup>

En la 5a. Conferencia realizada en Vancouver, Canadá en 1986, México asistió por primera vez como observador junto con la antigua URSS y el representante del Banco Asiático de Desarrollo y la Agencia Internacional de Energía.

Es en este contexto cuando se da la creación de la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico, el 15 de abril de 1988 y posteriormente el ingreso de México en 1991.

Por ingreso de México a la Cuenca podría entenderse la incorporación de una dinámica de desarrollo compartido entre un mínimo abierto de actores internacionales, cuyas economías en expansión ofrecen un campo propicio para la reactivación y crecimiento económico de quienes participan.

La inserción de México al desarrollo de la cuenca representa una alternativa de desarrollo prometedora que, sin embargo puede plantear importantes retos.

Una de las condiciones para ingresar a estos mercados consistió en promover los esquemas de producción compartida para elevar la capacidad de coordinación vertical de las empresas que integran una cadena productiva.

Por otra parte se ha tenido que estar atacando la inflación y los principales desequilibrios estructurales de la economía mexicana para de esta forma poder competir de una manera justa.

Desde el gobierno de Miguel de la Madrid cuando México descubrió la Cuenca, han tenido alguna frecuencia los viajes de personas de negocios a países asiáticos. Poco tiempo después, la administración de dicho presidente optó en favor de la adhesión, por considerar que una mayor participación en la economía internacional beneficiaría al país e hizo de la apertura comercial uno de los postulados esenciales de su política económica.

---

<sup>75</sup>BLANCO Herminio; *Op.cit.* pag. 201

Con el arribo del presidente Salinas al gobierno, el interés mostrado en la ampliación de las relaciones político económicas hacia la región se intensificó. Fue también a partir de 1988 que los mexicanos, comenzaron a mirar hacia los países asiáticos con una admiración por su vertiginoso crecimiento económico lo que eventualmente conduciría a la incorporación de México a la Cuenca del Pacífico.

De esta manera, los mexicanos estamos obligados a producir con igual calidad y a precios similares que los que existen en el mercado internacional.

#### **2.2.2.6. COMISION MEXICANA DE LA CUENCA DEL PACIFICO (CMCP)**

*Para impulsar nuestras relaciones con esa región , en 1988 el gobierno de México estableció la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico , organismo infraestructural que agrupa, además a representantes de los sectores privado y académico.<sup>76</sup>*

Se creó con el fin de fortalecer a mediano y largo plazo las relaciones políticas, económicas y culturales con la región, por lo cual se procurará el intercambio de información, la investigación y formación de los recursos humanos y la creación de un centro interdisciplinario de la Cuenca del Pacífico. También con el fin de generar una adecuada participación de los sectores público, social y privado, siendo conveniente que los estados con litoral en el Pacífico puedan ser invitados para cooperar con la Comisión.

La CMCP se fundó en 1980 con el propósito de reunir a funcionarios , académicos y empresarios para compartir experiencias y perspectivas en la búsqueda de respuestas a problemas económicos regionales.

En el Pacífico además del PECC , funciona una agrupación exclusivamente empresarial: El Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC) cuenta con 900 empresas que realizan negocios en la región desde su fundación en 1967.

El más importante de los órganos multilaterales en la región es el mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

Después de una eficaz labor de acercamiento a los países fundadores, México fue invitado a ingresar como miembro de pleno derecho el 18 de Noviembre de 1993.

---

<sup>76</sup>ROZENTAL Andres, *Op.cit.*, Pag 103

Con estas acciones específicas enfocadas al Pacífico, junto con la formalización de vínculos diplomáticos residentes con todos los países de la ribera asiática y austral, México logró en 5 años pasar de un lejano observador a un participante activo, en el proceso de consolidación e integración de esta importante región. <sup>77</sup>

Se dió por decreto presidencial y las dependencias que la integran son: Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Marina, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Comercio y Fomento, Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, Secretaría de Educación Pública, Secretaría de Pesca, El Banco de México, El Banco de Comercio Exterior, El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, y Petróleos Mexicanos. <sup>78</sup>

Esta Comisión es encabezada por el Presidente de la República y en su ausencia por el Secretario de Relaciones Exteriores.

En la Primera Conferencia de la Comisión Mexicana de la Cuenca del Pacífico (CMCP) se informó que no había sido posible lograr el ingreso formal de México a la Cuenca, ya que existía una moratoria respecto al mecanismo. La Secretaría de Relaciones Exteriores inició el ingreso formal desde principios de 1988. Sin embargo fue invitado a participar en la sexta conferencia y la delegación mexicana llevaba dos lineamientos básicos:

Hacer los contactos necesarios para expresar el interés del país de ser miembro de pleno derecho de la Comisión de la Cuenca y facilitar la participación de México en los grupos de trabajo de la conferencia. <sup>79</sup>

---

<sup>77</sup>ROZENTAL, Andres: Op.cit., pag 96.

<sup>78</sup>ALVAREZ BEJAR, Alejandro ; LA INSERCIÓN DE MÉXICO EN LA CUENCA DEL PACÍFICO, Facultad de Economía. UNAM. México 1990. Pag. 37

<sup>79</sup>PALACIOS LARA, Juan Jose; LA APERTURA ECONÓMICA DE MÉXICO Y LA CUENCA DEL PACÍFICO, PERSPECTIVAS DE INTERCAMBIO Y COOPERACIÓN, UNAM México 1992. Pag 56.

### **2.2.2.7. IMPORTANCIA DE LA CUENCA DEL PACIFICO PARA EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO**

En los últimos quince años, el comercio de nuestro país se ha desplazado de un conjunto de mercados nacionales fragmentados, débilmente ligados por flujos comerciales, hacia un mercado global mucho más amplio en el que las empresas no tienen que estar cerca de su mercado natural para operar con éxito sino que pueden separar geográficamente y de manera rentable las fases de programación, producción, financieramente y distribución de actividades.

El comercio se ha modificado significativamente desde que la economía se abrió a los productos del extranjero en 1988. Los fabricantes nacionales respondieron con prontitud y se adaptaron a la competencia ofreciendo mejores productos. La apertura económica traería oportunidades para el comercio.

Como resultado de éstos cambios la concepción acerca de las industrias nacionales y de las políticas de desarrollo nacional han tenido que ampliarse. Una política nacional exitosa ya no puede basarse en la sobreprotección de los mercados y productos locales, sino en la creación de un ambiente económico que ofrezca a empresas nacionales y extranjeras la combinación adecuada de regulación, infraestructura, mano de obra calificada y estabilidad macroeconómica para producir con eficiencia y ser competitivas en el mercado global.<sup>80</sup>

A finales de 1985 se inició un proceso de desregulación y apertura comercial en nuestro país que aun continúa. Las medidas han abarcado una drástica reducción en los niveles y disposición de los aranceles, la eliminación casi total de las restricciones comerciales cuantitativas y negociaciones bilaterales intensas con el objeto de suscribir tratados de libre comercio con los principales socios de México, como por ejemplo el de Norteamérica.

La eliminación de Barreras no arancelarias y la reducción de los aranceles ha tenido lugar en 3 etapas principalmente:

---

<sup>80</sup>ASPE ARMELLA Pedro: *Op.Cit.* Pag. 78

1) Implicó 2 decisiones importantes que se adoptaron en 1985. México suprimirá unilateralmente los permisos previos de importación sobre casi 80% de las fracciones arancelarias sujetas a restricciones cuantitativas , para comenzar un proceso gradual de eliminación de las cuotas restantes . En noviembre, el país inició negociaciones para ingresar al GATT, lo que se logró en Julio de 1986.

Cómo resultado de éste primer movimiento hacia la apertura a fines de esos años menos del 28% del valor de las importaciones quedó sujeto a permisos en comparación con 83% que se tenía a principios de 1985.

La 2a. etapa se relaciona de manera directa con la Implantación del PECE. En ese entonces además de los efectos estructurales favorables de una estrategia de protección más racional se consideró que la competencia externa contribuiría también al esfuerzo de reducir la inflación.

Para finales de 1991, menos del 10% del valor total de las importaciones estuvo sujeto a permisos de importación , el nivel más bajo en 36 años.

La 3a. etapa en el proceso de la reforma comercial ha sido marcado por el fortalecimiento de las relaciones bilaterales con nuestros principales socios comerciales: Estados Unidos, Canada, Venezuela, Chile , Colombia, Costa Rica y los países del asia pacifico.

De ésta manera vemos que la apertura comercial puede ser una forma muy efectiva de inducir la eficiencia económica en la medida que la secuencia y el contexto macroeconómico en que tiene lugar creen el entorno adecuado para que las empresas se adapten rápidamente a las nuevas condiciones competitivas.

Por lo tanto, la apertura comercial ha desempeñado un papel central en la estrategia de estabilización .

En éste contexto , la Cuenca ha sido considerada desde los 80's como una región prioritaria para la diversificación de las relaciones con el exterior y más generalmente para la consumación de los procesos de apertura del país.

### **2.2.3. AMERICA LATINA**

El acercamiento económico de México con los países latinoamericanos se inscribe en una serie de políticas de integración orientadas a constituir y dinamizar la cooperación regional.

México ha tendido a apoyar la formación de mercados regionales como medida para superar los desequilibrios que estos países afrontan en el sistema económico mundial, con el objeto de hacer un frente común a los problemas por los que atraviesan todos los países de la zona, basados en uno de los principios que rigen las relaciones entre los países en vias de desarrollo.

En las décadas de los setentas y los ochentas las relaciones entre México y los países de América Latina, tendieron a un acercamiento que cobró gran importancia en las relaciones comerciales de México, a mediados de la década de los ochentas éstas no siguieron una línea ascendente. Es por eso que en los noventas, el gobierno mexicano planteó la necesidad de reestablecer y fortalecer las relaciones económicas con estos países.

#### **2.2.3.1. EL GRUPO DE LOS TRES**

De ésta manera se plantean convenios para el establecimiento de bloques económicos como el del Grupo de los Tres, en el que se asocian México, Colombia y Venezuela.

En el marco de la IV Cumbre Iberoamericana, celebrada los días 14 y 15 de junio de 1994 en Cartagena de Indias, Colombia, los entonces presidentes de México Carlos Salinas de Gortari, Cesar Gaviria de Colombia y Rafael Caldera de Venezuela , suscriben el acuerdo para establecer una zona de libre comercio entre sus países a partir del 1o. de enero de 1995. Con este acto se da fin a la larga negociación tripartita, que se enfrentó a muchos problemas, a tal grado que se pensó en cancelar el proyecto.

*"Por sus características de equidad, asimetría, gradualidad y persistencia, el acuerdo de liberación comercial del Grupo de los Tres (G-3) se ha considerado como un hito en los nuevos esfuerzos por lograr la integración de América Latina"<sup>81</sup>*

Entre los fenómenos distintivos del reordenamiento de la economía internacional figuran la formación de poderosos bloques regionales y el fortalecimiento de los ya existentes, es así, que ante las nuevas realidades del mercado mundial, los países latinoamericanos llevan a cabo una revisión profunda de los modelos de integración regional instrumentados desde la década de los setentas, y es de ésta manera en que se ponen en marcha nuevos proyectos globales de comercio e integración como el Mercado Común del Sur (Mercosur), constituido en marzo de 1991, y que se integra por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, así como el Grupo de los Tres.

El 11 de marzo de 1989, al término de la V Reunión de Cancilleres del Grupo de los Ocho, los representantes de Colombia, México y Venezuela, anunciaron la constitución del G-3, con el propósito de impulsar y coordinar diversos proyectos de cooperación con Centroamérica y el Caribe, así como para aumentar el intercambio comercial y la colaboración económica entre los tres países.

Esta voluntad de brindar asistencia a las naciones centroamericanas, surgió desde tiempo atrás, en 1981, que con el objeto de suministrarles petróleo en condiciones preferenciales, México y Venezuela firman el Pacto de San José. Paralelamente en el ámbito político, ambos países junto con Colombia y Panamá, formaban el Grupo de Contadora, con el objeto de encontrar soluciones a los conflictos del área centroamericana, y fue la base del actual Grupo de Río.

*"Desde un principio el G-3 buscó instrumentar un amplio plan de cooperación con los países del Istmo (centroamericano). En la primera etapa de éste se puso en marcha un programa de interconexión de sistemas hidroeléctricos y gasoductos de las naciones del Grupo, a fin de suministrar energía a la zona. Este proyecto se ha financiado con créditos del BID y la banca comercial."<sup>82</sup>*

---

<sup>81</sup>EXCELSIOR, 23 de mayo de 1994, México, pág. 22A

<sup>82</sup>"Recuento Latinoamericano," en COMERCIO EXTERIOR, Vol. 40, núm 11, México, noviembre de 1990, pág. 1079.

El 12 de febrero de 1993, se reunieron los jefes de Estado del G-3 con sus homólogos centroamericanos. En esa ocasión se suscribió el Compromiso de Caracas que establece los lineamientos y objetivos a mediano y largo plazo para así apuntalar el proceso de integración del Istmo y fortalecer los vínculos entre ambos grupos de países.

Los programas de cooperación hacia Centroamérica, se centran en las áreas de comercio, finanzas, energéticos, inversión, comunicaciones transportes y agricultura.

Los programas de ayuda a Centroamérica del G-3, están en marcha y se supervisan periódicamente mediante un órgano creado para tal fin.

Originalmente el G-3 planteó la ruta de la integración por medio de la complementación económica con base en la estructura del comercio entre los tres países, se vislumbró *"la perspectiva de un proyecto de complementación industrial que tendría como eje el triángulo México-Colombia-Venezuela y representaría el núcleo de una ambiciosa propuesta de integración económica para América Latina y el Caribe."*<sup>83</sup>

Este planteamiento había sido sacudido en sus inicios cuando el gobierno de Estados Unidos lanzó la iniciativa de las Américas y comenzaron las negociaciones del TLC de Norteamérica en 1990.

Es a partir de 1991, que el G-3 reorienta sus esfuerzos integracionistas a formar una zona de libre comercio similar a la del TLC norteamericano, esto se basó en las siguientes razones:

1) La necesidad de impulsar el crecimiento económico de los tres países por medio del desarrollo de su sector externo, especialmente de la actividad exportadora. En este sentido México ofrece a Colombia y Venezuela la posibilidad de ingresar a un vasto mercado con amplias posibilidades de expansión principalmente en las áreas de tecnología y los flujos de inversión. Esto les ofrece a ambos países la oportunidad de una futura participación en el mercado ampliado norteamericano. En enero de 1993, se establece la unión aduanera, que es la primera que se da en América Latina y es a partir de esto que se da inicio al establecimiento de una zona de libre comercio.

<sup>83</sup>DEL ALIZAL, Laura; "Grupo de los Tres: Acuerdo de Libre Comercio" en EXCELSIOR, 7 de diciembre de 1993, México. pág. 15A.

Para México la liberación comercial del G-3, representa un avance en los esfuerzos por multiplicar el intercambio y fortalecer la cooperación con los países latinoamericanos.

México ha suscrito acuerdos de libre comercio con Chile en 1993, Costa Rica y Bolivia en 1994, y negocia con otros países de Centroamérica.

2) Las perspectivas de intensificar el comercio trilateral, para Colombia y Venezuela han logrado incrementar de modo espectacular su intercambio recíproco desde la desgravación arancelaria iniciada en 1992, y que un año después desembocó en el acuerdo de complementación económica.

*"En 1993 México colocó en los mercados de Colombia y Venezuela productos por 235.9 y 227.4 millones de dólares, respectivamente, lo que representa en conjunto menos del 1% de las exportaciones mexicanas totales en ese año. A su vez las dos naciones exportaron a México 83.4 millones y 226.8 millones de dólares, respectivamente equivalentes a 1 y 1.6% de sus ventas totales."<sup>84</sup>*

Esta situación cambió considerablemente, en la primera mitad de 1994, ya que las cifras aumentaron para México del 1% a 3.2%.

3) Se dió el reconocimiento de las asimetrías entre los tres países, es decir se aceptaron las diferencias en el desarrollo económico de las tres naciones, esto fue muy importante pues con base a ellas se determinan los períodos y grados de desgravación arancelaria.

*"México por ejemplo tiene una estructura productiva hasta diez veces más grande que Colombia y su PIB es 2.5 y 4 veces mayores que los de Venezuela y Colombia, respectivamente"<sup>85</sup>*

4) La similitud en las políticas macroeconómicas, la coincidencia en los objetivos económicos es clave para impulsar cualquier proceso de este tipo, ya que se establece una mayor coordinación de las políticas y facilita la interdependencia económica en aras de un interés común; participar en los circuitos comerciales y tecnológicos

---

<sup>84</sup>"Sumario Estadístico" en COMERCIO EXTERIOR, Vol. 44, núm 6, México, junio de 1994, pp 565 -566

<sup>85</sup>"El Grupo de los Tres, vicisitudes de una negociación comercial," en COMERCIO EXTERIOR, VOL. 44, núm 7, México, julio de 1994, pág. 620

internacionales más dinámicos, con base en aparatos productivos más modernos y competitivos.

El 13 de octubre de 1993, tras la clausura de una reunión con los gobernantes de la CARICOM en la capital de Trinidad y Tobago, los presidentes del G-3 anunciaron el establecimiento, para enero de 1994, de una zona de libre comercio entre sus naciones, pero antes había que resolver algunos puntos del Acuerdo que no habían quedado muy claros.

A mediados de noviembre de 1993, se reunieron en Tlaxcala, México, para llegar a un arreglo definitivo y redactar el documento. Pero los objetivos no se lograron, y lo único que se puso de manifiesto fueron las grandes diferencias que existían.

Se dió inicio a un periodo extraordinario de reuniones que se prolongó hasta mayo de 1994, y se lograron importantes avances en la liberación del comercio trinacional.

Se concluyeron las negociaciones de temas fundamentales como telecomunicaciones, propiedad intelectual, inversiones, normas técnicas y fitosanitarias y sector agropecuario. Se lograron avances en la revisión legal de los acuerdos negociados, a fin de cuidar su congruencia con los marcos jurídicos de cada país.

Se estableció un periodo de diez años para eliminar aranceles, en base a la asimetría de las tres economías. México aceptó realizar una reducción inicial mayor a la de sus socios comerciales.

La concesión mexicana de suprimir de inmediato la mayoría de los impuestos, sobre las importaciones agrícolas, excepto en los productos que gozan del mecanismo de franjas de precios, en beneficio de casi el 86% de las exportaciones de Colombia y Venezuela.

La futura instauración de un régimen común en materia de inversión extranjera para que los beneficios concedidos a otros países se extiendan a los socios del G-3.

El compromiso de establecer, tres meses luego de su entrada en vigor el acuerdo trinacional, dos comités que supervisen la relación entre el marco jurídico y las políticas de subsidios, así como el comercio en la zona de libre comercio. También detectarán las prácticas discriminatorias de las empresas estatales.

El funcionamiento de un mecanismo tripartita para la solución de controversias en materia comercial.

Desde la junta de Tlaxcala en noviembre de 1993, y hasta la de Bogotá en mayo de 1994, los equipos de negociación del G-3, no lograron conciliar las diferencias en tres temas fundamentales: las reglas de origen, los subsidios, y la industria de automotores. Esto estuvo a punto de cancelar el proyecto.

### **Reglas de origen**

En el rubro de reglas de origen, se presentaron dificultades, sobre todo en las áreas de automotores, textiles, productos químicos y conductores eléctricos.

*"México proponía un sistema de reglas de origen con criterios semejantes a los que pactó con Estados Unidos y Canadá en el TLC (por ejemplo, 62.5% para el sector de automotores y a partir del hilo en el caso de los textiles), Colombia y Venezuela insistían en la necesidad de contar con reglas de origen más flexibles que permitieran, por lo menos en una primera etapa, utilizar mayores cantidades de materias primas e insumos de terceros países en las manufactura de sus exportaciones."<sup>86</sup>*

Con el objeto de superar éstas diferencias México propuso a sus contrapartes la creación de un Centro de Integración Regional de Insumos (CIRI), que evalúa la capacidad de cada país para suministrar insumos, y en caso de comprobarse la insuficiencia del abasto de materia prima, se permite flexibilizar en forma temporal la regla de origen específica, este Centro fue semejante al que se creó con Costa Rica. Sin embargo, Venezuela y Colombia rechazaron la propuesta e insistieron en una solución de carácter permanente y general.

---

<sup>86</sup>LOPEZ ESPINOZA, Socorro: "El acuerdo con el G-3, una falacia", en EL FINANCIERO, 19 de enero de 1994, México, pág. 3

### **Subsidios**

El renglón de subsidios fue uno de los más debatidos, y en donde se suscitan mayores diferencias entre México y Venezuela. Se buscó establecer instrumentos y mecanismos para neutralizar los subsidios y apoyos preferenciales que otorgan los gobiernos de ambas naciones sudamericanas.

*"La aceptación de la asimetría entre las economías de los tres países, argumentaba México, no justificaba la vigencia de subsidios más allá de lo que permite el GATT; además, consideraron, tanto Colombia como Venezuela que contaban con abundantes subsidios indirectos en materia de tasas de interés, plazos crediticios, materia prima y energía."<sup>87</sup>*

Los subsidios a los energéticos, fueron motivo de largas discusiones, en particular por los beneficios proporcionales que reciben el transporte y las grandes industrias consumidoras, como las de acero, aluminio, cemento y productos químicos.

*"Los funcionarios mexicanos señalaron reiteradamente, que en Venezuela los precios internos del gas, la energía eléctrica, el agua y el diesel son, en promedio, 50% menores que los de México. Empero también reconocieron que esa disparidad se debe tanto a los subsidios en el sector cuanto a los menores costos de producción resultado de sus ricos recursos naturales. Venezuela, por ejemplo, tiene grandes recursos acuíferos que favorecen el funcionamiento de las hidroeléctricas y cuenta con un gran potencial en la extracción de gas natural."<sup>88</sup>*

El hecho de eliminar los subsidios en el sector energético, en Venezuela, puede provocar un alza al precio interno de los combustibles, situación que puede generar gran rechazo popular al interior del país, de ahí el por qué Venezuela, no quería eliminar tales subsidios.

Finalmente, Venezuela accedió eliminar tales subsidios, en un plazo que no fue claramente determinado.

---

<sup>87</sup>LOPEZ ESPINOZA, Socorro; *Op. cit.*, pág. 15

<sup>88</sup>BADIILLO, Miguel; "Critican empresarios la negociación en el capítulo de los subsidios: otorga ventajas a Colombia y Venezuela", en EL FINANCIERO, 20 de enero de 1994, México, pág. 3

### **Industria de automotores**

En la industria de automotores, las negociaciones se frenaron pronto, ante el firme rechazo de Colombia y Venezuela a abrir sus mercados a la industria automovilística mexicana, la cual es muchos más grande y desarrollada.

El fracaso, en las reuniones de trabajo en Bogotá, despertó tal pesimismo, que se llegó a pensar que no se llevaría a cabo la firma del acuerdo del G-3. Pero los gobiernos de los tres países trabajaron arduamente para lograr dar salida a estos problemas que frenaban el desarrollo de este grupo.

El 12 de junio de 1994, después de mucho trabajo los ministros de Comercio de los tres países anunciaron la conclusión exitosa de las negociaciones, por la voluntad de los tres países para superar las diferencias, y flexibilizar las posiciones en aras del interés común, con el objeto de arreglar tales diferencias se llegó a las siguientes negociaciones:

I. las autoridades de Colombia y Venezuela, acordaron eliminar cualquier tipo de subsidio en las exportaciones hacia México al amparo del convenio.

II. En cuanto a los tiempos de desgravación arancelaria, México aceptó abrir su mercado, tan pronto como entre en vigor el Acuerdo, "40% para Colombia y 1% para Venezuela; el resto se desgravará en diez años. En reciprocidad, 40% de las exportaciones mexicanas hacia el mercado colombiano y 1% de las destinadas al venezolano ingresarán libres de aranceles en forma automática un lustro después se desgravará otro 5% de los productos mexicanos, y el resto en los siguientes cinco años, a fin de concluir la liberación en el plazo total de diez años."<sup>89</sup>

III. México y Venezuela decidieron excluir del acuerdo el tema de las reglas de origen en el sector textil. Se fijó un período de dos años para el estudio del tema y llegar a una resolución definitiva en la materia.

IV. Las tres naciones decidieron excluir del convenio final a los poliestirenos. También se fijó un plazo de dos años para negociar la apertura de la industria respectiva.

---

<sup>89</sup>CERDA, Patricia; "Finalizan negociaciones para el TLC en el G-3" en EXCELSIOR, 13 de mayo de 1994, México, pág. 7A

V. Para flexibilizar las reglas de origen en materia de químicos, los tres países acordaron crear un CIRI, que evaluará las deficiencias que se puedan dar en el suministro, calidad y precio de las exportaciones mexicanas a Colombia y Venezuela. Si se justifica, el CIRI autorizará a éstos importar de terceros países los químicos necesarios para elaborar un bien final que se exporte a México.

VI. En el sector de automotores se confirmó el establecimiento de un comité especial que adelantará en las negociaciones en la búsqueda de la apertura sectorial. Para esto se estableció como plazo máximo el año 2008.

El éxito de las negociaciones trinacionales, es un hecho de extraordinaria importancia en la historia de América Latina. El acuerdo del G-3 tendrá una amplia proyección regional, pues se presenta como un instrumento viable para lograr un sólido y funcional espacio económico ampliado.

El 1o. de enero de 1995, empezó el tránsito definitivo del G-3 hacia la liberación comercial.

Con el Tratado del Grupo de los Tres se formó una zona de libre comercio entre México, Colombia y Venezuela de 145 millones de habitantes, de los cuales no la cuarta parte tiene poder adquisitivo. En el se establecieron reglas claras y transparentes de beneficio mutuo en materia de comercio e inversión. Esto permitirá promover el comercio de bienes y servicios en condiciones de competencia leal y facilitará los flujos de inversión entre los tres países.

El Tratado del G-3 incorpora las preferencias pactadas en los anteriores acuerdos entre México, Colombia y Venezuela en el marco de la ALADI, que han servido, como marco institucional para el intercambio de bienes entre los tres países en condiciones preferenciales.

Por parte del gobierno mexicano, por medio del Consejo asesor se aseguró la participación en todas las etapas de la negociación del Tratado, de los sectores empresarial, laboral, campesino y académico.

En lo que se refiere a beneficios generales del Tratado, dice que Colombia, México y Venezuela conceden acceso libre de barreras al comercio de bienes y servicios, se

promueve la mayor utilización de los recursos e insumos de la región en el comercio recíproco, se establece un marco previsible para planear las actividades productivas y la inversión ante la globalización económica, se da protección a la propiedad intelectual, se establece un procedimiento ágil y equitativo para prevenir y solucionar controversias. El G-3 representa la oportunidad para los tres países de diversificar sus mercados, la producción, generar empleos, por medio de alianzas comerciales y de inversión, y mayor competitividad y crecimiento que se traducen en un mayor bienestar.

El Tratado del G-3 incluye los siguientes temas:

#### **Trato nacional y acceso de bienes al mercado**

Establece un programa de desgravación, incluye un programa de eliminación arancelaria, con la posibilidad de acelerar el proceso de desgravación. Se establece también un programa de acceso a mercados.

#### **Sector automotor**

Se crea un comité integrado por representantes de los tres países y con la asesoría del sector privado, para promover el comercio en este sector, y así establecer reglas de origen específicas, que entrarán en vigor a más tardar un año después de la entrada en vigor del Tratado. Al inicio del tercer año de vigencia del Tratado, y una vez acordado lo anterior, se eliminarán los aranceles en diez años. Los bienes automotores usados se excluyen del programa de desgravación.

#### **Sector agropecuario y medidas fitosanitarias y zoonitarias**

En el sector de la agricultura, se estableció un programa general de desgravación a diez años, incluyéndose una lista de excepciones temporales por país, que se revisará anualmente, se establecen reglas de origen claras, que fomentarán el intercambio de productos del sector, se aplicará, durante los primeros diez años, una salvaguarda especial tipo arancel-cuota entre México y Venezuela en el comercio de determinados productos. Las partes se comprometen a minimizar los efectos distorsionantes de los apoyos internos en el comercio y la producción, reservándose a modificar sus programas de apoyo conforme a los lineamientos del GATT, a la par se crea el Comité de Comercio Agropecuario, que revisará anualmente la operación de este capítulo, y que servirá como órgano de consulta.

Los subsidios a la exportación quedarán prohibidos una vez que concluya la desgravación de los bienes del sector incluidos en el Tratado, en el sector de productos agropecuarios se permitirá usarlos durante los primeros tres años de vigencia del tratado, pero al cuarto año deberán desaparecer gradualmente, hasta eliminarlos por completo al culminar la desgravación. Se crea un Comité de Análisis Azucarero, cuya función será buscar un acuerdo entre los tres países en cuanto al comercio de dicho producto, también se crea un Grupo de Trabajo de Normas Técnicas y de Comercialización Agropecuarias, el cual revisará las normas técnicas o de comercialización de bienes del sector agropecuario que afecten el comercio de los tres países, las partes se comprometen a que en la aplicación de las normas de comercialización en materia agropecuaria, los productos importados recibirán trato nacional.

#### **Medida fitozoosanitarias**

Se establece la necesidad de fijar reglas y principios comunes, para promover productos sanos, éstas se basarán en las normas internacionales, se crea un comité de apoyo para la promoción y cooperación técnica, para contribuir al mejoramiento de las condiciones fitozoosanitarias de los tres países, este comité dará recomendaciones en casos específicos.

#### **Reglas de Origen**

Para asegurar que los beneficios del Tratado permanezcan en la región evitando la triangulación, la eliminación de aranceles se aplicará a los bienes producidos en su totalidad en la región y a aquellos cuyos materiales cumplan con un cambio arancelario o con un requisito de contenido regional.

#### **Procedimientos aduanales**

Este capítulo busca regular la certificación y verificación del origen de las mercancías.

#### **Salvaguardas**

Se aplican para proteger a la industria nacional contra aumentos de importaciones en condiciones o cantidades tales que puedan dañar como resultado de la aplicación del programa de desgravación arancelaria, pero también en este apartado se establece

una regla para evitar el uso injustificado de salvaguardas, y se pueden adoptar medidas de emergencia al amparo del artículo XIX del GATT.

#### **Prácticas desleales de comercio internacional**

Con este capítulo se busca promover la competencia y el comercio leal entre los países miembros.

#### **Principios generales sobre el comercio de servicios**

Se establecen disciplinas para establecer el libre y ágil comercio de servicios y mercancías en la región .

#### **Telecomunicaciones**

Se señalan los principios para el acceso a las redes y servicios públicos de telecomunicaciones, el uso de las redes privadas y las comunicaciones interempresariales.

#### **Servicios financieros**

Se permite el establecimiento de instituciones financieras de las otras Partes, condicionadas a los principios de trato nacional y de nación más favorecida y se garantiza la libre transferencia de recursos al exterior, se pueden establecer medidas para asegurar la estabilidad del sistema financiero, cada país se reserva el manejo de la política monetaria y cambiaria interna, se establece el Comité de Servicios Financieros.

#### **Entrada temporal de personas de negocios**

Se establecen principios que facilitan la entrada temporal de personas de negocios sin que ello entrañe la modificación de las leyes laborales y migratorias.

#### **Normas técnicas**

La aplicación de éstas normas deberá basarse en el principio de trato nacional y no discriminatorio, para las mercancías y servicios de los tres países.

**Compras del sector privado**

Se promueve el intercambio comercial a un mercado de compras gubernamentales de más de 20 000 millones de dólares anuales, a partir de los principios de trato nacional y no discriminación, así como de transparencia en los procedimientos de licitación.

**Política en materia de empresas del Estado**

Cada país se compromete a otorgar a los nacionales de otros países un trato no discriminatorio en la venta de bienes y prestación de servicios, actúen según consideraciones comerciales en la compra-venta del bien o servicio, no utilicen su posición monopólica, para llevar a cabo prácticas comerciales.

**Inversión**

Se establecen las condiciones de seguridad y certidumbre para los inversionistas y sus inversiones.

**Propiedad intelectual**

Se establecen los principios que aseguran la protección de los derechos de autor y de propiedad industrial, respetando las legislaciones de cada país miembro.

**Solución de controversias**

Siendo el último tema a tratar, en este Acuerdo, se definen las bases para la solución de controversias con certidumbre y agilidad.

Este Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres, entró en vigor el 1o. de enero de 1995.

### 2.2.3.2. ACUERDO DE COMPLEMENTACION ECONOMICA ENTRE MEXICO Y CHILE

A la luz del proceso de apertura comercial de México, frente al exterior, se han dado, sucesos también muy importantes como el Acuerdo de Complementación económica entre México y Chile, que entró en vigor el 1o. de enero de 1992.

En base a los cambios de gran magnitud que ha tenido la economía mundial, México ha implementado estrategias comerciales en América Latina y el Caribe, ya analizamos el proceso y el contenido del Tratado de Libre Comercio, entre México, Venezuela y Colombia, ahora analizaremos este acuerdo entre México y Chile.

México mantiene identidades culturales e históricas con los demás países de América Latina y el Caribe, la ampliación de las relaciones económicas y los intercambios comerciales con bases en una nueva estrategia, acorde con el Tratado de Montevideo de 1980. *"Esta nueva fórmula incluye varios elementos fundamentales como son la cobertura amplia de bienes en los acuerdos; la eliminación de barreras no arancelarias; la fijación de un arancel máximo inicial; la desaparición de subsidios y cargas fiscales inequitativas al comercio, y la concertación de mecanismos ágiles e imparciales para la solución de diferencias."*<sup>90</sup>

De ésta manera se podrán evitar las distorsiones sectoriales que provocan las preferencias comerciales limitadas y se asegurarán plazos de transición adecuados, a la vez se garantizará la equidad y la certidumbre a largo plazo en los acuerdos y se fomentará el interés de los sectores productivos, que son los protagonistas de cualquier proceso de integración en América Latina y el Caribe.

El Acuerdo entre México y Chile, contribuye al impulso de la integración económica de la zona.

Dicho entendimiento contiene un programa de liberación comercial, un conjunto de reglas para promover los intercambios y diversas disposiciones para facilitar la cooperación bilateral.

---

<sup>90</sup>SECOFI: ACUERDO DE COMPLEMENTACION ECONOMICA ENTRE MEXICO Y CHILE,  
Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, México, 1992, pág. 6.

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

En el apartado que se refiere al PROGRAMA DE LIBERACION se tocan tres temas fundamentalmente:

**1. DESGRAVACION ARANCELARIA:** Se dice que en un plazo de cuatro años, y mediante reducciones anuales, se llegará a una desgravación total en la gran mayoría de los productos comprendidos en las tarifas de importación de los países signatarios, ésto tomándo como base un gravámen máximo de 10% ad-valorem.

<b>FECHA</b>	<b>GRAVAMEN MAXIMO COMUN</b>
1o. enero 1992	10.0%
1o. enero 1993	7.5%
1o. enero 1994	5.0%
1o. enero 1995	2.5%
1o. enero 1996	0.0%

Para un limitado número de productos, ésta desgravación se logrará mediante un programa a seis años, este programa de liberación se iniciará el 1o. de enero de 1992.

<b>FECHA</b>	<b>GRAVAMEN MAXIMO COMUN</b>
1o. enero 1992	10.0%
1o. enero 1993	10.0%
1o. enero 1994	8.0%
1o. enero 1995	6.0%
1o. enero 1996	4.0%
1o. enero 1997	2.0%
1o. enero 1998	0.0%

Los datos citados en los cuadros de arriba fueron obtenidos del texto del Acuerdo entre México y Chile editado por SECOFI.

Entre las mercancías comprendidas en este programa se encuentran algunos productos agropecuarios, químicos y petroquímicos, forestales, textiles y de vidrio.

Muy pocos productos, como el petróleo y sus derivados, algunos productos marinos, algunos agropecuarios, aceites vegetales, leche en polvo y ropa usada quedaron fuera del programa de liberación de este Acuerdo.

Los productos anteriormente negociados entre México y Chile en el marco de la ALADI, continuarán disfrutando de las preferencias arancelarias pactadas, hasta que sean superadas por la aplicación del programa de liberación de este Acuerdo.

**2. SECTOR AUTOMOTRIZ:** Se establece una liberación total de gravámenes y restricciones no arancelarias a partir del 1o. de enero de 1996, con una regla de origen de un mínimo de 32% por integración nacional. Además será posible exportar vehículos con un contenido nacional menor 16%, pero sujeto a cuotas anuales.

**3. RESTRICCIONES NO ARANCELARIAS:** Para lograr total transparencia y equidad en la aplicación del programa de liberación comercial del Acuerdo, a partir del 1o. de enero de 1992 ambos países eliminarán todas las restricciones no arancelarias a los productos sujetos al programa de liberación. Exceptuando las que se refieren a la protección de la salud, la sanidad animal y vegetal, la seguridad nacional y a la conservación del patrimonio histórico, artístico y arqueológico. A la vez se adquirió el compromiso de no poner más restricciones de este tipo en el comercio bilateral.

Para que se de un adecuado desarrollo de las relaciones comerciales bilaterales se estableció en el acuerdo, un apartado que se refiere a las **REGLAS DE COMERCIO**, entre las que podemos mencionar:

**1. ORIGEN:** El régimen de reglas de origen de las mercancías del Acuerdo establece un 50% de valor agregado nacional para que los productos se beneficien del programa de liberación, existiendo la posibilidad de fijar requisitos específicos para productos o sectores especiales. Se pueden realizar revisiones periódicas al régimen, para permitir que se ajuste a la evolución del comercio bilateral.

**2. CLAUSULAS DE SALVAGUARDIA:**

Para evitar la utilización de medidas proteccionistas en el comercio bilateral y atender los problemas que pudieran surgir de la aplicación del programa de liberación.

**3. SOLUCION DE DIFERENCIAS:** Se establece la mediación de la Comisión Administradora del Acuerdo y en última instancia, el arbitraje por medio de paneles, para la solución de diferencias que surjan de la interpretación, aplicación o incumplimiento del Acuerdo. éste será un mecanismo neutral.

**4. PRACTICAS DESLEALES DE COMERCIO:** Las partes signatarias condenaron el dumping y toda práctica desleal de comercio, así como el otorgamiento de subvenciones a la exportación y otros subsidios internos de efectos equivalentes.

**5. TRATAMIENTO EN MATERIA DE TRIBUTOS INTERNOS:** Con el propósito de no alterar las condiciones de competencia, ambos países se comprometen a otorgar a las importaciones originarias de la otra parte un tratamiento no menos favorable, al que se da a los productos nacionales en materia de impuestos, tasas y otros gravámenes internos.

**6. TRANSPORTE MARITIMO Y AEREO:** Se establece libre acceso a las mercancías que se transporten por barco de bandera nacional de ambos países. Se permite a las empresas aéreas realizar vuelos regulares y no regulares entre la Ciudad de México y Santiago de Chile.

**7. PROMOCION COMERCIAL:** Con el objeto de promover el comercio bilateral se llevarán a cabo programas de promoción, tales como ferias, exposiciones, muestras, reuniones y visitas periódicas de los empresarios de ambos países.

En el apartado denominado **OTROS TEMAS**, se tocan temas muy importantes vinculados con el comercio como son:

**1. INVERSIONES:** Los países signatarios del acuerdo promoverán las inversiones y el establecimiento de empresas, tanto con capital de ambos países, como con participación de terceros.

**2. COMPRAS GUBERNAMENTALES:** Tomando en cuenta los criterios establecidos en el GATT, los países signatarios definirán el término y el ámbito en que se darán las compras gubernamentales, para que gocen de un acceso recíprocamente abierto y competitivo.

**3. SERVICIOS:** Se llevarán a cabo medidas tendientes a facilitar el comercio de servicios, se basarán en las negociaciones que se llevan en el GATT sobre la materia.

**4. NORMAS TECNICAS:** A través de la Comisión Administradora del Acuerdo, los países signatarios analizarán las normas técnicas e industriales, comerciales, de seguridad y de salud pública. La Comisión recomendará acciones para evitar que éstas normas obstaculicen el comercio bilateral.

**5. COOPERACION ECONOMICA:** Se promoverá la cooperación en materias tales como: políticas y técnicas comerciales, políticas financieras, monetarias y de hacienda pública, normas zoo y fitosanitarias, así como bromatológicas y tecnología. Se propiciará el desarrollo de acciones de complementariedad económica en las áreas de bienes y servicios con la participación de los sectores productivos.

**6. ADMINISTRACION DEL ACUERDO:** Se habla del establecimiento de la Comisión Administradora del Acuerdo, integrada por organismos nacionales, con el objeto de vigilar el buen funcionamiento del Acuerdo.

Hasta 1990, pese a la complementariedad de las economías y las convergencias en la políticas comerciales, los intercambios registrados entre Chile y México han sido modestos y no rebasan los 150 millones de dólares anuales. Con la puesta en marcha de este Acuerdo, el volúmen de intercambio se ha multiplicado en forma considerable.

Para los productores mexicanos, la firma de este Acuerdo implicó el acceso a un mercado potencial de cerca de 13 millones de personas, lo cual significó una oportunidad para diversificar el destino de nuestras exportaciones y de esa manera encontrar nuevas oportunidades de negocios.

Este Acuerdo abrió oportunidades comerciales en los rubros de vehículos, autopartes, productos químicos petroquímicos, materia primas para la industria minera, del vidrio la cerámica, textil, editorial del papel, equipo de oficina, de computación de telecomunicaciones, maquinaria agrícola, así como, una amplia gama de alimentos y bebidas.

Dado el marco propicio para el pleno aprovechamiento de las complementariedades y el potencial de cooperación, se ha hecho más atractivo invertir o emprender proyectos conjuntos en sectores como el minero, hurtifrutícola, pesquero y silvícola.

Este Acuerdo constituye una nueva oportunidad para los mexicanos para lograr una mayor diversificación comercial.

### **2.2.3.3. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE MEXICO Y BOLIVIA**

Ante la evolución del mercado mundial y la necesidad de nuestro país de diversificar sus mercados, en el marco de la VIII Reunión Cumbre del Grupo de Río, celebrada en Brasil, los otrora presidentes de Bolivia, Gonzalo Sánchez de Lozada, y de México, Carlos Salinas de Gortari, firmaron el 10 de septiembre de 1994 el Tratado de Libre Comercio entre ambas naciones.

Este documento consta de doce capítulos: Reglas de Origen; Acceso a Mercados; Normas Técnicas; Normas Fitozoosanitarias; Prácticas desleales de Comercio; Salvaguardias; Inversión; Servicios; Propiedad Intelectual; Compras del Sector Público; Solución de Controversias; y en un capítulo especial Agricultura.

Este acuerdo entró en vigor el 1o. de enero de 1995, y al ser aprobado por los Senados de ambos países, se estableció que 97% de las exportaciones de México a Bolivia y 99% de las de Bolivia a México quedarán desgravadas. Entre las mercancías mexicanas que recibirán tal trato destacan: camiones y autobuses, autopartes, llantas, aparatos electrodomésticos, petroquímicos, equipos de computo, televisores, acero, cemento, cerveza, fibras sintéticas, vidrio plano, tractores, equipo médico, motores eléctricos y productos fotográficos.

A los productos textiles y agrícolas se aplicará una desgravación gradual que va de cuatro a quince años. Se acordó una regla de origen de 50%, exceptuándose algunos plásticos y artículos de cuero, que partirán de 40% durante cinco años, para camiones ligeros y automóviles la regla es de 40%, y para camiones pesados, autobuses y tractocamiones es de 35% en 1995 y 1996.

El Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000 tiene como propósito fortalecer los mecanismos regionales de diálogo político y de integración económica en América Latina, expandiendo los acuerdos comerciales a otras naciones del hemisferio, promoviendo la solución pacífica de controversias y las posiciones comunes en los foros internacionales.

Se plantea consolidar el libre comercio y los acuerdos financieros que aseguran una más intensa integración con las naciones del Pacto Andino, con Venezuela y Colombia,

buscando dar impulso al G - 3, como un factor de primera importancia para los esfuerzos de integración con Centroamérica y el Caribe.

Se impulsarán los mecanismos de coordinación para el perfeccionamiento de los acuerdos de libre comercio firmados por nuestro país, buscar un acercamiento con el Mercosur, y una estrecha cooperación con Argentina y Brasil. Se dará apoyo al ingreso de Chile al TLC del norte, fortaleciendo a la vez el diálogo político con este país, para así consolidar el tratado comercial firmado con Chile, que ha considerado un aumento considerable en nuestros intercambios.

#### **2.2.3.4. RELACIONES MEXICO - CENTROAMERICA**

Al igual que sucede en las relaciones con las naciones de América del Norte, la seguridad nacional y las capacidades económicas y culturales de México dependen de la ampliación de las alianzas estratégicas con las naciones de Centroamérica y el Caribe. Es de interés nacional consolidar el marco de libre comercio con la región, intensificar las consultas políticas y asegurar que la cooperación promueva objetivos de beneficio mutuo.

México ha otorgado gran importancia a las relaciones con Centroamérica, y ha establecido programas de cooperación, para lograr el desarrollo económico, político y social de la zona.

En esa perspectiva el actual gobierno al igual que la administración salinista, ha otorgado un lugar prioritario a los países centroamericanos, las nuevas realidades de la zona, han motivado la decisión del gobierno mexicano de ampliar, profundizar y fortalecer las relaciones comerciales con los países centroamericanos.

Las relaciones comerciales entre México y los países centroamericanos, se han caracterizado por sus valores reducidos y por su amplio desequilibrio y desigualdad. La balanza comercial de México con Centroamérica tiene saldos superavitarios.

Uno de los objetivos principales de la cooperación económica con Centroamérica, es desarrollar la oferta exportable e identificar las áreas de complementación industrial

entre México y los países de la región, con el fin de apoyar e impulsar el proceso de integración mutua, y así fortalecer la apertura comercial de nuestro país y su presencia en la zona.

La cercanía geográfica, la importancia relativa de Guatemala en Centroamérica y su continuidad étnica y cultural con México hacen de este país el puente natural de nuestro contacto con la región. Las relaciones con Guatemala deberán mantener el nivel más alto de intensidad. Entre las prioridades de la agenda bilateral está el desarrollo de la zona fronteriza, la consolidación de los mecanismos bilaterales de cooperación, la culminación y operación de un acuerdo de libre comercio, los asuntos migratorios y una renovada política de intercambio cultural y científico.

México debe intensificar su presencia y sus intercambios políticos, económicos y culturales con Belice y los demás países del Caribe. Para ello es fundamental dar el mayor impulso a la Asociación de Estados del Caribe, de la que México forma parte. A su vez se mantendrá la política de cooperación con Cuba y se insistirá su reintegración a los foros hemisféricos.

#### **2.2.3.5. TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE MEXICO Y COSTA RICA**

En el marco del interés de México por fortalecer su presencia en la región centroamericana, el 5 de abril de 1994, los presidentes de Costa Rica, Rafael Angel Calderón Fournier, y de México Carlos Salinas de Gortari, suscribieron el Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica que entró en vigor el 1o. de enero de 1995.

El 1o. de enero de 1995, fecha en que entró en vigor este Tratado, ambas naciones se otorgaron rebajas arancelarias recíprocas conforme a tres periodos de desgravación para llegar, al término de una década, al comercio bilateral totalmente libre de obstáculos y restricciones arancelarias y no arancelarias. *"Así, con base en el reconocimiento de la asimetría económica entre ambos países, de inmediato se eliminarán los gravámenes de 75% de las exportaciones de Costa Rica, en cinco años otro 15%, y el restante 10% dentro de diez años. A cambio se desgravará enseguida 70% de los envíos mexicanos, 20% en cinco años y 10% en diez años."*<sup>91</sup>

<sup>91</sup>LOYOLA CAMPOS, Alicia: "México y Costa Rica: los nuevos senderos de la integración", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XLIV, Núm. 11, noviembre de 1994, México, pág. 950.

Este acuerdo representa, un gran avance hacia el cumplimiento de uno de los propósitos establecidos, en la cumbre de Presidentes de México y Centroamérica celebrada en 1991 en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas: estrechar los vínculos económicos mediante la creación de una zona de libre comercio entre nuestro país y los países de la región del Istmo.

El Tratado de Libre Comercio entre estos dos países, ha despertado gran interés en la comunidad centroamericana, por negociar acuerdos comerciales con México, el caso más destacado es el de Nicaragua.

---

A pesar de que entre México y Centroamérica, las relaciones de cooperación económica se han llevado a cabo durante varios decenios, es hasta 1990, cuando se ve un cambio radical en ésta relación, y se despierta el interés de ambas partes por acrecentar el intercambio comercial entre ambas partes. En 1990, el comercio entre éstas fue de poco menos de 500 millones de dólares.

*"Antes de 1990, los programas y acuerdos para impulsar la vinculación económica y comercial se vieron obstaculizados por diversos factores: a) la opinión de los países centroamericanos de que su relación con México no había ofrecido resultados equitativos; b) la idea de que si se fortalecían las relaciones con México, se podían ver afectados los intentos de integración centroamericana; c) la disparidad en el desarrollo comercial, lo que propicia desequilibrios en el intercambio comercial, y d) la ausencia de una política que dé permanencia y continuidad a las iniciativas y programas de cooperación."<sup>92</sup>*

En este entorno México inició al acercamiento con los países del Istmo a fines de 1990, con el objeto de renovar los lazos económicos y de cooperación que se habían debilitado años atrás, esto ante la premura de los países centroamericanos que se enfrentaban al estancamiento económico, la inestabilidad política y los conflictos armados que debilitaron las economías de los países de la zona, por salir de la crisis en la que estaban estancados.

El 29 de noviembre de 1990 se creó la Comisión Mexicana para la Cooperación con Centroamérica, que es parte integrante del Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. Integrada por 14 entidades del sector público, se encarga de facilitar y coordinar todas las acciones que cada una de ellas realice en favor de la región. Pocas semanas después los días 10 y 11 de enero de 1991, se reunieron en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, los presidentes de México, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala y Nicaragua. Como fruto del encuentro se suscribieron tres documentos, que se denominan los Acuerdos de Tuxtla: "La Declaración de los Presidentes, el Acta de Tuxtla y un Acuerdo General de Cooperación. En este último se asentaron los compromisos en materia política, económica, técnica-científica, y educativa y cultural. Respecto a la cooperación económica, los mandatarios acordaron que ésta debía desarrollarse

<sup>92</sup> CEPAL: RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE CENTROAMÉRICA Y MÉXICO. NOTAS SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LOS ACUERDOS DE TUXTLA, L. 175, México, enero de 1992, pág. 2

*mediante un proceso especial y más intenso de negociación, tendiente al establecimiento de un Acuerdo de Complementación Económica.*<sup>93</sup>

El acuerdo de complementación tiene como propósitos contribuir al desarrollo económico y a la integración de Centroamérica, así como a sentar las bases para una liberación comercial que amplie y fortalezca las relaciones económicas entre ambas partes. Con el objeto de cumplir con esas metas se definieron siete áreas, las cuales se desarrollaron como programas: liberación comercial, cooperación financiera, desarrollo de la oferta exportable en Centroamérica, fomento de las inversiones, abastecimiento energético, cooperación en el sector primario y capacitación y cooperación técnica.

Con base en el grado de desarrollo y el tamaño económico de los países, y con el propósito de evitar inequidades en los beneficios de la cooperación, el principio de asimetría se consideró como el principio rector de las negociaciones de todas las áreas programáticas, en especial la de liberación comercial. En este sentido, México se comprometió a dar a los países centroamericanos plazos más largos, para llevar a cabo la liberación comercial, trato preferencial a las economías menos desarrolladas, menores exigencias con respecto a la profundidad de la desgravación, y a la vez fomentar la creación de programas tendientes a la promoción y apoyo a las exportaciones.

Con el programa de liberación comercial se pretende establecer una zona de libre comercio, a más tardar el 31 de diciembre de 1996 con base en un sistema de desgravación gradual y negociada y la eliminación de barreras no arancelarias. Se aprobó la posibilidad de pactar acuerdos bilaterales de libre comercio, afin de dar oportunidad de que las naciones centroamericanas se incorporen gradualmente a dicha zona.

Los compromisos establecidos en Chiapas generaron una intensa actividad negociadora, de carácter multilateral y bilateral, en la que destacó el impulso y dinamismo del diálogo entre México y Costa Rica.

---

<sup>93</sup>LOYOLA CAMPOS. Alicia; Op. Cit., Pág. 951

A principios de febrero de 1991, con el propósito de preparar el primer encuentro entre los presidentes de ambos países, se realizaron jornadas de trabajo, con delegaciones de ambos países, para realizar un diagnóstico de las relaciones comerciales, financiera y de cooperación global, así como el establecimiento de un calendario preliminar para las negociaciones del Acuerdo de Complementación Económica.

La reunión presidencial ,fue muy fructífera no sólo por los acuerdos alcanzados, sino por que marcó el inicio del proceso de negociación del TLC bilateral.

Del 22 al 25 de febrero de 1991, se llevó a cabo la Primera Reunión de la Comisión Binacional México-Costa Rica, en la que se elaboró un vasto programa de colaboración, integrado por 49 proyectos para la atención de diversas áreas como agricultura, turismo, energía, salud, vivienda, ambiente, tecnología, etc. En el aspecto económico se ratificó un acuerdo suscrito en diciembre de 1990, para promover operaciones de intercambio de deuda por activos, se decidió revisar los convenios de pagos entre los bancos centrales, se fijaron plazos iniciales para la reducción de aranceles con miras a la liberación comercial antes del 31 de diciembre de 1996, y se suscribieron dos memorandums de entendimiento, uno de transporte terrestre de carga para facilitar los flujos comerciales bilaterales y el otro sobre consulta y asistencia técnica entre las comisiones nacionales de valores de ambas naciones.

El 23 de agosto de 1991, BANCOMEXT, suscribió con el Ministerio de Comercio exterior de Costa Rica, un acuerdo de cooperación para promover las relaciones comerciales y avanzar hacia la liberación de intercambio.

Durante 1992 continuó el acercamiento bilateral y multilateral. El 6 de febrero de 1992, se llevó a cabo la Primera Reunión Ministerial México-Centroamérica de Libre Comercio, con la participación de los titulares de todos los sectores de la producción. Los representantes de cada país llegaron a los siguientes acuerdos: a) acelerar los trabajos para poner en marcha los siete programas definidos en las bases del Acuerdo de Complementación Económica; b) formar una comisión de alto nivel para establecer un acuerdo marco que regule las negociaciones en materia de salvaguardias, prácticas desleales, solución de controversias, normas técnicas y tributos internos, y c) negociar programas de desgravación arancelaria entre México y todos los países de Centroamérica.

En lo referente a la relación bilateral, el 10 de junio de 1992, el presidente Salinas, realizó una visita a Costa Rica, en la que examinó con su homólogo los avances de las negociaciones en marcha para el establecimiento del acuerdo de libre comercio entre sus países. En ésta reunión se suscribieron acuerdos de cooperación financiera, técnica y sobre oferta exportable.

El 17 de mayo de 1993 se celebró en México la Segunda Reunión Binacional México-Costa Rica, en la que se examinaron los avances de los programas de cooperación pactados desde febrero de 1991.

A fines de 1993 se dió una oleada de desacuerdos entre las delegaciones de ambos países, que puso en peligro la firma del TLC.

No hubo grandes diferencias de opinión en lo referente a los programas de cooperación, pero las negociaciones comerciales, se enfrentaron a grandes escollos, sobre todo al momento de discutir el desarme arancelario y sus compromisos. Los obstáculos y discusiones se centraron en los siguientes puntos:

**Reglas de origen;** falta de consenso en torno a éstas normas en los sectores textil y de confección, químico y petroquímico y del plástico.

**Agricultura;** falta de consenso en torno al acceso de productos agrícolas y agroindustriales costarricenses al mercado mexicano, y a los plazos de desagravación, los principales productos motivo de desacuerdo eran lácteos, carne bovina, frutas tropicales y azúcar.

Con el objeto de dar solución a estos problemas las delegaciones técnicas intensificaron sus trabajos durante febrero. De esa manera el 3 de marzo de 1994 los ministros de comercio anunciaron, en la capital costarricense, los términos finales del convenio y, por ende, la conclusión exitosa de las negociaciones.

El Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica se divide en diez partes que incluyen los siguientes capítulos:

**Acceso a mercados.**

En atención a la asimetría económica entre los dos países. México otorgó una apertura más rápida de su mercado a las exportaciones de Costa Rica. "A partir del 1o. de enero de 1994 desgravará de inmediato 75% de las exportaciones del país centroamericano, 15% en cinco años y 10% en diez años, en contrapartida, se eliminarán enseguida los gravámenes de 70% de los envíos mexicanos, en 5 años se suprimirá 20% y en diez años 10%."<sup>94</sup> En este capítulo también se establecen los mecanismos para eliminar barreras no arancelarias, como los permisos de importación, y las disciplinas que puedan discriminar los bienes de ambos países.

**Agricultura.**

En materia de subsidios se acordó suprimirlos totalmente a partir del 4 de enero de 1999, o en la fecha en que los productos queden exentos del arancel.

**Acceso a mercados.**

Los negociadores excluyeron ciertos productos: café, banano, tabaco, lácteos, embutidos de carnes de aves y algunas frutas tropicales.

La desgravación de estos productos se negociara en las reuniones anuales previstas por ambas delegaciones.

**Reglas de origen.**

Con el objeto de garantizar que solo los productos ticos y mexicanos reciban los beneficios arancelarios del Tratado, la eliminación de gravámenes se aplicará a los bienes producidos en su totalidad en la región, los que cumplan con una transformación significativa con base en el "salto arancelario", y los que cumplen con un requisito de contenido regional.

---

<sup>94</sup>Ibidem; pág. 953.

**Medidas de salvaguardia.**

Ante la posibilidad de aumentos significativos en las importaciones que dañen a la planta productiva de cualquiera de los dos países, se prevé la aplicación de salvaguardias bilaterales, que tienen las siguientes características: posibilidad de aplicarlos durante los 15 primeros años de vigencia del Tratado; podrá suspenderse la desgravación o aumentar el arancel, y duración máxima por un año y prorrogable por un año más.

**Prácticas desleales.**

Se establecen compromisos para no otorgar nuevos subsidios a las exportaciones y eliminar los existentes para los productos exentos de arancel, así como medidas para garantizar la defensa de los exportadores antes de que se apliquen cuotas de compensación.

**Servicios.**

El Tratado cubre todos los servicios, con excepción de los prestados por los gobiernos de ambos países, los aéreos comerciales y los financieros.

**Normas técnicas.**

Se incorporan disciplinas y principios generales para la aplicación de normas técnicas sobre bienes y servicios.

**Compras gubernamentales.**

En este capítulo se llegó a dos compromisos básicos: el trato no discriminatorio y la transparencia en los procedimientos de licitación .

**Inversión.**

Se protegen los temas de propiedad intelectual, préstamos, reinversiones, y toda transferencia de recursos financieros.

**Propiedad intelectual.**

Se incluyen las principales disposiciones internacionales para los casos de marcas, denominaciones de origen, secretos industriales, derechos de autor, y derechos conexos. Se protegen las marcas notoriamente conocidas y se cancelan las marcas iguales o similares, en favor de las empresas que demuestren que su registro es más antiguo.

**Solución de controversias.**

Se establece una Comisión Administradora del Tratado y el arbitraje, como mecanismo de solución de controversias sencillo y transparente.

**Otras disposiciones.**

El Tratado contiene una cláusula de adhesión que posibilita la participación de los demás países centroamericanos.

Este Tratado, es básicamente un acuerdo de promoción del comercio, más que de regulación, en el que se busca la complementación de las dos economías. Se ofrece una oportunidad de expansión a los sectores productivos que han alcanzado un mayor grado de desarrollo, y que cuentan con un gran potencial exportador.

El sector agropecuario tico presenta un nivel de competitividad superior al mexicano, y por tanto, recibirá mayores beneficios de la desgravación arancelaria prevista en ese sector. Pero por otro lado, un vasto número de ramas industriales mexicanas puede ser favorecido, ya que su oferta exportable tendrá cabida en un mercado en expansión y estará destinada a cubrir la demanda de los bienes que aún no produce Costa Rica.

Ambas naciones tendrán una gran oportunidad de incrementar su comercio bilateral, ya que el Tratado abrirá las puertas a más de 12000 productos de ambos países, y beneficiará a 90 millones de habitantes.

A partir del 1o. de enero de 1995, varios productos mexicanos de exportación como fibras sintéticas, productos químicos, tractores agrícolas, tubos de acero, autopartes, lavadoras, equipo de cómputo, vidrio plano, teléfonos, radios y casseteras, entre otros, gozaron de un acceso inmediato libre de arancel.

Costa Rica, por su lado, tendrá posibilidades de incrementar sus ventas externas de una amplísima gama de productos como frutas, aceites, hilados y tejidos de fibras naturales y sintéticas, plásticos, receptores y transmisores de radio y televisión, entre otros.

El TLC entre México y Costa Rica arrojan un balance mutuamente beneficioso, se establecen reglas claras y permanentes para el libre intercambio, facilita la creación de alianzas estratégicas y reconoce asimetrías económicas, fija períodos de desgravación sobre la base de la reciprocidad, y cubre temas destinados a fomentar las corrientes de comercio e inversión, ofreciendo a los agentes económicos de ambos países una mayor certidumbre.

Para Costa Rica el Tratado constituye uno de los principales logros de su política comercial exterior y un avance en el proceso de apertura y modernización de su economía, para México es una oportunidad de seguir estimulando la competitividad de sus sectores productivos y un importante adelanto en sus propósitos de diversificar sus relaciones con el exterior. Este es un gran paso para la complementación entre México y Centroamérica. Esto fomentará la cooperación y la integración latinoamericana y anuncia una nueva era en las relaciones económicas y políticas de la región que llevará a América Latina a fortalecer su presencia en el nuevo orden mundial.

Por la diversidad de los temas que incluye y la transparencia de sus términos, este tratado es uno de los más completos y avanzados que se han suscrito en América Latina, ya que regula el acceso a los mercados, las normas de origen, el área agrícola, la inversión, los servicios y las compras gubernamentales, a la vez, acuerda normas técnicas y zoosanitarias, salvaguardias y medidas contra prácticas desleales de comercio, y se establecen medidas legales que protegen la propiedad intelectual y la solución de controversias en el ámbito comercial

## **2.2.4. COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA**

### **2.2.4.1. ANTECEDENTES**

En 1975, México y la Comunidad Europea establecieron un marco legal a sus relaciones comerciales al firmar un Acuerdo de Cooperación Comercial, que tuvo un alcance limitado. El Acuerdo constituye la formalización de las relaciones con la CEE.

Durante los últimos 15 años se ha ampliado el marco legal de cooperación por medio de numerosos convenios bilaterales con los países de la Comunidad y diversos tratados multilaterales.

La CEE es el segundo mercado en importancia para México y una de las opciones más viables en los bloques económicos para diversificar el comercio.

*"Las Partes acordaron concederse el trato de la nación más favorecida en lo referente a derechos aduaneros y gravámenes a los intercambios comerciales; reglamentaciones acerca del aforo, del tránsito, del almacenaje y del transbordo de productos exportados o importados; los regímenes cuantitativos, y las reglamentaciones acerca de los pagos relativos al intercambio de bienes y servicios, incluido el otorgamiento de divisas y la transferencia de dichos pagos."*<sup>95</sup>

La Comisión Mixta que se instituyó con el Acuerdo, entre otras funciones, estudió y estableció medios para superar los obstáculos a los intercambios comerciales, investigar los medios para favorecer la mayor cooperación comercial y económica, estudiar y recomendar medidas de promoción comercial y facilitar contactos de cooperación entre los empresarios de ambas Partes.

*"El comercio de México con la CEE llegó a 10390 millones de dólares en 1992 (3228 millones de exportaciones mexicanas y 7151 millones de importaciones) de 7886 millones en 1990 (3337 millones de exportaciones y 4550 millones de importaciones), lo que significa un incremento de 31.7%."*<sup>96</sup>

Gracias a este crecimiento, México se ha convertido en el principal cliente latinoamericano, y tercer proveedor de la Comunidad Europea.

#### **2.2.4.2. EL ACUERDO MARCO DE COOPERACION MEXICO - COMUNIDAD EUROPEA**

El 26 de abril de 1991, se suscribió el Acuerdo Marco de cooperación México - Comunidad Europea, cuyo objetivo principal es ampliar y diversificar la relación bilateral en las áreas relativas a cooperación económica, comercial, financiera, científico-técnica y cultural.

---

<sup>95</sup>BLANCO MENDOZA, Herminio, *Op. cit.*, pág. 143

<sup>96</sup>*Ibidem*, pág. 143

A su vez se busca reforzar y diversificar sus vínculos económicos; abrir nuevas fuentes de abastecimiento y nuevos mercados; fomentar los flujos de inversión y tecnología; alentar la cooperación entre agentes económicos, especialmente medianas y pequeñas empresas; proteger y mejorar el medio ambiente; estimular el desarrollo rural, e impulsar el progreso científico y técnico.

Ambas partes se comprometen a promover acuerdos para evitar la doble tributación, así como fomentar el crecimiento y la diversificación de la base mexicana industrial y de servicios, especialmente la de la medicina y pequeña empresa, a través de empresas conjuntas, subcontratación, transferencia de tecnología y franquicias, entre otros medios.

Las Partes estuvieron de acuerdo en adoptar medidas para mejorar el clima para la inversión, mediante el apoyo financiero y asistencia técnica a la coinversión, actividades de promoción, celebración de seminarios y exhibiciones, organización de misiones empresariales para la generación de proyectos y propiciar la cooperación empresarial para estimular el desarrollo tecnológico a través de la identificación de actividades, transferencia de tecnología, licenciamiento de propiedad intelectual, desarrollo de coinversiones, financiamiento a capital de riesgo, formación de recursos humanos e intercambio de información.

Con este Acuerdo, se pretende, asegurar la protección de la propiedad intelectual y fomentar la suscripción de acuerdos y el acceso a bancos de datos; promover la reducción de diferencias en metrología, normalización y certificación, favoreciendo la interrelación de expertos para facilitar el intercambio de información y fomentar el reconocimiento mutuo de sistemas de calibración, certificación de calidad y equivalencia de normas en áreas reglamentadas, así como desarrollando asistencia técnica, realizando consultas para asegurarse de que las normas técnicas no se constituyan en un obstáculo innecesario al comercio.

La Comunidad Europea y México se otorgan el trato de nación más favorecida en sus relaciones comerciales y se intercambian información sobre restricciones comerciales, a su vez realizan consultas sobre investigaciones y resoluciones relativas a prácticas desleales de comercio para solucionar controversias.

Tanto México, como la CEE, acordaron favorecer la cooperación empresarial para contribuir al desarrollo, a la diversificación del intercambio comercial y al fomento de la cooperación y la promoción comerciales, incluyendo el financiamiento por la CEE de algunos estudios de mercado para productos mexicanos de interés.

México y la CEE se comprometieron en este Acuerdo a promover la cooperación científica y técnica para favorecer el intercambio de expertos, así como, la formación de recursos humanos, desarrollar la capacidad de investigación, los proyectos de investigación conjunta, la innovación tecnológica y la asociación de centros de investigación.

En los distintos sectores, el Acuerdo establece disposiciones específicas.

En el sector agropecuario: se busca explorar el comercio de productos agrícolas, forestales y agroindustriales, realizando a la par acciones tendientes a impulsar la cooperación.

Pesca: se busca fortalecer y desarrollar la cooperación mediante programas específicos.

Minería: se plantea la necesidad de promover la participación de empresas de la Comunidad Europea en México, para exploración, explotación y beneficio de minerales, impulsar el desarrollo de la pequeña y mediana industria minera; intercambiar experiencias y tecnología.

Telecomunicaciones, tecnología de la información: impulsar la cooperación en lo concerniente a normalización, pruebas de conformidad, certificación; telecomunicaciones terrestres, especiales, electrónica, microelectrónica, información, automatización, entre otras materias, a través de intercambio de información, formulación de proyectos, promoción de inversiones, coinversiones, y capacitación de personal.

Transporte: desarrollar la cooperación en materia de transporte aéreo, carretero y ferroviario, su infraestructura mediante el intercambio de información, de asistencia técnica, de programas de formación, económica, jurídica y técnica, así como buscar soluciones a los obstáculos existentes en el transporte marítimo, con base en el principio de mayor competencia.

En materia de salud pública: se busca desarrollar la investigación conjunta, transferencia de tecnología, intercambio de experiencias y asistencia técnica para mejorar el nivel y calidad de vida, especialmente en los sectores más desfavorecidos.

Cooperación en la lucha contra la droga: coordinar e intensificar los esfuerzos para prevenir y reducir la producción, el tráfico ilícito y el consumo de droga, a través de proyectos de formación, educación, salud y rehabilitación, programas y proyectos de investigación e intercambio de información.

Energía: fortalecer la cooperación para su uso eficiente, promoviendo investigaciones conjuntas y poniendo en marcha programas y proyectos.

Medio ambiente: realizar estudios, proyectos, actividades y suministrar asistencia técnica para impulsar la cooperación sobre conservación y combate a la contaminación.

Turismo: promover la cooperación por medio de capacitación, intercambio de funcionarios y expertos, organización y desarrollo de actividades que estimulen los flujos turísticos.

Cooperación en materia social y de planeación del desarrollo: se plantea la necesidad de fomentar la cooperación principalmente a través del intercambio de información, organización de actividades y visitas, asistencia técnica y estudio de programas y proyectos.

Capacitación: promover la formación y capacitación de técnicos, científicos y profesionales mediante programas de intercambio de personas y de información.

Sistema Generalizado de Preferencias: precisar las modalidades del Sistema de Preferencias (por ejemplo, seminarios de formación) para que México obtenga el máximo beneficio del esquema en vigor.

El 30 de noviembre y 1 de diciembre de 1992, en el marco de este Acuerdo se llevó a cabo en la ciudad de México la primera reunión de la Comisión Bilateral México - Comunidad Europea, en la cual se establecieron mecanismos para discutir y resolver los principales aspectos de las relaciones económicas y comerciales de México con esta región.

Se dió la pauta para el establecimiento de mecanismos tendientes a resolver una serie de medidas que afectan a las exportaciones mexicanas que van hacia la Comunidad Europea, entre los que destacan los aspectos fito y zoonosanitarios, normas, estándares y denominación de origen para algunos productos. Se llevó a cabo un análisis de la participación de México en el Sistema Generalizado de Preferencias comunitario con el objetivo de incluir un mayor número de productos mexicanos, incrementar las cuotas y lograr un mayor trato preferencial en los productos que actualmente ya gozan de este beneficio.

En esta ocasión, México presentó el Programa Integral de Promoción de Negocios para 1993, así como la revisión de una cartera de siete proyectos de cooperación comercial e industrial de gran interés para México.

Con el objeto de promover la inversión, la parte mexicana presentó un proyecto de búsqueda de contrapartes europeas, para formar una cartera de Alianzas Estratégicas.

También se analizaron otras áreas de cooperación tales como normas técnicas, cooperación entre instituciones financieras, pesca, minería, telecomunicaciones, transporte y su infraestructura, energéticos, medio ambiente y turismo. En ellas se elaboraron propuestas específicas para mejorar las relaciones en cada una de estas áreas.

*"Con el incremento que se llevó a cabo en la administración salinista de las relaciones económicas entre México y la CEE, realizamos el 14% de nuestro comercio exterior, de ella recibimos el 20% del total de inversiones extranjeras."<sup>97</sup>*

La administración del Presidente Salinas decidió fortalecer y ampliar los contactos con la CEE y multiplicar los esfuerzos para extender y vigorizar la presencia de México en la zona. Su propósito central fue el de contribuir al equilibrio en la posición internacional de México y al desarrollo socioeconómico del país.

*"Entre 1990 y 1991, el comercio total entre México y la Comunidad Europea aumentó en 18%. En lo relativo a su composición, entre 1982 y 1991 exportaciones mexicanas a la CE ganaron en diversificación, pues mientras que en el primero de esos años consistían en petróleo en un 75%, para 1991 las exportaciones petroleras solamente representaban 43%. Del total de nuestras exportaciones, 12.4% se dirige a la CE, mientras que del total de las importaciones que realiza el país, 14.4% proviene de la CE.*

*En materia de inversión, la presencia europea en México ha mostrado una tendencia positiva. Del total de la inversión extranjera directa en 1988 (24087.4 millones de dólares), 6317.1 millones de dólares correspondían a ocho países europeos (Gran*

---

<sup>97</sup>ROZENTAL, Andrés; *Op. cit.*, pág. 90

*Bretaña, Alemania, Suiza, Francia, España, Suecia, Holanda e Italia). La inversión extranjera directa proveniente de esos países hasta diciembre de 1992, sumaba 9582.2 millones de dólares, significativo aumento en términos absolutos, si bien su participación relativa disminuyó ligeramente con respecto al total acumulado hasta esa fecha (37474 millones de dólares).<sup>98</sup>*

El Acuerdo Marco de Cooperación, firmado en Luxemburgo en abril de 1991, fue en su momento el más amplio que la CEE hubiera firmado con país alguno de América Latina. Comprende cooperación económica, comercial y científico-técnica, e incorpora áreas específicas de promoción comercial, contactos empresariales, desarrollo tecnológico, medio ambiente, capacitación, normas y certificación entre otras. En cuatro años de operación ha logrado con éxito fomentar el encuentro de empresarios comunitarios y mexicanos, multiplicar los proyectos de coinversión y el intercambio de información. En la segunda etapa, este Acuerdo ha logrado ampliar su alcance, de modo que ahora se incluyen la desgravación y la eliminación de obstáculos a los intercambios entre México y la CEE, se propició el diálogo político y se impulsó la cooperación económica, financiera y científico-técnica. La CEE vió con gran interés la formación de una zona de libre comercio en América del Norte, por su gran interés en fortalecer sus lazos con México e incrementar sus inversiones.

La participación de México en la OCDE también nos vincula con Europa: 19 de los 24 países miembros son europeos, y han hecho de la organización uno de los organismos más completos y eficaces en el intercambio de información sobre políticas gubernamentales y coordinación de acciones, situación que ha favorecido el desarrollo de las relaciones comerciales entre México y la Comunidad Económica Europea.

El Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000 establece la necesidad de lograr un nuevo acuerdo integral con la Unión Europea que garantice una interlocución permanente y productiva con este centro del dinamismo mundial. Se dará prioridad a alcanzar un tratado de comercio libre y justo con la Unión, asegurar nuevos acuerdos y términos más favorables de cooperación y establecer un diálogo político sobre asuntos bilaterales y los grandes temas mundiales.

---

<sup>98</sup>*Ibidem*, pág. 91

A la vez se plantea el hecho, de intensificar los vínculos económicos y el diálogo político con cada nación miembro de la Unión Europea, en especial Alemania, Inglaterra, Francia e Italia.

Se requiere asegurar la presencia de nuestro país en Europa Central, con base en los movimientos de integración de las naciones de esa región con la Unión Europea. Se construirán y actualizarán los instrumentos diplomáticos y los acuerdos para fomentar el intercambio comercial, así como, la cooperación técnica y cultural. Mediante nuestra posición en el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, nos acercaremos a sus proyectos y a sus mercados para establecer un sano intercambio con dichas naciones. Con Rusia, se renovarán los mecanismos de consulta política, a la par de la construcción de marcos normativos para el intercambio económico y para encuentros entre inversionistas.

### 3. LA PRIVATIZACION DE LOS PUERTOS MEXICANOS

En aras de la modernidad y eficiencias de los procesos productivos , hoy en día la privatización de empresas que durante años el Estado había venido manejando, ha significado un gran paso en esa dirección .

Pero ¿Por qué hablar de necesidad de modernizar los puertos marítimos, por qué el de su privatización ?

Para contestar éstas preguntas, a continuación ofrecemos algunas consideraciones que habrá que analizar de manera introductoria antes de entrar de lleno en el tema de la privatización de los puertos en México.

Tal como se establece en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, la modernización de la sociedad es una tarea en la que están inmersas la mayoría de las naciones del mundo . No es por tanto una estrategia exclusiva de las naciones en vías de desarrollo, ni es producto de una ideología política en particular. Naciones con desarrollos dispares e ideologías encontradas llevan a cabo en su propio contexto histórico y frente a las demás naciones, una amplia adaptación de sus estructuras económicas a las nuevas modalidades de integración y competencia internacionales.

La estrategia de modernización busca defender y proyectar nuestra identidad al futuro y alcanzar nuestras metas nacionales.<sup>99</sup>

Dentro de la estrategia de modernización , el fomento de la infraestructura de comunicaciones y transportes es una tarea esencial, ya que permitirá apoyar las políticas de crecimiento y estabilidad económica, integración y desarrollo regional, promoción de empleo, impulso al comercio exterior, atención a las demandas sociales así como el auge industrial y turístico.

En este contexto, los puertos son fundamentales para el apoyo del sano crecimiento de nuestro país. En ellos se realizan , cotidianamente, actividades de comercio marítimo, industriales, pesqueras y turísticas , en las que México requiere ser más competitivo , tanto ante el nuevo entorno mundial de apertura económica como en lo interno.

---

<sup>99</sup>"Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994", en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México, D.F., 31 Mayo 1988. Pág. .16

Para poder estar a un nivel competitivo se lleva a cabo una reestructuración del sistema portuario nacional donde la modernización del marco jurídico juega un papel determinante.

*El comercio entre las naciones utiliza los puertos para 95 % del intercambio de bienes del mercado mundial. En México, el tercer país en longitud de litorales, con 11 mil 500 kilómetros el sistema portuario atiende el 90% del comercio exterior. De éste el 72% corresponde al petróleo y sus derivados.<sup>100</sup>*

Los puertos movilizaron , en 1992, 175.1 millones de toneladas de mercancías, de las cuales un 65% correspondió a tráfico de altura y un 35% al de cabotaje.<sup>101</sup>

Estas cifras comparadas con años anteriores tuvo un incremento del 30% tanto en tráfico de altura como en cabotaje.

El Gobierno ha realizado un importante esfuerzo para la construcción y equipamiento de los puertos. El sistema portuario nacional cuenta ya con terminales de contenedores en los principales puertos del Pacífico ( Manzanillo y Lazaro Cardenas) y del Golfo, (Veracruz) así como con varias instalaciones para el manejo de granel mineral y agrícola, además de otras terminales especializadas<sup>102</sup>.

De acuerdo con la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, durante 1994 los puertos nacionales movilizaron 549 mil 932 contenedores , por 464 mil 42 del año anterior. De éste total 93% correspondió a Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo Altamira y Tampico, los cuales sumaron en conjunto 507 mil 756 contenedores.<sup>103</sup>

No obstante de los esfuerzos del Gobierno Federal para construir y equipar los puertos, así como para mejorar su administración y sus servicios, se advierten carencias y deficiencias de importancia como las siguientes:

---

<sup>100</sup>SAN MARTIN, José: "¿ Qué beneficios traerá consigo la privatización ?", en CONFERENCIA PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, D.F., Octubre 1993,

<sup>101</sup>"A particulares la Operación de Puertos", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 8 Diciembre, 1993. Pág.

<sup>102</sup>MARQUEZ MENDEZ, Alfredo: LA INFRAESTRUCTURA EN MEXICO: TENDENCIAS DE MODERNIZACION Y PRIVATIZACION, INVERSION EN MEXICO EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO, México, Ed. Asesoría Económica Especializada, Junio 1993. Pág. 32.

<sup>103</sup>ARELLANO Melchor: "Marea Alta", en EL FINANCIERO, México D.F. 27 Marzo 1995. pág. 46

Para poder estar a un nivel competitivo se lleva a cabo una reestructuración del sistema portuario nacional donde la modernización del marco jurídico juega un papel determinante.

*El comercio entre las naciones utiliza los puertos para 95 % del intercambio de bienes del mercado mundial. En México, el tercer país en longitud de litorales, con 11 mil 500 kilómetros el sistema portuario atiende el 90% del comercio exterior. De éste el 72% corresponde al petróleo y sus derivados.<sup>100</sup>*

Los puertos movilizaron , en 1992, 175.1 millones de toneladas de mercancías, de las cuales un 65% correspondió a tráfico de altura y un 35% al de cabotaje.<sup>101</sup>

Estas cifras comparadas con años anteriores tuvo un incremento del 30% tanto en tráfico de altura como en cabotaje.

El Gobierno ha realizado un importante esfuerzo para la construcción y equipamiento de los puertos. El sistema portuario nacional cuenta ya con terminales de contenedores en los principales puertos del Pacífico ( Manzanillo y Lazaro Cardenas) y del Golfo, (Veracruz) así como con varias instalaciones para el manejo de granel mineral y agrícola, además de otras terminales especializadas<sup>102</sup>.

De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, durante 1994 los puertos nacionales movilizaron 549 mil 932 contenedores , por 464 mil 42 del año anterior. De éste total 93% correspondió a Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo Altamira y Tampico, los cuales sumaron en conjunto 507 mil 756 contenedores.<sup>103</sup>

No obstante de los esfuerzos del Gobierno Federal para construir y equipar los puertos, así como para mejorar su administración y sus servicios, se advierten carencias y deficiencias de importancia como las siguientes:

<sup>100</sup>SAN MARTIN, José: "¿ Qué beneficios traerá consigo la privatización ? ", en CONFERENCIA PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, Mexico, D.F., Octubre 1993,

<sup>101</sup>"A particulares la Operación de Puertos", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 8 Diciembre, 1993. Pág.

1

<sup>102</sup>MARQUEZ MENDEZ, Alfredo: LA INFRAESTRUCTURA EN MEXICO: TENDENCIAS DE MODERNIZACION Y PRIVATIZACION, INVERSION EN MEXICO EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO, México, Ed. Asesoría Económica Especializada, Junio 1993. Pág. 32.

<sup>103</sup>ARELLANO Melchor, "Marea Alta", en EL FINANCIERO, México D.F. 27 Marzo 1995. pág. 46

En materia de infraestructura , se requieren fuertes inversiones en ciertos puertos para conservar y mejorar muelles, vías conexas, vialidades, accesos, bodegas, instalaciones graneleras, de refrigeración y otras.

También requieren los puertos de infraestructura complementaria en tierra vinculándolos más eficazmente con los centros de producción y de consumo , que les permita manejar mayor volúmenes de carga, así como atender óptimamente , no sólo al buque , sino también al ferrocarril y al autotransporte.

No se tiene , hoy en día un puerto acorde con el grado de desarrollo del país, si bien se han logrado mejoras en los niveles de productividad , la falta de competencia entre prestadores de servicios ha limitado los aumentos de productividad .

Según la SCT, el propósito fundamental de la modernización portuaria, es que en los puertos apoyen la economía del país sirviendo eficazmente a las actividades comerciales, además de ajustar sus actividades a estrategias y políticas que han demostrado su eficacia en otras áreas.<sup>104</sup>

Con la nueva política de privatización portuaria, se propone redefinir el papel del Gobierno en ésta materia , a fin de que , como rector del desarrollo nacional, asuma solo funciones de carácter normativo y planea, conduzca, coordine y oriente la actividad.

Para que la privatización portuaria funcione, ésta deber transitar por 4 etapas:

- 1) La modernización y equipamiento de los puertos existentes donde participarían inversionistas privados y sector público.
- 2) Estructuración adecuada de las APIS con inversión únicamente del gobierno federal.
- 3) El desarrollo de las terminales portuarias especializadas de carga con inversión privada y pública.
- 4) La privatización de las APIS.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup>"Para su modernización el sistema portuario mexicano requiere de 940 mdd. en 10 años", en UNO MAS UNO, México, 28 noviembre 1993, pag. 18

<sup>105</sup>"La privatización portuaria deberá transitar por cuatro etapas" en EL FINANCIERO, México D.F. 23 Diciembre 1993, pág. 18A

La obligación del gobierno es demostrar que está dando facilidades legales, laborales y operativas para que exista certidumbre en el rendimiento de los capitales invertidos a las empresas participantes.

El objetivo del proceso de privatización portuaria se mueve en dos líneas de acción, por una parte dinamizar el transporte marítimo del país insertado en el modelo de apertura económica, y por otro lado reactivar las economías regionales mediante la promoción de espacios para instalación de nuevas empresas en los casos de terminales con reserva territorial.

Según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la privatización concluirá en 1995, en el sexenio pasado se concretaron solo 17 apis, dentro de éste proceso, de 22 puertos, las 5 restantes serán instaladas en 1995.

Durante el último trimestre de 1995 se lanzará la convocatoria para el segundo paquete de privatización portuaria que incluirá las terminales de Coatzacoalcos, Salina Cruz, ante lo cual se analizan estrategias comerciales para evitar saturación de "ofertas portuarias" en el mercado internacional.

El nuevo Coordinador de Puertos y Marina Mercante de la SCT, Alfredo Baranda, aseguró que el proceso de licitación de las 3 terminales de contenedores y las 6 de instalaciones de usos múltiples consideradas en el primer paquete de subasta pública de los puertos de Veracruz, Altamira, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Tampico, esta caminando muy bien, se calcula que para agosto de 95 se ejecute el programa que concluirá entre agosto y septiembre con la entrega de instalaciones al postor ganador.<sup>106</sup>

La SCT recibió ofertas de más de 37 compañías interesadas en las concesiones de los 4 principales puertos del país, ésta secretaría solicitará a las compañías interesadas en los servicios portuarios de éstos puertos un depósito previo que garantice la contraprestación anticipada.

---

<sup>106</sup>"Para septiembre, el segundo paquete de la privatización portuaria: Baranda" en EL FINANCIERO, México, D.F. 13 Marzo 1995, pág. 35

La licitación será abierta y los puertos serán para quien presente la mejor oferta, será un proceso internacional en donde las empresas nacionales y extranjeras tendrán las mismas oportunidades.

Desgraciadamente con la devaluación, empresarios mexicanos no están en condiciones de concursar y menos de competir con empresas extranjeras.

El Presidente Zedillo en su Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000 expresa la necesidad de promover inversiones privadas mediante la concesión de la operación de las terminales especializadas de contenedores y la privatización de las terminales de carga general y de la prestación de servicios portuarios.<sup>107</sup>

Asimismo, Zedillo dijo que: *"La modernización y ampliación de la infraestructura portuaria y el fomento de la Marina Mercante tienen carácter estratégico para el desarrollo nacional, pues la ampliación de toda infraestructura es condicionante de la productividad y competitividad de la economía."*<sup>108</sup>

Baranda informó que las disposiciones de la SCT para ejecutar el segundo paquete de privatización de áreas portuarias deberán ser cautas midiendo los tiempos para evitar sobreofertas en el mercado, de lo contrario no habría éxito en los futuros paquetes de privatización.

Como era de esperarse, la privatización de puertos comprometida en el sexenio de Salinas quedó inconclusa, esto trae consigo grandes retrasos debido al cambio de presidente y de gabinete aunados al desconocimiento de algunos Secretarios de Estado en lo referente al tema.

Sin embargo, el Presidente Zedillo con su gabinete muestran gran interés por dar el impulso que requiere el proceso de privatización de los puertos.

---

<sup>107</sup>"Infraestructura portuaria adecuada, requisito para el crecimiento: Zedillo." en EL FINANCIERO, México, D.F. 2 junio 1995. pág. 25

<sup>108</sup>Ibidem

### 3.1 Concepto de Privatización

*La privatización es la transferencia de los bienes y funciones del servicio del sector público al privado.<sup>109</sup>*

Para los países desarrollados y los que están en vías de desarrollo , la privatización ha significado una de las innovaciones más revolucionarias en la historia reciente de política económica.

La popularidad de la privatización tiene diferentes orígenes que reflejan las diversas expectativas de sus defensores. Muchos enfatizan la "eficiencia" : ven en a privatización un medio para aumentar la producción , mejorar la calidad y reducir el costo unitario. Otros esperan que frene el crecimiento de los gastos gubernamentales y acumule divisas para reducir la deuda de los mercados privados, como el camino más viable para el crecimiento económico y el desarrollo humano . Finalmente un gran grupo ve en la privatización una forma para ampliar las bases de propiedad y participación en la sociedad, adelantando en sectores mayores el interés por el sistema.<sup>110</sup>

En el caso de México como el de muchos países en desarrollo , el gobierno es dueño de una gran parte de las empresas industriales. Es decir, aún hay grandes oportunidades para la privatización en la venta de empresas de propiedad u operación pública . De hecho tales ventas han caracterizado desde hace pocos años buena parte de las iniciativas hacia la privatización.

*" Por lo tanto, una parte crítica de cualquier estrategia de privatización requiere la elaboración de un plan que movilize agrupaciones a su favor, a fin de superar la esperada oposición de grupos con intereses particulares."<sup>111</sup>*

---

<sup>109</sup>MARQUEZ MENDEZ, Alfredo; *Op.cit.*, pag 83

<sup>110</sup>ARRELLANO REYES, Fausto: "Cual será el papel de los sindicatos portuarios luego de la privatización?" en CONFERENCIA PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, D.F., Octubre 1993,

<sup>111</sup>Ibidem.

Para el economista Mcpherson , la privatización significa aumentar la calidad de las mercancías y servicios disponibles en el mercado y lo mantiene sensible a las necesidades y demandas del consumidor. Además permite que los gobiernos reduzcan su déficit mediante la eliminación de costosas subvenciones que mantienen a flote a las paraestatales ineficientes. Mediante la distribución de recursos del mercado libre, la privatización crea a largo plazo más empleos y oportunidades ,la privatización engendra economías competitivas y abiertas que facilitan más trabajos permanentes y salarios más altos.<sup>112</sup>

En pocas palabras , la privatización puede ser el paso oportuno para liberar a las economías de los países en desarrollo, del crecimiento lento o del estancamiento que ha plagado a muchos tanto tiempo.

### **3.2 Marco Legal**

#### **3.2.1 La Nueva Ley de Inversión Extranjera (1994)**

##### **Antecedentes:**

Actualmente , a la luz de las necesidades de captación de recursos del programa económico mexicano , y con el fin de aprovechar el atractivo de nuestro país en el mercado internacional de capitales, la adecuación de los esfuerzos de promoción de inversión debe contemplar tanto la actualización del marco legal vigente como la coordinación de las actividades de promoción que realizan las diferentes agencias públicas y privadas.

En relación a la actualización del marco legal, el entonces Presidente de la República, Carlos Salinas de Gortari propuso a la Cámara de Diputados, una Nueva Ley de Inversión Extranjera, el 25 de noviembre de 1993.

---

<sup>112</sup> THOMPSON, J.M; TEORIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE, Madrid, Alianza Editorial, 1986.  
Pág. 90

Esta ley abroga a una anterior que databa de hace 20 años, un instrumento jurídico que estaba hecho para proteger los intereses del país en aquella época, en que la economía estaba muy protegida.

El entorno económico internacional durante el período de Luis Echeverría quien fué el que promulgó esa ley, era de proteccionismo y creciente participación estatal en el aparato productivo.

Ahora las condiciones han cambiado y la nueva ley reconoce la potencialidad de los recursos nacionales que requieren de grandes capitales para explotarse y generar riquezas para los mexicanos. Es una apertura que rompe con muchos mitos que datan de la época de la Revolución.

*La Ley se aprobó el 11 de Diciembre de 1993 por la Cámara de Diputados, con 17 enmiendas en las Comisiones Legislativas y 8 modificaciones tras la discusión en la tribuna camara.<sup>113</sup>*

El 27 de Diciembre de 1993 se publica en el Diario Oficial, la Ley contiene 39 artículos contenidos en 8 títulos, así como 10 disposiciones transitorias.

#### **Análisis:**

Esta Nueva Ley de Inversión Extranjera surge por la necesidad de captar mayores recursos económicos foráneos para impulsar el desarrollo del país, y sobre todo ahora con la apertura comercial que está viviendo nuestro país ante la reciente firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

La necesidad de contar con un ordenamiento para regular el ingreso del capital foráneo llevó al presidente a proponer a la Cámara de Diputados esta Nueva Ley, pues es necesario tener una legislación actualizada en ésta materia, resulta evidente que cada

---

<sup>113</sup> "Aprueban los Diputados la Ley de Inversión Extranjera", en EXCELSIOR, México, D.F., 12 diciembre 1993, pág.1

día es mayor la competencia entre los países para obtener recursos económicos que ayuden al crecimiento.<sup>114</sup>

México no podía quedarse atrás, necesitamos montos de dinero foráneo, así como todas las demás naciones para crecer. La Nueva Ley de Inversión Extranjera pretende adecuarse hacia el resto del mundo que ha abierto su legislación en la materia.

Esta Ley con pleno apego a lo establecido por la Constitución, reconoce la evolución de los ciclos tecnológicos, rinde mayor certidumbre jurídica a la inversión extranjera directa en México y contempla rendimientos más simples y expeditos para el ingreso de capitales en las áreas autorizadas por nuestra Constitución.

Con la adecuación del marco jurídico para la inversión extranjera, así como con el mejoramiento de las tareas de promoción y consolidación de inversiones, será posible incorporar una mayor cantidad de capitales privados nacionales e internacionales que, a través del fortalecimiento de la capacidad exportadora contribuyan a consolidar una nueva etapa de desarrollo del país.

El principal objetivo de esta Ley, como lo señala el Artículo 1o. es:

*"La determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que ésta contribuya al desarrollo nacional"*<sup>115</sup>

En la Ley de Inversión Extranjera se pueden apreciar dos propósitos básicos:

- 1) Elevar a rango de ley la apertura sectorial
- 2) Hacer la ley extensiva a todo el país

En la Ley de Inversión Extranjera las áreas estratégicas reservadas al Estado tal como lo indica el Artículo 5o. son:

---

<sup>114</sup>"Exige la apertura una nueva legislación sobre inversión extranjera", en EL UNIVERSAL, México, D.F., 15 octubre 1993, pág. 1 secc. F

<sup>115</sup>"Ley de Inversión Extranjera," en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México, D.F., 27 de diciembre 1993, pág. 92

- I) Petróleo y demás hidrocarburos.
- II) Petroquímica básica.
- III) Electricidad.
- IV) Generación de Energía Nuclear.
- V) Minerales Radioactivos.
- VI) Comunicación vía satélite.
- VII) Telégrafos.
- VIII) Radiotelegrafía.
- IX) Correos.
- X) Ferrocarriles.
- XI) Emisión de Billetes.
- XII) Acuñación de moneda.
- XIII) Control, supervisión y vigilancia de **Puertos**, aeropuertos y helipuertos.

Como vemos esta ley no incluye medidas radicales tales como una apertura total en el sector petrolero, pero si abrirá sectores que antes eran considerados intocables, entre ellos: Telecomunicaciones, Transporte (con excepción de ferrocarriles) y Sector Energético.

También es importante reconocer que definitivamente hay sectores que necesitan urgentemente de la inversión de capital extranjero para implementar su infraestructura y desarrollarse a la par del entorno internacional, pues las empresas nacionales no tienen el capital suficiente para invertir en esos sectores que tienen rezagos de años, como es el caso de los puertos y ferrocarriles, por ejemplo.

La Nueva Ley de Inversión Extranjera va a facilitar el proceso de proyectos de atracción de capitales foráneos porque la pasada requería de la participación de diferentes secretarías de Estado.

En su Artículo 6o. establece la exclusión de extranjeros en el rubro de :

- Transporte Público y de Carga
- Comercio de Gasolina y distribución de gas licuado de petróleo.
- Servicios de Radiodifusión , televisión y cable.
- Uniones de crédito.
- Instituciones de Banca de Desarrollo.

- Prestación de Servicios profesionales y técnicos.

*" La inversión extranjera no podrá participar en las actividades y sociedades mencionadas en el presente artículo directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatuarios , esquemas de pirimidación u otro mecanismo que les otorgue control o participación alguna"<sup>116</sup>*

Por otra parte , en el capítulo 3,Artículo 7, de Actividades y Adquisiciones con Regulación Específica , la iniciativa específica sobre participaciones de Inversión Extranjera que se dá en los siguientes porcentajes

I.- Hasta el 10% en:

Sociedades Cooperativas de Producción;

II.- Hasta el 25% en:

- a) Transporte aéreo nacional;
- b) Transporte en aerotaxi;
- c) Transporte aéreo especializado;

III.- Hasta el 30% en:

- a) Sociedades controladoras de agrupaciones financieras;
- b) Instituciones de crédito de banca múltiple;
- c) Casas de Bolsa;
- d) Especialistas bursátiles;

IV.- Hasta el 49% en:

- a) Instituciones de seguros;
- b) Instituciones de fianzas;
- c) Casas de Cambio;
- d) Almacenes generales de depósito;
- e) Arrendadoras financieras;
- f) Empresas de factoraje financiero;

---

<sup>116</sup>*ibidem.*, pág. 93

- g) Sociedades financieras de objeto limitado a las que se refiere el artículo 103 fracción IV, de la Ley de Instituciones de Crédito.
- h) Sociedades a la que se refiere el artículo 12 Bis de la Ley del Mercado de Valores ;
- i) Acciones representativas del capital fijo de sociedades de inversión y sociedades operadoras de Sociedades de Inversión.
- j) Fabricación y Comercialización de explosivos, armas de fuego, cartuchos, municiones y fuegos artificiales, sin incluir la adquisición y utilización de explosivos para actividades industriales y extractivas, ni la elaboración de mezclas explosivas para el consumo de dichas actividades;
- k) Impresión y publicación de periódicos para circulación exclusiva en territorio nacional;
- l) Acciones serie "T" de sociedades que tengan en propiedad tierras agrícolas, ganaderas y forestales;
- m) Televisión por cable;
- n) Servicios de telefonía básica;
- o) Pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva , sin incluir acuicultura;
- p) Administración portuaria integral(API);
- q) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;
- r) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;
- s) Servicios conexos al sector de ferrocarriles , que consisten en servicios a pasajeros, mantenimiento y rehabilitación de vías, libramientos, talleres de reparación de equipo tractivo y de arrastre, organización y comercialización de trenes unitarios, operación de terminales interiores de carga y telecomunicaciones ferroviarias;
- t) Suministro de combustible y lubricantes para embarcaciones, aeronaves y equipo ferroviario.<sup>117</sup>

La Ley de Inversión Extranjera aclara que:

*"Los límites para la participación de inversión extranjera señalados en este artículo, no podrán ser rebasados directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos*

---

<sup>117</sup> *ibidem*, pp. 93-94

*sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece"*<sup>118</sup>

Las áreas que necesitan resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera supere el porcentaje del 49% como el artículo 8o. lo indica son: Servicios Portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior; Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en el tráfico de altura; Administración de terminales aéreas; Servicios Privados de educación preescolar, primaria, secundaria, media superior, superior y combinados; Servicios legales; Sociedades de información crediticia; instituciones calificadoras de valores; agentes de seguros; telefonía celular; Construcción de ductos para la transportación del petróleo y sus derivados y Perforación de pozos petroleros y de gas.

La ley de Inversión Extranjera también advierte en su Artículo 9o. que se requiere resolución favorable de la Comisión para que la Inversión extranjera adquiera acciones o partes sociales de sociedades mexicanas, independientemente de la actividad que realicen cuyo valor total de activos fijos al momento de la adquisición exceda el monto que determine anualmente la propia comisión siempre que dicha adquisición implique que la participación directa o indirecta de la Ley de Inversión Extranjera en el capital social rebase 49% en las sociedades de que se trate.<sup>119</sup>

El nuevo ordenamiento en su Artículo 10o. de la Adquisición de Bienes Inmuebles, permite que sociedades con 100% de capital extranjero adquieran bienes inmuebles en playas y fronteras del país, facultad ésta antes impensable.

Este artículo recibió muchas críticas al calificarlo de "anticonstitucional" debido a que tal cual lo dice éste artículo "podrán adquirir el dominio de bienes inmuebles ubicados en la zona restringida" y el precepto constitucional establece que "en una franja de 100 kilómetros a lo largo de las fronteras y de 50 en playas, por ningún motivo podrán extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas.

El artículo 27 en su fracción I, regula expresamente las condiciones en que los extranjeros pueden adquirir el dominio de tierras y aguas en territorio nacional; para ello es indispensable que los inversionistas establezcan un convenio ante la Secretaría de

---

<sup>118</sup>Ibidem., pág. 93

<sup>119</sup>Ibidem., pág. 94

Relaciones Exteriores donde se comprometían a no invocar la protección de sus gobiernos respecto a sus derechos.

El entonces presidente Salinas optó por modificar el espíritu constitucional en la Nueva Ley de Inversión extranjera en aras de atraer capital externo al país para el sector turístico.

Pero a pesar de que la Cámara de Diputados conocía perfectamente este punto, aún así aprobaron la Ley, porque México requiere flujos de capital externo para crear empleos.

Bueno, como era de esperarse ésta Nueva Ley De Inversión Extranjera trae consigo muchas inconformidades y críticas, sobre todo el Artículo 10o, mismo que ya comentamos. Las modificaciones a ésta Ley no ponen en desventaja a los capitales nacionales, y tampoco existe el riesgo de desplazarlos, por el contrario ésta ley representa una oportunidad para el inversionista mexicano de asociarse con capital extranjero.

*"Más que ver al inversionista foráneo como un enemigo o una competencia, hay que verlo como un posible aliado"<sup>120</sup>*

Esta ley es un importante instrumento complementario que fortalecerá el marco de seguridad jurídica para que México siga captando ahorro interno.

Los beneficios del capital externo son los siguientes:

- 1) Produce divisas frescas al ahorro nacional para proyectos de inversión.
- 2) Propicia la modernización tecnológica del país y eleva la productividad del capital y de la mano de obra nacional.
- 3) Crea empleos, que al ser productivo es mejor remunerado y, en varios casos (no todos) fortalece la plataforma exportadora del país. Los hoteles, por ejemplo.

---

<sup>120</sup>"La Nueva Ley De Inversión Extranjera más conservadora que la de E.U y Canadá", en EL NACIONAL, México, D.F., 27 Noviembre, 1993, pág. 2

Definitivamente, ésta Ley representa un gran reto para los mexicanos, es nuestra oportunidad de mejorar y demostrarle al exterior que somos un país competitivo y estamos bien preparados ante el entorno internacional que vivimos, no podemos vivir aislados y estar indiferentes a los cambios mundiales que son una realidad, era necesario una Nueva Ley de Inversión Extranjera para no rezagarnos y estar a la altura de cualquier economía, porque es un hecho que tenemos con qué hacerlo; sólo hace falta capital. México necesita ser una nación atractiva para el inversionista tanto nacional como extranjero.

En 1993 año se esperaba superar la meta de los 10 mil millones de dólares en inversión extranjera considerando que éste aumento sustancial se debería al nuevo marco jurídico y al Tratado de Libre Comercio, lo que nos permitiría también incrementar aún más éste monto durante 1994. Sin embargo los sucesos políticos han frenado esta tendencia.<sup>121</sup>

La Ley de Inversión Extranjera, pese a tantas opiniones en contra, es una ley positiva y benéfica, porque permitirá atraer capitales con los que México no cuenta actualmente; pero será necesario cuidar la soberanía y seguridad nacionales, sobre todo en algunos sectores de la economía, así como contar con más infraestructura para incrementar el comercio exterior del país, porque si no somos competitivos, entonces fracasarían los proyectos de modernización económica.

En los hechos, la mayoría de las áreas de la economía, con excepción de las que restringe la Carta Magna, se libera para recibir la Inversión Extranjera hasta en 100% sin necesidad de autorizaciones ni condicionamientos en favor de la misma, con ello se evitarán triangulaciones que bloquen el flujo de inversión externa, abriendo espacios de maniobra para continuar con la capitalización del país.

Es importante destacar un elemento fundamental de la ley, ya que dará institucionalidad a la entrada de capital foráneo, es la Comisión Nacional de Inversión Extranjera que estará integrada por los Secretarios de Gobernación, Relaciones Exteriores, Hacienda y Crédito Público, de Desarrollo Social, Minas e Industria Paraestatal, Comercio y

---

<sup>121</sup>"Alcanza los 43,000 millones de dólares la inversión extranjera en México", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 7 diciembre, 1993, Pág. 1

Fomento Industrial, Comunicaciones y Transporte, Trabajo y Previsión Social, y Turismo.

Quienes podrán designar a un subsecretario como suplente.

Una posición estratégica ocupará la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, pues la Comisión Nacional de Inversión Extranjera será presidida por esa dependencia, y para su funcionamiento contará con un Secretario Ejecutivo y un Comité de Representantes.

Hasta ahora, pese a la escasez de capital internacional, la fuerte competencia y la regulación mexicana, la inversión extranjera ha favorecido de un modo considerable a nuestro país, tal como se manifiesta a continuación:

*"Durante la administración salinista, el flujo es superior a los 34 mil millones de dólares y supera en más de 40 % la meta de 24 mil millones de dólares propuesta para todo el sexenio; además en el periodo enero-octubre de 1993 se logró captar un monto de capital foráneo mayor a 9400 millones de dólares, quedando un saldo histórico de inversión extranjera de casi 60 mil millones de dólares."<sup>122</sup>*

Cabe aclarar que de los 34,000 mdd, no todo fue inversión Extranjera Directa, sino que un gran porcentaje se considera "Capital Golondrino", ubicado en casas de bolsa, por lo tanto es capital especulativo que puede "volar" en cualquier momento.

---

<sup>122</sup>"Anulara Discrecionalidades la Nueva Ley de Inversión Extranjera", en EXCELSIOR, México, D.F., 3 Diciembre, 1993, Pág. 2

### 3.2.2 La Nueva Ley de Puertos. (1993)

#### Panorama Actual del Sistema Portuario

La iniciativa de la Ley de Puertos que envió en julio de 1993 el entonces Presidente Salinas a la H. Cámara de Diputados, persigue establecer el marco jurídico necesario para instrumentar la reestructuración del sistema portuario nacional, con el objeto de que éste contribuya en forma más eficaz al desarrollo económico del país.

Esta ley es publicada en el Diario Oficial el 19 de julio de 1993 y tiene por objeto según su artículo 1o. lo siguiente:

*"Regular los puertos, terminales, marinas o instalaciones portuarias, su construcción uso, aprovechamiento explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de servicios portuarios."*<sup>123</sup>

La estrategia de modernización del país exige como tarea esencial fomentar la infraestructura de comunicaciones y transporte, donde los puertos son fundamentales para lograr que México sea más competitivo, tanto en lo interno como en lo externo ante el entorno mundial de apertura económica.

La economía del país ha reiniciado su crecimiento sostenido con estabilidad de precios. Asimismo, la apertura comercial ha inducido un crecimiento acelerado del comercio exterior, que se estima superaría los 80 mil millones de dólares en 1993, lo cual implica el doble de lo que existía en 1988. Además la composición de nuestro comercio exterior ha variado sustancialmente: las exportaciones no petroleras, representan ahora más del 70% del total, mientras que en 1982, representaba menos del 25%.<sup>124</sup>

Como consecuencia de este crecimiento y de la apertura comercial, las necesidades de transporte y comunicaciones aumentan a tasas superiores a las del Producto Interno

<sup>123</sup>"Ley de Puertos" en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION; México, D.F., 19 Julio 1993, pág. 4

<sup>124</sup>"Noventa y dos por ciento del comercio exterior se realiza vía marítima: Canacindra", en UNO MAS UNO, México, D.F., 3 Noviembre, 1993, pág. 15 T

Bruto; mientras que éste creció en promedio el 3.4% anual durante los últimos 4 años, el sector comunicaciones y transportes lo hizo al 6.3% anual.

El movimiento interno de carga que ascendió en 1992 a cerca de 400 millones de toneladas ha crecido a un ritmo del 4% anual en los últimos 4 años y el movimiento de nuestro comercio exterior que llegó a 60 millones de toneladas al final del año pasado , se incrementó al 8% anual , sin incluir petróleo y derivados.<sup>125</sup>

Para el año 2000 el movimiento total de carga se habrá duplicado en relación a 1990 y en el mismo lapso la carga derivada del comercio exterior se habrá triplicado.

Para responder a esta dinámica del país, la infraestructura de transportes debe tener tal capacidad y eficiencia que se convierta en un motor del desarrollo y que permita mejorar la competitividad de nuestra economía , eliminando la posibilidad de que se generen cuellos de botella , en especial en el comercio exterior.

*Para ello México , con 11,500 km de litorales , debe aprovechar en mucho mayor grado las ventajas que ofrece el transporte marítimo lo que permitirá aumentar la eficiencia global del sistema nacional de transportes. En efecto ,por vía marítima sólo se mueven el 4% del transporte interno de mercancías y sólo el 33% de nuestro comercio exterior , sin incluir petróleos y derivados.<sup>126</sup>*

Por el sistema portuario se movilizaron en total 175 millones de toneladas de mercancías en el año 1992, de las cuales 70% corresponde al petróleo y derivados.

El sistema portuario está integrado por un conjunto de 73 puertos, terminales , instalaciones y marinas turísticas de importancia, que en forma resumida se puede agrupar de la siguiente manera , respecto a 1992:

---

<sup>125</sup>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; LEY DE PUERTOS, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, junio 9, 1993, pág. 3

<sup>126</sup>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; EL TRANSPORTE EN MÉXICO, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1992, pag. 28

1.- Puertos Mexicanos, a través de los 22 puertos que administra ,manejó 30 millones de toneladas , con un crecimiento anual del 8% , además de atender a 3.5 millones de pasajeros . Al respecto , cabe señalar que el arribo de cruceros turísticos a puertos mexicanos es, por su tamaño, el segundo mayor a nivel mundial, que se atienden en 9 terminales especializadas.

2.- Puertos Mexicanos , en sus 18 terminales o instalaciones, movió 120 millones de toneladas de petróleo y derivados.

3.- Diversos concesionarios privados, en sus terminales especializadas de servicio particular movilizaron 25 millones de toneladas, básicamente de cemento,sal, yeso, caliza, y roca fosfórica.

4.- Existen además 34 pequeños puertos o terminales pesqueras construidos por el Gobierno Federal , en los que no existe una entidad administradora específica y en donde los servicios se prestan directamente por los pescadores o particulares de la región.

5.- También existen 20 marinas turísticas administradas por concesionarios privados para la atención de embarcaciones menores de recreo o deportivas.<sup>127</sup>

Cabe aclarar que dentro de los puertos a cargo del organismo en proceso de desaparición, Puertos Mexicanos, se localizaban 12 de las 18 terminales petroleras, 11 de las terminales pesqueras y 2 de las marinas turísticas.<sup>128</sup>

Por otro lado el fideicomiso FONDEPORT administra los terrenos de las zonas de desarrollo portuario industrial de Lázaro Cárdenas y Altamira, así como los de 14 parques industriales pesqueros y los 4 desarrollos náuticos turísticos.

---

<sup>127</sup>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y PUERTOS MEXICANOS, LOS PUERTOS MEXICANOS, INVERSIÓN HACIA EL FUTURO, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Noviembre 1993, pág. .5

<sup>128</sup>"Diseña Puertos Mexicanos una estrategia de competitividad", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 13 de octubre de 1993, pág. 35.

Por lo que se refiere a los puertos comerciales, administrados por Puertos Mexicanos, el movimiento de carga se encontraba concentrado en un 67% , en 4 puertos: Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el pacífico y, Veracruz y Tampico-Altamira en el Golfo de México.

*Por tipo de carga , los mayores crecimientos se registran en el movimiento de graneles agrícolas y de contenedores mismos que se han duplicado en los últimos 4 años. sin embargo, el movimiento de contenedores solo alcanza los 400,000 teus, cifra que aún es muy baja para el nivel de economía e industrialización del país.<sup>129</sup>*

En cuanto al régimen de administración del sistema portuario, el modelo centralizado que permitió avances importantes, principalmente en infraestructura, equipamiento y productividad, sin embargo, en estos momentos se requiere de una reestructuración para hacer frente al nuevo entorno de crecimiento y apertura comercial.

En efecto, en las décadas de los setentas, la creación de la Comisión Coordinadora de Puertos y de las empresas de servicios portuarios permitió avanzar en la simplificación de la operación portuaria y de las relaciones entre trabajadores, usuarios y autoridades.<sup>130</sup>

Asimismo, un paso muy importante fué agrupar, bajo la coordinación de la S.C.T , las áreas encargadas de la construcción y operación de puertos, y con la creación de la coordinación del Programa de Puertos Industriales y de los Fideicomisos de Equipamiento Portuario y el Fondo para los Desarrollos Portuarios , se dió un gran impulso a la construcción de infraestructura y equipamiento de los puertos.

A principios del sexenio de Salinas, se concentró en Puertos Mexicanos todo lo relativo a la administración ,operación equipamiento, construcción y dragado de los puertos.

*Ello permitió concluir una serie de obras importantes como los puertos de Progreso, Topolobampo y Pichilingue, así como dotar de terminales de contenedores con*

---

<sup>129</sup>*Ibidem*, pág. 7

<sup>130</sup>TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA: EL TRANSPORTE MARITIMO COMO INSTRUMENTO DE CRECIMIENTO COMERCIAL EN EL PACIFICO, México, Transportación Marítima Mexicana. 1987, pág. 54.

*modernas gruas a los 4 principales puertos. También, se sanearon las finanzas de las 9 empresas públicas de servicios portuarios que actualmente operan sin subsidios.*<sup>131</sup>

Sin embargo, a pesar de las políticas definidas y esfuerzos realizados, persisten los siguientes inconvenientes:

1. La administración está excesivamente centralizada, lo que resta agilidad de respuesta para incrementar la eficiencia y ofrecer servicios con calidad y precios acordes con las necesidades de los usuarios.
2. El esquema financiero está globalizado, lo que genera una serie de subsidios cruzados que limitan la evaluación de resultados de un puerto, así como el establecimiento de tarifas y la asignación de inversiones de acuerdo con su rentabilidad.
3. Existe poca participación privada en la administración, construcción y operación portuaria.
4. También es poca la participación de las autoridades locales en cada puerto.
5. Existen barreras a la competencia en la prestación de servicios portuarios, lo cual frena el logro de mayores aumentos en productividad y tarifas más competitivas.
6. Se requieren importantes inversiones en terminales portuarias especializadas, obras de infraestructura básica y enlaces terrestres.
7. Se necesita aprovechar en forma más racional los espacios e instalaciones en los puertos.
8. Persiste el exceso de regulación y deficiente coordinación entre las diferentes instancias de autoridad que intervienen en los puertos.
9. Existen requerimientos importantes para la prevención y control de la contaminación.

---

<sup>131</sup>"La Privatización de los Puertos concluirá a fines de 1994" en LA JORNADA, México, D.F., 16 agosto 1993. pág. 47.

### **Nuevo Marco Jurídico y Administrativo**

El proyecto de ley general de puertos de 1993 integra en un sólo grupo legislativo todo lo relativo en materia de puertos, marinas, terminales e instalaciones portuarias, así como los servicios inherentes a éstos.

De ésta forma se elimina el problema de dispersión que existía en la materia a través de tres leyes y más de 6 mil disposiciones entre reglamentos, decretos, circulares y acuerdos.

Asimismo, se persigue tener por un lado todo lo relativo a la administración portuaria en la Ley de Puertos que es básicamente una materia que puede legislarse de acuerdo a las características específicas del país y por otro lado mantener en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo todo lo relativo a la seguridad de la navegación, así como lo que se refiere a la explotación comercial de embarcaciones, que requerirá adecuarlo a los tratados internacionales<sup>132</sup>.

De acuerdo con lo que se establece en la exposición de motivos, para responder al reto de crecimiento y competitividad que exige la dinámica de nuestra economía, se hace necesaria una reestructuración del Sistema Portuario sobre la base de un marco normativo claro y moderno, que responda a los siguientes propósitos:

- a) Garantizar una operación portuaria eficiente, segura y a precios competitivos que responda a las necesidades del país.
- b) Una administración descentralizada en cada puerto o grupo de puertos, con autonomía de gestión operativa y financiera.
- c) La promoción de la inversión privada en la construcción y operación portuaria dentro de un marco jurídico que establezca reglas claras para la competencia y evite prácticas monopólicas.

---

<sup>132</sup>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Op. Cit., pág. 6

- d) La simplificación de la regulación portuaria y una mejor coordinación entre las diferentes autoridades que interactúan en el puerto.
- e) La participación más activa de los gobiernos estatales y municipales.
- f) Una autoridad portuaria y marítima fortalecida que norme y promueva el desarrollo eficiente del sistema portuario nacional.<sup>133</sup>

**Proyecto de Ley de Puertos de 1993.**

El proyecto de ley contempla la regulación del sistema portuario integrado por 4 tipos de infraestructura:

- \* Puerto
- \* Marina
- \* Terminal Portuaria
- \* Instalación Portuaria

En su Artículo 1o. , señala:

"Son bienes del dominio público de la Federación: los puertos, terminales y marinas, los terrenos y aguas que formen su recinto portuario, así como las obras de infraestructura e instalaciones adquiridas o construidas por el Gobierno Federal dentro de estos recintos portuarios."<sup>134</sup>

Los servicios portuarios que se prestan dentro de los puertos , terminales e instalaciones portuarias pueden ser para atender las operaciones de navegación interna de las embarcaciones como el pilotaje y el remolque o servicios de aprovisionamiento de las embarcaciones, así como los de maniobras para realizar la transferencia de carga y pasaje.

Según lo indica el Artículo 16 de la Ley de Puertos, para normar y promover el desarrollo portuario, toca a la autoridad la formulación de políticas generales, la

---

<sup>133</sup>"Ley de Puertos" en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México, D.F., 19 de julio de 1993, pág. 30

<sup>134</sup>ibidem., pág. 36

supervisión, el otorgamiento de concesiones y la verificación de su cumplimiento, así como la aplicación de las sanciones.<sup>135</sup>

Según el Artículo 17 referente a autoridad Portuaria, el Gobierno Federal construiría o administraría puertos sólo en ausencia del interés de particulares.

Asimismo aclara que las capitanías de puerto, dependientes de la S.C.T., se encargarán de ejercer la autoridad marítima para la seguridad de la navegación. y también las diversas autoridades que intervienen dentro de un puerto se coordinarían en los términos de un reglamento.

En la citada Ley se propone crear, la figura de la administración portuaria integral, API, misma que será tratada en un inciso separado por la importancia que tiene.

Sobre la base del nuevo marco jurídico se prevé la descentralización de la administración portuaria del sistema portuario con el siguiente esquema:

1.- Concesión a sociedades de administración portuaria integral para cada uno de los puertos principales (probablemente 15) que venía administrando en forma centralizada Puertos Mexicanos.

2.- Concesión a sociedades de administración portuaria integral dentro de una entidad federativa para que se le encomiende el conjunto de pequeños puertos e instalaciones menores, pesqueros en su mayoría.

---

<sup>135</sup> *Ibid.*, pág. 37

supervisión, el otorgamiento de concesiones y la verificación de su cumplimiento, así como la aplicación de las sanciones.<sup>135</sup>

Según el Artículo 17 referente a autoridad Portuaria, el Gobierno Federal construiría o administraría puertos sólo en ausencia del interés de particulares.

Asimismo aclara que las capitanías de puerto, dependientes de la S.C.T., se encargarán de ejercer la autoridad marítima para la seguridad de la navegación, y también las diversas autoridades que intervienen dentro de un puerto se coordinarían en los términos de un reglamento.

En la citada Ley se propone crear, la figura de la administración portuaria integral, API, misma que será tratada en un inciso separado por la importancia que tiene.

Sobre la base del nuevo marco jurídico se prevé la descentralización de la administración portuaria del sistema portuario con el siguiente esquema:

1.- Concesión a sociedades de administración portuaria integral para cada uno de los puertos principales (probablemente 15) que venía administrando en forma centralizada Puertos Mexicanos.

2.- Concesión a sociedades de administración portuaria integral dentro de una entidad federativa para que se le encomiende el conjunto de pequeños puertos e instalaciones menores, pesqueros en su mayoría.

---

<sup>135</sup> *Ibid.*, pág. 37

3.- Concesión a particulares para terminales , marinas e instalaciones portuarias que están fuera de un puerto.

4.- Permisos para prestación de servicios en terminales o instalaciones que están localizadas fuera de un puerto.

Para operar terminales marinas, instalaciones o servicios portuarios dentro de un puerto, se establecería contrato con el Administrador Portuario Integral.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conserva su facultad originaria para construir, operar y explotar puertos terminales e instalaciones portuarias, lo cual realizaría en el caso de que no existan particulares o gobiernos estatales interesados y se justifique desde el punto de vista de desarrollo regional.<sup>136</sup>

La Operación Portuaria que abarca de los artículos 44 al 59 , establece que en todos los puertos se prevé que la operación de terminales e instalaciones portuaria y la prestación de los servicios, se lleva a cabo, fundamentalmente, por particulares.

Los titulares de permisos de maniobras deberán ser sociedades mercantiles y todos los actos y contratos relativos a los servicios portuarios deben ser de carácter mercantil.

Asimismo, se establece que cualquier concesionario o permisionario está autorizado para utilizar a su propio personal.

Para que la operación portuaria se lleve a cabo por los particulares con eficiencia y a precios competitivos, la Secretaría, al otorgar las concesiones y permisos, tiene facultad de establecer, entre otras cosas:

1) El destino de los espacios portuarios, al aprobar los programas maestros , para que, por ejemplo, existan en el puerto varias terminales e instalaciones de un mismo tipo que compitan entre sí.

---

<sup>136</sup> *ibid.*, pág. 41

2) La obligación de que, en determinadas APIs, la operación de terminales e instalaciones y la prestación de servicios portuarios se realice sólo a través de terceros. En éstos casos, las API's, deberán concursar la asignación de espacios y las autorizaciones de servicios.

3) El que, en ciertas terminales e instalaciones destinadas a servicio público, se opere bajo un esquema de libre concurrencia de prestadores de servicios.<sup>137</sup>

En éstos casos, los usuarios podrán seleccionar al prestador de servicios que convenga a sus intereses.

- La regulación de las tarifas y precios máximos cuando no existan opciones portuarias o de otros medios de transportes que propicien un ambiente de competencia razonable.

Por otra parte, para garantizar a todos los usuarios una adecuada disponibilidad de instalaciones y servicios públicos, la iniciativa de ley incluye varias disposiciones entre las que destacan las siguientes:

- La autoridad (SCT) determinará, al otorgar las concesiones y aprobar los programas maestros, las áreas e instalaciones que deben utilizarse para servicio al público.

- En dichas áreas e instalaciones, todos los usuarios solicitantes deberán ser atendidos de manera uniforme y regular, en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio, y por riguroso turno.

- Con vista en el interés público, la autoridad SCT puede disponer que la capacidad excedente de las terminales e instalaciones particulares, sin afectar a sus operadores, se utilice para prestar servicio al público y, en casos excepcionales, mediante las indemnizaciones correspondientes, puede disponer que se modifiquen temporalmente los usos de los puertos y de las terminales e instalaciones.

En los puertos administrados por las API'S se establecerán reglas de operación aprobadas por la autoridad y se constituirá un comité de operación formado por autoridades, usuarios y prestadores de servicios, presidido por el administrador portuario, que emitirán recomendaciones sobre la operación y coordinación diaria del

---

<sup>137</sup> *Ibid.*, pág. 43

puerto para su funcionamiento eficiente, así como para el caso de conflictos y quejas entre el administrador, los prestadores de servicios y los usuarios.

En el Capítulo IV, Artículos 20 al 37 se trata uno de los puntos más delicados, es el de las concesiones y permisos, éstas se adjudicarán por concurso y podrán ser hasta por 50 años, prorrogables hasta un plazo igual, de acuerdo con las características de los proyectos y montos de inversión.

*"Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión ó permiso que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:*

*I.- Concesiones para la Administración Portuaria Integral*

*II.- Fuera de las áreas concesionadas a una Administración Portuaria Integral*

*a) Concesiones sobre bienes del dominio público, que además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales marinas e instalaciones portuarias y*

*b) Permisos para prestar servicios portuarios"<sup>138</sup>*

Con el fin de reorganizar el sistema portuario a las sociedades de administración portuaria integral que constituya el gobierno federal y a las que formen los gobiernos de los estados, se podrá adjudicar directamente la concesión correspondiente.

La ley incluye diversas disposiciones que, con detalle establecen el procedimiento de los concursos para las concesiones, el contenido de sus títulos y las causas y procedimientos de revocación

Con el fin de simplificar trámites a los particulares, previa delimitación conjunta de los recintos portuarios por parte de la SCT y SEDESOL, se elimina el procedimiento de doble concesión para los puertos terminales y marinas, quedando únicamente la que otorga SCT.

Los concesionarios de administración portuaria integral, terminales e instalaciones portuarias pagarán, como contraprestación por el uso y aprovechamiento de los bienes

---

<sup>138</sup> *ibid.*, pág. 38

concesionados, lo que se fije en los títulos de concesión, considerando el valor comercial de los bienes y, en su caso, la potencialidad del puerto.

*Las sanciones por las infracciones a la ley podrán alcanzar hasta 200 mil días de salarios mínimos de acuerdo con los rangos que se establecen en el proyecto de ley, independientemente de la posibilidad de declarar la revocación.*<sup>139</sup>

Otro aspecto de la ley de puertos es la creación de 2 nuevas instancias u organismos que tendrán injerencia en los asuntos portuarios. Una es la Comisión Consultiva prevista en el Artículo 42 que menciona lo siguiente: " *El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión.*"<sup>140</sup>

Y la segunda instancia es el Comité de operación, la actuación de ambos se limitará a la elaboración de recomendaciones en las materias que la propia ley contempla para cada uno de dichos organismos.

La iniciativa de ley persigue crear un marco jurídico que fomente la participación de particulares y de la sociedad en general para que nuestros puertos puedan servir eficientemente de eslabones fundamentales del sistema nacional de transporte y de elementos de integración y desarrollo regionales.

### **3.3 Administración Portuaria Integral (API)**

#### **El Sistema de las APIS**

A raíz de la propuesta de privatización de los puertos mexicanos, se publica en el diario oficial el 19 de julio de 1993 la Nueva Ley de Puertos, esta ley replantea el papel del Estado en el ramo portuario, al redefinir sus funciones de autoridad y el régimen normativo de la materia, al fomentar la participación empresarial en la administración y operación de los puertos. En esta ley en su capítulo V, artículos 38 al 43, se propone la creación de la Administración Portuaria Integral (API) que se atribuirá a sociedades mercantiles mexicanas con autonomía operativa y financiera, a las cuales se encomendará, mediante concesión por puerto o grupo de puertos, las actividades administrativas que a la fecha realiza Puertos Mexicanos en forma centralizada, incluidas:

a) La planeación del desarrollo del puerto.

<sup>139</sup> *ibid.*, pág. 45

<sup>140</sup> *ibid.*, pág. 46

- b) La administración de los bienes del dominio público concesionados y de la zona de desarrollo portuario.
- c) La construcción y la conservación de la infraestructura básica.
- d) La operación de terminales y la prestación de servicios dentro del puerto, a través de contratos con terceros.
- e) Percibir los ingresos derivados por el pago de uso de infraestructura portuaria que realizan las embarcaciones, así como los operadores de terminales dentro del puerto.<sup>141</sup>

La iniciativa de concesiones de la Ley General de Puertos incluye el otorgamiento hasta por un plazo de 50 años prorrogables, según las características de los proyectos a niveles de inversión, entre otras cosas.

De ésta forma, el gobierno mexicano, permitirá a los inversionistas privados ser los concesionarios de los servicios otorgados en los puertos del país, mediante previo concurso público.

Cada API seguirá un programa maestro sobre los usos de las diversas áreas de los recintos portuarios, sus modos de operación, planes de inversión y otras medidas para la explotación de dichos puertos. Dicho programa integra parte del Título de Concesión y podrá modificarse a propuesta de los administradores. Se determina asimismo en dicho programa el ámbito geográfico de cada puerto y su desarrollo futuro.<sup>142</sup>

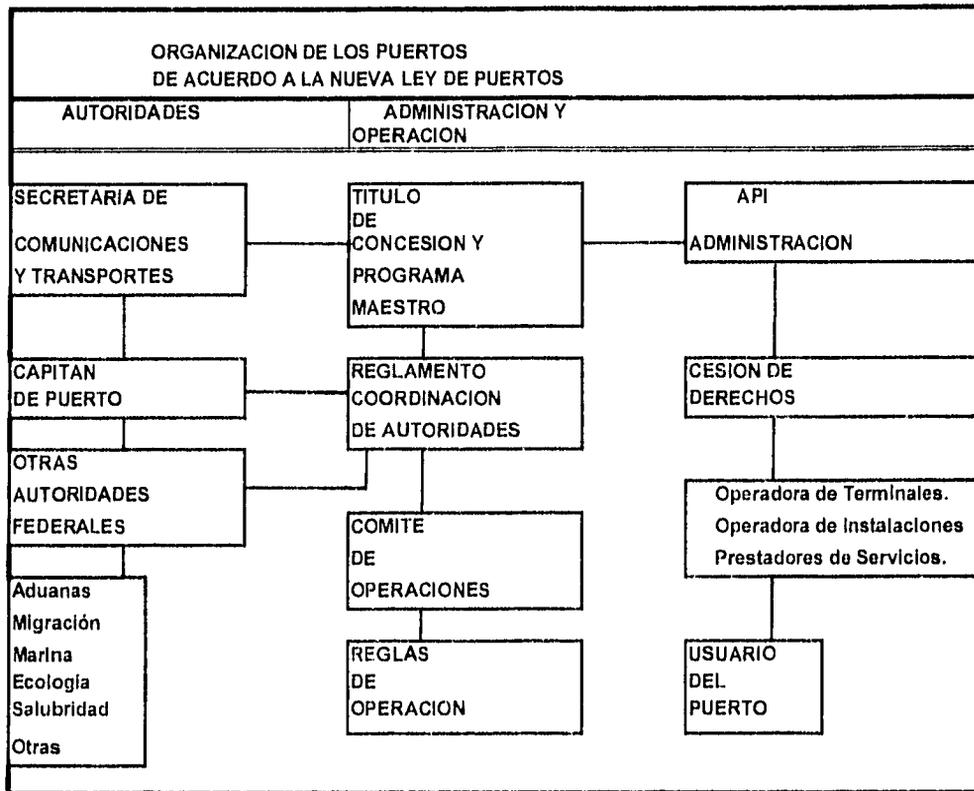
Los puertos administrados por las APIS operarán de acuerdo con lo previsto por la Ley y se integrará un Comité de operación que habrá de vigilar la coordinación entre autoridades, administración, operadores de servicios e inconformidades de los usuarios. (ver cuadro 1).

---

<sup>141</sup> *Ibid.*, pág 42

<sup>142</sup> "El sistema Portuario Mexicano, mitos y realidades" en *EL FINANCIERO*, México, D.F., 24 Noviembre, 1993, Pág. 34

CUADRO 1



Fuente: El Financiero.24Nov93

Las concesiones ya sea de administración portuaria integral o las relativas a terminales y marinas fuera de un puerto sólo podrán ser otorgadas a sociedades mercantiles mexicanas y en el último caso también a personas físicas mexicanas. La participación de la inversión extranjera en dichas sociedades estará limitada a lo que establezca la ley en la materia y se prohíbe expresamente la participación accionaria de cualquier estado extranjero en dichas sociedades.<sup>143</sup>

Los concesionarios de la administración portuaria integral (API) estarán obligados a formular un programa maestro de desarrollo portuario sujeto a aprobación de la autoridad, en el que se establezcan los compromisos sobre los usos de las distintas

<sup>143</sup>"Se contempla la creación de la Administración Portuaria Integral" en EL SOL DE MEXICO, México, D.F. 2 Noviembre, 1993. pág. 39

zonas portuarias, modos de operación, planes de inversión y otras medidas para una eficiente explotación.

Se prevé que en todos los puertos importantes se constituyan sociedades de administración portuaria integral, en las que el Gobierno Federal podrá participar accionariamente, como mayoritario o minoritario si así lo decide, para facilitar el proceso de reestructuración de los puertos y posteriormente, si así lo decide, vender su participación accionaria por medio de licitación o colocación en los mercados de capitales.<sup>144</sup>

Los gobiernos de los estados podrán formar sus propias sociedades de administración portuaria integral para incluir en ellas a varios puertos e instalaciones menores de su entidad, con base en una concesión que otorgue la Secretaría.<sup>145</sup>

Asimismo, para lograr una adecuada vinculación entre el desarrollo de los puertos y el desarrollo de la ciudad, los gobiernos de los estados podrán constituir comisiones consultivas que coadyuven en la promoción de los mismos, se informen de los principales proyectos de inversión contemplados por los administradores portuarios y emitan recomendaciones concretas en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana de la zona en que están ubicados.

Estas comisiones presididas por el representante de los gobiernos estatales, estarán integrados a su vez por los representantes de los municipios, de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios del puerto, del administrador portuario y de los sindicatos.

La construcción, operación y explotación de terminales e instalaciones portuarias que no queden incluidas dentro del ámbito territorial de una API, podrán seguir realizándose por personas físicas o morales bajo el régimen tradicional de concesiones y permisos.

---

<sup>144</sup>Mier, "Infundado el temor de que genere monopolios la privatización de puertos", en EL UNIVERSAL, México, D.F., 7 Diciembre 93, pág. 21

<sup>145</sup>"A particulares la operación de puertos" en EL ECONOMISTA, México, D.F., 8 Diciembre, 1993, pág. 56

Aún durante esta etapa de transición cada una de las APIS estará habilitada para establecer políticas y tomar decisiones de manera autónoma en todos los aspectos concernientes a la administración del puerto.

El capital inicial que aportará el gobierno federal, más los ingresos que obtenga la API por los cobros de entrada de buques, atraque y muellaje, así como por los contratos de cesión parcial de derechos con terceros permitirán que el puerto opere de manera autosuficiente. Cubrirá así sus gastos de operación, mantenimiento de infraestructura y de promoción.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo con el programa para la constitución de las APIS entregó el 13 de agosto de 1993, 27 concesiones a particulares para operar el sistema portuario nacional, que en una primera etapa incluyó Veracruz , Tampico-Altamira , Manzanillo, Lázaro Cardenas y el conjunto de terminales marítimas de Quintana Roo; éstos 6 puertos son considerados como los principales del país, pues tan sólo en cuatro de ellos se maneja el 80% de la carga total a nivel nacional (Veracruz- Tampico-Altamira, Manzanillo y Lázaro Cardenas). Estas concesiones generarán una inversión de 582 millones de nuevos pesos y son la base con la que se inicia la privatización de las terminales marítimas.<sup>146</sup>

Es importante subrayar que la actual infraestructura no se vende, se concesiona a las APIS para hacer construcciones que al término de la concesión se reviertan al gobierno federal. De tal manera y respondiendo a éstas concesiones , no se está vendiendo nada, no se está desincorporando nada , se están concesionando áreas , espacios del dominio público para que en ellos se hagan inversiones.

Cabe señalar que de las 27 concesiones existe participación extranjera en 5, mayoritaria en 2 de ellas , una al 50% y otras dos con menos del 25%. Esas empresas son Basf, Nissan, conjuntamente con Transportación Marítima Mexicana y Container Care.

---

<sup>146</sup>SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y PUERTOS MEXICANOS; *Op. Cit.*, pág. 8

## **CONCESIONARIOS**

Las empresas que obtuvieron las primeras 27 concesiones del sistema portuario nacional son:

### **Manzanillo**

- Transferencias Graneleras de Occidente.
- Comercializadora La Junta.
- Servicios Alimenticios Mejorados.
- Frigoríficos de Manzanillo.

También en esa misma terminal, se concesionaron terminales especializadas de cementos de Cementos Tolteca, Cementos Apasco. Una de coque y carbón, para Cementos de Guadalajara y otra para Transbordo de Automóviles para Transportación Marítima Mexicana.

### **Altamira**

(En general serán terminales de fluidos)

- Operadora de Terminales Marítimas.
- Terminal de producto especializado.
- BASF Mexicana
- ContainerCare Internacional.

### **Cozumel**

(Cruceros Turísticos)

- Consorcio de Desarrollo, y Promociones inmobiliarias "H".

### **Punta Venados, QR.**

(Cruceros Turísticos)

- Calizas Industriales del Carmen.
- Grupo ICA.

### **Tuxpan**

(Una terminal granelera y otra de fluidos)

- Granelera Internacional de Tuxpan.
- Corporación Marítima Delmex

**Progreso**

- (Cementra)
- Cementos Maya.

**Ensenada**

- (Cementra)
- Cecusa

**Salina Cruz**

- (Cementra)
- Cementos Tolteca.

**Coatzacoalcos**

- (Cementera y Terminal granelera)
- Cementos Anahuac del Atlántico.
- Transferencias Graneleras del Istmo.

**Topolobambo**

- ((Terminal Granelera)
- Transferencias graneleras del Pacífico.

**Veracruz**

- (Terminal multimodal de carga)
- Cia. Mexicana de Transportaciones.
- Mazatladora de Puertos del Pacífico.

**Zihuatanejo**

- (cruceros turísticos)
- Inmobiliaria Punta del Mar.

**Guaymas**

- (Coque y Carbón)
- Cementos del Yaqui.

**Tampico**

- (Terminal Granelera)

-Terminales del Golfo.<sup>147</sup>

Las anteriores acciones forman parte de la primera etapa de creación de las APIS que se esperaba que terminara en diciembre de 1993, lo cual no sucedió.

La segunda etapa, estaba programada concluir en mayo de 1994, y estaba enfocada a concesionar las terminales de progreso, Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Tuxpan Dos Bocas, Frontera y Cabo San Lucas. La tercera y última etapa (a concluir en septiembre de 1994) incluye Coatzacoalcos, Salina Cruz, Acapulco, Puerto Vallarta, Campeche y el conjunto de puertos de Baja California Sur. (ver cuadro 2)

**CUADRO 2**

<b>PROCESO DE INSTRUMENTACION CREACION DE LAS APIS</b>		
<b>PRIMERA ETAPA (Diciembre 1993)</b>	<b>SEGUNDA ETAPA (Mayo 1994)</b>	<b>TERCERA ETAPA (Septiembre 1994)</b>
1. Veracruz	8. Progreso	16. Coatzacoalcos
2. Tampico-Altamira	9. Ensenada	17. Salina Cruz
3. Manzanillo	10. Topolobampo	18. Acapulco
4. Lazaro Cardenas	11. Mazatlán	19. Campeche
5. Puerto Madero	12. Tuxpan	20. Baja California Sur
6. Quintana Roo	13. Dos Bocas	
7. Guaymas	14. Frontera	
	15. Cabo San Lucas	

Fuente: el Financiero, 24  
nov.93

Los empresarios que podrán hacer uso de inversiones extranjeras, que se presenten como titulares de la concesión deberán planear, programar, y ejecutar acciones necesarias contempladas en un plan maestro para proporcionar y desarrollar éste tipo de servicios.

<sup>147</sup>"Concesiona la S.C.T 27 puertos a particulares", en LA JORNADA, México, D.F., 14 Agosto. 1993.  
pág. 56

*No obstante, cabe aclarar que esta nueva forma de concesión, ahora en materia portuaria tendrá algunas limitaciones institucionales, pues así como será la SCT la que otorgue los permisos y concesiones, será también la que defina la construcción de la infraestructura.*<sup>148</sup>

Como podemos observar, el gobierno mexicano está tratando de que los inversionistas privados nacionales o extranjeros sean quienes se encarguen de la construcción de la infraestructura necesaria.

La concesión de las APIS se dará a la iniciativa privada mediante licitación, una vez que estén constituidas, y en principio se tiene la política de no aceptar más allá del 49% de inversión extranjera, aunque dentro del TLC se permite que en operación de terminales y prestación de servicios portuarios la inversión extranjera sea de hasta 100%. (ver cuadro 3)

**CUADRO 3**

INVERSION EXTERNA EN PUERTOS	
RUBRO	% PERMITIDO
APIS	Hasta 49%
TERMINALES	Hasta 100%
INSTALACIONES	Hasta 100 %
SERVICIOS	100%
Fuente: Puertos Mexicanos.	

En las concesiones de servicio público la participación foránea está limitada al 49% con posibilidad de extenderse a más del 51%, pero sujeto a un dictamen de la Comisión de Inversión Extranjera.

<sup>148</sup> "Construirá el gobierno 21 APIS", en EL FINANCIERO, México, D.F., 3 Mayo 94, pág. 17

Es importante señalar que el proceso de privatización no se detiene porque en principio el gobierno sea el accionista mayoritario de las APIS, ni pretende reflejar paternalismo o subsidio hacia el sector privado, se trata más bien de una medida práctica para conocer su desenvolvimiento y comportamiento.

En éste momento no se tiene totalmente precisado lo que van a manejar, lo que pueden generar de ingresos o tener como egresos; así como tampoco se conoce en su totalidad los sectores interesados en ésta area, pero es un hecho que las APIS desde su inicio son rentables, ésa es la idea, para que puedan ser autosuficientes y ellas mismas desarrollarse.

El interés de la industria privada en lograr concesiones crece, debido a que se esperan generar grandes ganancias, la inversión inicial requerida en las 15 terminales marítimas de la 1a y 2a etapas mencionadas se calcula sea de 800 millones de dólares. Según la SCT indica que la inversión podría ser superior toda vez que el puerto de Progreso requiere recursos por 100 millones de dólares, mientras que Manzanillo, Altamira y Veracruz otros 200 millones de dólares.<sup>149</sup>

Es importante señalar que el interés de la iniciativa privada principalmente por los puertos arriba mencionados se debe a que en éstos momentos se moviliza más del 60% del tráfico marítimo nacional.

Asimismo , como quedó demostrado en la lista de las 1as. 27 concesiones se observa que empresas nacionales y extranjeras están interesadas en incursionar en los puertos nacionales ahora con la aprobación de la nueva legislación.

La intención de Gobierno federal es llevar a cabo la reestructuración del sistema portuario mexicano en un plazo de seis meses, pasar de un sistema centralizado a sociedades mercantiles.

---

<sup>149</sup> "Anuncia S.C.T 34 concesiones para la construcción de infraestructura portuaria, invertirán 800,mdnp", en EL FINANCIERO, México, D.F., 15 Octubre 1993, pág. 5

Estas sociedades se podrán crear en principio con el 100 % de acciones del gobierno, aunque en algunos casos, grupos interesados conformarán directamente sociedades.<sup>150</sup>

Ejemplo de esto último son los puertos de Madero y Progreso , donde los productores de café y plátano, maquiladoras y en general los empresarios regionales, serán quienes se encarguen de la administración portuaria.

Después de éstas medidas se otorgarán las concesiones a particulares a través de la venta de las acciones de la sociedad administradora integral y de concesiones de terminales.

En este sentido, cabe mencionar que la nueva ley garantiza que para los 22 puertos de importancia (de un total de 73 del sistema portuario) exista una Administración Portuaria Integral (API), con una empresa diferente operándola.

Para el resto, se podrán conformar una API para una serie de pequeños puertos, indicaron los informes de la coordinación de autoridades portuarias.

Asimismo, se podrán encomendar mediante concesión , la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos menores, dentro de una entidad federativa a una sociedad mercantil constituida por el gobierno federal o estatal correspondiente.

Para los 15 principales puertos se tienen listas versiones iniciales de los programas maestros de desarrollo de cada puerto, los cuales, una vez revisados, estarán listos en unos dos meses. Estas terminales marítimas son: Tampico, Altamira, Veracruz, Tuxpan Coatzacoalcos, Progreso, Cozumel, Puerto Madero, Salina Cruz, Acapulco, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas.

El 15 de Octubre de 1993 se instaló la Primera Administración Integral del país, dentro del programa global de privatización portuaria emprendida por la SHCP por medio de

---

<sup>150</sup>"Crean en Puerto Madero la primera Administración Portuaria Integral" en EL FINANCIERO, México, D.F., 15 de octubre 1993, pág. 15.

Puertos Mexicanos, la cual se encargará de la desincorporación de los servicios portuarios y marítimos.

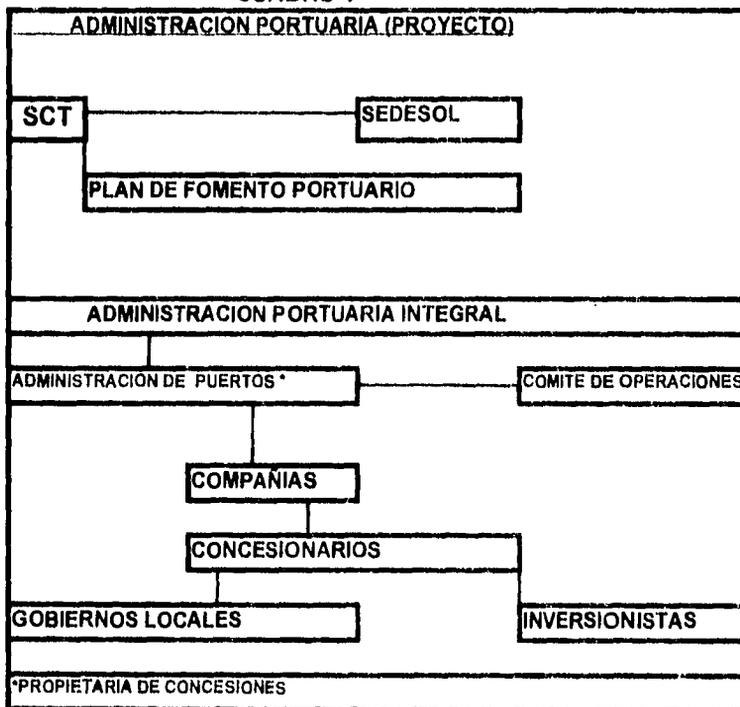
La API que se instaló en Puerto Madero será el punto clave para la descentralización y autonomía administrativa de los puertos, sin embargo, la SCT continuará como autoridad supervisora.

*"Con la creación de la API de Puerto Madero nace formalmente la primer sociedad mercantil que se encargará del manejo del puerto."<sup>151</sup>*

Inicialmente las acciones de la API serán ciento por ciento del gobierno federal, lo que permitirá ofrecer concesiones parciales.

A esta primer API se añadirán otras seis adicionales, y se esperaba que para finales de 1993 se hiciera lo propio con la concesión de las terminales de contenedores, pero no fué así.

**CUADRO 4**



FUENTE: EL FINANCIERO 15 OCTUBRE 93

<sup>151</sup> Ibid., pág. 15

En realidad, la constitución de la API representa una cesión parcial de derechos, pues lo que se está privatizando es la operación de terminales y servicios portuarios en general, pero no la API en sí, cuyo proceso de desincorporación se dará posteriormente.

*Ubicado en el estado de Chiapas, en el extremo sur del litoral del océano pacífico 14 grados, 43 minutos latitud norte, y 92 grados 25 minutos longitud oeste Puerto Madero es un centro básicamente comercial pesquero. Sus movimientos portuarios más recientes arrojan un total de 96 mil toneladas, pero en 1992 ascendió a 190 mil y en 1991 a 124 mil. En cuanto al número de buques, la cifra pasó de 24 en 1990 a 42 en 1991 y cerró 1992 con 58 buques.<sup>152</sup>*

La zona de influencia de Puerto Madero comprende tanto al pacífico sur como a la costa del golfo de México y, abarca los estados de Chiapas, Oaxaca y Tabasco, zona que representa 4.8 por ciento del producto interno bruto nacional. Además por tierra el puerto se conecta con Salina Cruz por carretera y vías férreas.

Como era de esperarse con la constitución de ésta primer API, el gobierno federal enfrenta problemas para la organización de las mismas. Un documento de Puertos Mexicanos señala alrededor de 70 actividades a resolver relacionadas con la constitución y puesta en operación de cada una de las APIS. Cerca de 40 actividades pueden desarrollarse internamente, con apoyos externos en algunos casos, y 30 más requieren de ser asignadas a consultores externos.

La reglamentación, operación y administración de los puertos estarán dictadas por normas establecidas por el gobierno federal.

Entre los inconvenientes para la organización de las APIS se indica la estructura financiera, el monto de capital social requerido e integración del Plan maestro con la estrategia financiera social.

Puertos Mexicanos está trabajando con un despacho externo (GEA-COOPERS & LYBRAND), al cual ha encargado algunas cuestiones relacionadas con la constitución

<sup>152</sup>"Enfrenta problemas el gobierno para organizar las APIS", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 19 octubre 1993, pág. 26

de las APIS. La consultoría realizará estudios sobre la contraprestación de la API al gobierno federal y de subconcesionarios, las tarifas máximas que se cobrarán a los usuarios del puerto. Asimismo, establecer los estándares de calidad de servicios a usuarios y del mantenimiento de las instalaciones del puerto.<sup>153</sup>

Se considera también indispensable contratar los servicios de una firma de consultoría que desarrolle los sistemas aplicables a todos los puertos. Se pretendería que dichos sistemas fuerán lo más sencillos y prácticos posibles, sin complejidades aunque sí 100 % confiables.

Las principales cuestiones a tratar por éste consultor serían una propuesta de estructura organizacional de la API y de la plantilla de personal. Descripción de cada uno de los puestos de la API, propuesta de tabulador y prestaciones, diseñar e implementar la operación manual y automatizada de los sistemas contables, control de inventarios y manejo de tesorería.

Identificación de las funciones actuales de las delegaciones de Puertos Mexicanos y la Empresa de Servicios Portuarios que serán transferidas a la APIS: diseño de los manuales de procedimiento y políticas de las empresas.

Entre las actividades relacionadas con la constitución y puesta en operación de cada una de la APIS, 57 son indispensables para este fin, y 13 pudieran atenderse una vez constituidas. Entre las actividades que pudiera desarrollar el gobierno federal, el documento puntualiza la definición de la figura legal para la API, modelo de decreto para los recintos portuarios y contrato de cesión parcial de derechos. También el título de concesión para la API que contendrá obligaciones de ésta, seguros y fianzas, procedimiento para la licitación de terminales, instalaciones y servicios portuarios.<sup>154</sup>

Medio ambiente, precisar la relación entre el Administrador Portuario y el gobierno federal, el informe que deberá presentar, contraprestación que la API pagará al gobierno federal. Funciones y responsabilidades de la SCT en la supervisión de las APIS, estudiar opciones para transferir terrenos de Fondo de los Desarrollos Portuarios al

---

<sup>153</sup>"Enfrenta problemas el gobierno para organizar las APIS", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 20 julio 93, pág. 24

<sup>154</sup>"Inversiones por N\$ 3 mil millones en Puertos" en EL HERALDO, México, D.F., 8 Diciembre 1993, pág. 9A

Administrador Portuario. Extinción y liquidación de las delegaciones de Puertos Mexicanos, modelo de nuevo contrato laboral para las APIS y evaluación de diversas opciones de sindicatos.

Se pretendía que antes de que finalizara 1993 se constituirían seis APIS más , que manejarían los puertos industriales de Veracruz, Tampico, Altamira, Manzanillo, Lázaro Cardenas y el puerto de altura de Guaymas , además se expedirá la convocatoria para la licitación de cuatro terminales especializadas de contenedores, con que cuenta el país en los litorales.

Cabe mencionar, que dentro del programa de modernización de comunicaciones y transportes, los puertos son fundamentales para la integración eficiente de las cadenas de comercialización que, de manera intermodal, se están conformando a raíz de la apertura comercial y de la recuperación económica.

Y para subrayar la importancia de las terminales marítimas, es necesario mencionar que a través de 18 puertos principales, comerciales de altura, se maneja en promedio 80% del comercio exterior total del país, y 30% de la carga que registran todos los modos de transporte.

Segun fuente de PM , en 1992 el sistema portuario nacional movilizó casi 30 millones de toneladas de carga , sin incluir los embarques de petróleo. Del volúmen mencionado, 75% corresponden a tráfico de altura, y el resto al de cabotaje.

Los puertos de México, ubicados estratégicamente a lo largo de sus litorales, son detonadores fundamentales de la actividad económica, y satisfacen las necesidades comerciales de los principales centros industriales y económicos del país.

En la segunda mitad de 1993 , se hizo lo que se dejó de hacer durante una decada en cuanto a uniformidad jurídica con la creación de la Ley de Puertos , otorgamiento de concesiones y creación de la primera API, empero hace falta mucho por hacer en el proceso de reestructuración portuaria si bien es cierto que la Ley de Puertos crea un

marco jurídico mas confiable de operación y la nueva Ley de Navegación del 4 de enero de 1994 entredeja ver algunas normas encaminadas hacia dicho fin.<sup>155</sup>

Como se esperaba, se aplazó la puesta en operación de las Administraciones Portuarias Integrales en los puertos de Manzanillo, Lazaro Cardenas, Veracruz, Altamira y Guaymas, cuya fecha inicial para su arranque era diciembre 1993.

El 30 de enero de 1994 se constituye la segunda API en Veracruz, se hace énfasis en que la iniciativa privada debe aprender a ser eficiente y competitiva y no esperar que todo provenga del estado.

Durante la inauguración de ésta Administración Portuaria Integral el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Emilio Gamboa Patron resumió en seis puntos la estrategia institucional de modernización y privatización portuarias:

- 1) Redefinición del Papel del Estado como ente normativo y vigilante, dejando de lado su carácter de interventor directo de la actividad.
- 2) Descentralización de la Administración Portuaria, dando a cada puerto autonomía financiera para fomentar la competencia.
- 3) Promoción de la participación de los diversos sectores sociales .
- 4) Simplificación legislativa.
- 5) Eliminación de barreras en el arribo a puerto, donde cada empresa opere con sus propios equipos y con libertad de contratación personal.
- 6) La creación de una Comisión Consultiva del Puerto, por medio de la cual autoridades estatales y municipales , cámaras regionales y usuarios en general participen en la promoción y desarrollo del puerto, respetando las normas de protección ecológica.<sup>156</sup>

<sup>155</sup>"El sistema portuario en el V Informe Presidencial", en EL FINANCIERO, México, D.F., 6 Enero 1994, pág. 30

<sup>156</sup>"Marca Alta, Primer Servicio Portuario Privatizado", en EL FINANCIERO, México, D.F., 2 Febrero, 1994. pág. 28

Inmediatamente después de la inauguración del API en Veracruz, el 1o. de Febrero de 1994 se constituye la tercera API en el puerto de Manzanillo, siendo éste puerto un claro ejemplo de progreso con apoyo social y privado, este puerto dispondrá en breve de modernas y eficientes terminales para el manejo de graneles y minerales, que reducirán considerablemente la estadia de barcos.

Paralelamente al nuevo esquema operativo y administrativo del recinto, el gobierno federal invertirá en Manzanillo, durante éste año, 208 millones de nuevos pesos de los cuáles 192.1 se destinará al transporte marítimo, nueve a obras de construcción y conservación de carreteras y 3.6 al transporte ferroviario.

*"Con la constitucion de la API en Manzanillo se logrará que la operación del puerto se realice en forma más eficiente, agil y coordinada, lo cual redundará en crecientes volúmenes de carga en beneficio del recinto marítimo, del estado y del país en conjunto. Manzanillo es un puerto natural receptor de carga de paises de la Cuenca del Pacifico, Estados Unidos, y Canadá , es decir de cobertura multirregional y , por lo mismo, es esencial en el Sistema Portuario Mexicano."<sup>157</sup>*

Después de ello, con espacio de dos o tres semanas de diferencia iniciarían las restantes. En 1994 quedarían constituidas 24 administraciones portuarias integrales, pero por supuesto esto no sucedió es hasta 1995 cuando apenas van 17 APIS y se prevé el comienzo de obras de 62 concesiones otorgadas con una inversión de mil 250 millones de nuevos pesos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se supone expediría a más tardar en marzo de 1994 la convocatoria para la concesión de las tres APIS que a la fecha ya se instalaron.

En dicha licitación sólo podrán participar las sociedades mercantiles mexicanas , y el título de concesión deberá contener, además de la descripción , compromisos y características de prestación de los servicios portuarios, las bases generales para su organización y funcionamiento. La licitación correspondiente incluirá el programa

---

<sup>157</sup>"Concesiona la S.C.T la administración integral del puerto de Manzanillo", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 3 febrero, 1994. pág. 30.

maestro de desarrollo portuario que la SCT deberá aprobar antes de otorgar la concesión.

Este programa contendrá los usos, destinos, modos de operación planeados para las diferentes zonas del puerto y su justificación. La SCT también cuidará de incluir medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

En la Secretaría de Comunicaciones y Transportes existen confrontaciones acerca de si vender en éste momento a la iniciativa privada o no las acciones de las 17 APIS actualmente en manos del gobierno federal.

El coordinador General de Puertos y Marina Mercante, Alfredo Baranda, sugiere esperar a fin de incorporarle más valor añadido a las APIS con la licitación de diversos servicios: Contenedores y de uso múltiple.

Todavía no se resuelve si venden todo o por partes, lo que se está definiendo ahora, es la determinación de licitar las primeras terminales de Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira y Manzanillo y en su momento se venderán las APIs, cosa que no podremos saber sino hasta dentro de 6, 12 ó 18 meses, pero definitivamente si existe la decisión de privatizarlas. <sup>158</sup>

### **3.4 Impacto de la Privatización**

El gobierno del entonces Presidente Carlos Salinas de Gortari estuvo aplicando una activa política privatizadora de todos los organismos del Sector Comunicaciones y Transportes en coincidencia con la privatización de la economía nacional que ha llevado al Estado a reducir entre 1986 y 1992 de 1,171 a 247 el número de sus empresas.

*El gobierno se propone que en este sexenio se canalicen en el Sector Comunicaciones y Transportes 30,000 millones de dólares de inversión nueva, de los cuales el 85% será*

---

<sup>158</sup>"Compás de espera en la privatización portuaria" en EL FINANCIERO, México D.F. 19 Mayo 1995 pág. 12.

aportado por los empresarios privados y únicamente el 15% restante por el sector público.<sup>159</sup>

Para captar el capital privado se han vendido diversas empresas y concesionado distintos servicios y obras de infraestructura.

- Entre 1983 y 1992 el gobierno vendió, cerró, liquidó o consolidó operaciones de más de 950 empresas. Actualmente el gobierno controla no más de 150 empresas.
- La venta de más de 200 empresas (incluyendo la privatización de los bancos) entre Diciembre 1988 y Octubre 1992 produjo más de US 21.2 miles de millones.<sup>160</sup>

A continuación presentamos una lista de las principales privatizaciones ejecutadas en los últimos 4 años. El gobierno ha ganado considerable experiencia en la gestión del proceso de privatización y que el sector privado tanto internacional como nacional ha respondido de manera positiva a la oportunidad de participar en la actividad comercial previamente manejada por el sector público.

#### PRINCIPALES PRIVATIZACIONES (1989-1993)

- Aeronaves de México
- Mexicana de Aviación
- Grupo Dina
- Compañía Real del Monte y Pachuca
- Industrias Conasupo
- Mexinox
- Fermentaciones Mexicanas
- Fideicomiso Prodel
- Turbo Reactores
- Tubacero
- Compañía Minera de Cananea
- Productos pesqueros mexicanos
- Sugar Mills
- Tabacos Mexicanos
- Telefonos de México
- Astilleros Unidos de Veracruz

<sup>159</sup>MARQUEZ MENDEZ, Alfredo; *Op. Cit.*, pág. 75

<sup>160</sup>SUAREZ, Luis; "El proceso de privatización de puertos" en CONFERENCIA PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, D.F., Octubre, 1993.

- Siderúrgica Nacional
- Fertilizantes Mexicanos
- Leche industrializada Conasupo
- Bancos Comerciales
- Unidad Industrial de Constructora de Carros de Ferrocarril
- Altos Hornos de México
- Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas
- Canal 7
- Corporación Mexicana de Radio y Televisión (canal 13)
- Compañía Operadora de Teatros
- El Nacional<sup>161</sup>

Definitivamente éste proceso de privatización trae consigo un impacto muy fuerte, pues ya que ante la apertura comercial que vivimos, México necesita mejorar su infraestructura , sobre todo ahora con la recién implementada privatización de puertos, pues no podremos llegar muy lejos si no tenemos la infraestructura adecuada para competir con otros países, debido a que ésta resulta insuficiente para atender la demanda de crecimiento de la economía .

Pretende, además , eliminar la brecha de la infraestructura frente a Estados Unidos y Canadá , ya que la actual situación mexicana es completamente desigual ante los dos vecinos del norte con los que se conforma el TLC.

La red mexicana de carreteras equivale a sólo el 3.8% de la de Estados Unidos , la ferroviaria al 9.4% , la marítima al 10.1%, la aeroportuaria al 31.2% y la telefónica al 6%. Frente a Canadá , la carretera representa el 86.4%, la ferroviaria el 28.1% y la telefónica el 54.1%.<sup>162</sup>

Es evidente que la infraestructura de comunicaciones y transportes no satisface las necesidades de los industriales, exportadores e importadores del país, quienes continuamente se quejan de que sus costos de producción son altos a causa de

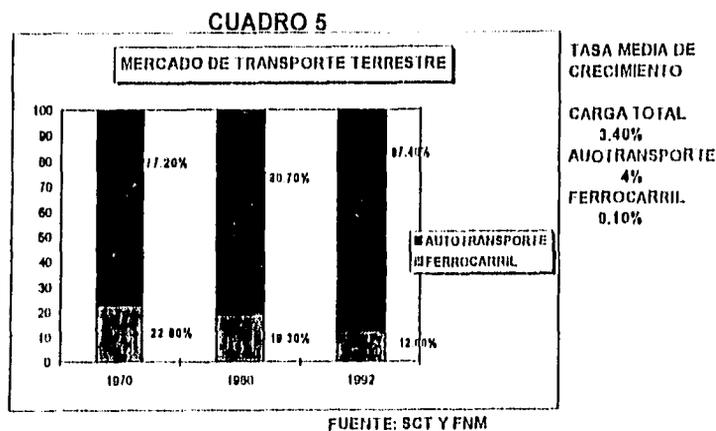
---

<sup>161</sup> *Ibidem.*, pág. 8

<sup>162</sup> MARQUEZ MENDEZ, Alfredo; *Op. cit.*, pág. 76

mayores gastos por transporte de mercancías, también ésta carencia principalmente en lo que a carretera y ferrocarril se refiere, nos está dejando a un lado de la competencia mundial, por eso se está acudiendo a la privatización como un factor determinante en nuestro desarrollo como país.

Tanto la Concamin como la Canacinttra, que integran la cúpula de los industriales mexicanos, dicen que el rezago actual más importante está en las carreteras, ya que sólo el 5% del total a nivel nacional tienen más de dos carriles. Además no pueden soportar camiones de gran peso. Sobre el transporte ferroviario, indican que se carece de enlaces directos entre ciudades cercanas importantes, lo que congestiona el sistema de la red de ferrocarriles. De los puertos marítimos dicen que dos de los problemas son la decreciente expansión de las posiciones de atraque y la gran concentración del tráfico en un reducido número de mercancías, entre las que sobresalen las petroleras, petroquímicas, siderúrgicas, cementeras y granos básicos.<sup>163</sup>(ver cuadro 5)



El gobierno pretende que el sector privado sea el responsable de las operaciones de las diversas áreas de ese sector - carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y telecomunicaciones- para que el Estado sólo se dedique a supervisar el desarrollo del sector. Pues está de sobra decir que el Estado no ha tenido el capital suficiente para apoyar éstos sectores y ahora vemos las consecuencias del rezago sufrido.

<sup>163</sup> *Ibidem.*, pág. 77

Las inversiones en infraestructura de ferrocarril, puertos y aeropuertos en México han sido limitadas más de cuatro décadas, lo que representa un atraso considerable, así como una importante oportunidad para mejorarlas.

En lo que a puertos se refiere podemos ver que la competencia entre los propios puertos mexicanos se ha basado en la política gubernamental de construcción de infraestructura carretera y ferroviaria de y hacia los puertos. De los 12 puertos del pacífico, sólo 6 disponen de un acceso carretero satisfactorio: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Manzanillo, y Acapulco, esto es grave considerando que hay puertos como Lazaro Cárdenas que mueven un volumen considerable de carga y su acceso está totalmente inadecuado. Y sólo 4 cuentan con servicio ferroviario satisfactorio: Guaymas, Mazatlán, Manzanillo y Lazaro Cárdenas.<sup>164</sup>

En el Golfo sólo Veracruz y Progreso disponen de buen acceso carretero y Veracruz y Coatzacoalcos son los únicos con un sistema ferroviario aceptable.

Estos puntos nos muestran que se necesita mucho capital para poder modernizar las carreteras y los ferrocarriles.

Hace falta fortalecer y reestructurar los ferrocarriles, México ya no puede quedar aislado, por lo que debe tratar de conectarse en forma coordinada con los otros modos de transporte : el autotransporte de carga, ferrocarril y puertos.

Esto con el objetivo de poder dar servicio a las empresas , industria y agricultura, que día con día exigen un servicio de transporte eficiente, seguro, confiable y con costos justos.

El Lic. Carlos Salinas de Gortari al enviar la iniciativa de ley de puertos a la LV legislatura dijo:

*Que los puertos son fundamentales para el apoyo del sano crecimiento del país y conviene que la regulación de los bienes y servicios portuarios , se oriente a fomentar la participación de los sectores social y privado , para un mejor aprovechamiento de las*

---

<sup>164</sup>"El transporte Marítimo y el Comercio Exterior", en EL FINANCIERO, México, D.F., 5 Agosto 1993, pág. 36 A

*ventajas que ofrece el transporte marítimo enlazado con el ferrocarril y el autotransporte en un concepto multimodal*<sup>165</sup>

Referente a competitividad internacional , nuestros puertos sufren un fuerte atraso provocado por:

- Bajos volúmenes de carga
- Pobre infraestructura en general
- Administración Centralizada
- Exceso de trámites y regulación por parte de autoridades y prestadores de servicios.
- Inflexibilidad en la contratación laboral.
- Baja participación privada.<sup>166</sup>

Debemos estar conscientes que en lo que a Transporte Marítimo concierne , la privatización debe ser una herramienta de soberanía que permita contar con terminales portuarias eficientes y una flota mercante nacional acorde a nuestras necesidades para hacer frente a los compromisos comerciales internacionales en puerta.

Los objetivos de privatización de cualquier gobierno en general pueden variar entre los siguientes.

1) Mejorar el desempeño de la empresa, a través de:

- Aumentos de eficiencia de producción.
- Mayor grado de sensibilidad a las necesidades de los usuarios, ya sea en aspectos de calidad, cantidad, ó diversidad de servicios ó productos.
- Disminución de la dependencia de financiación por parte del sector público.

2) Mejorar las finanzas públicas mediante:

- Adquisición de capital a través de la venta de activos ó empresas estatales.
- Implantación de objetivos comerciales de desempeño financiero.

3) Reducir la magnitud del sector público y la responsabilidad por administrar las empresas

4) Promover auto-suficiencia y/o reducir la dependencia del apoyo estatal.

5) Reforzar y estimular las fuerzas del mercado y competencia en la economía local.

<sup>165</sup>ARELLANO REYES. Fausto. *Op.cit.*, pág. 9

<sup>166</sup>Primo Gerardo: "Inversión en Puertos ¿ Un negocio rentable?" en CONFERENCIA: PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, D.F., Octubre 1993.

6) Promover mayor participación accionaria entre la sociedad , y en particular entre los trabajadores de las empresas que se privatizan.

7) Desarrollar y promover los mercados de capital accionario en la economía local.<sup>167</sup>

El entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Lic. Gamboa Patrón invita a los empresarios del país a invertir en la construcción de infraestructura, autotransporte, puertos, ferrocarril y aeropuertos. Dice que el dominio de la nación sobre las comunicaciones y los transportes está muy ligado con las garantías individuales y sociales de la Constitución, y son elemento fundamental en el ejercicio pleno de la soberanía.

Referente a puertos se destacó que se requieren grandes inversiones para las construcción y modernización de terminales mecanizadas ; y que las oportunidades de negocios son las siguientes: construcción, operación de infraestructura, terminales y servicios portuarios; dragado y servicios de remolque , así como terminales de contenedores en Altamira, Veracruz, Lazaro Cárdenas y Manzanillo.<sup>168</sup>

En la actualidad, la actividad portuaria en México no corresponde al nivel de desarrollo del país, ya que tiene que alcanzar los niveles de competencia exigidos por la apertura comercial y por las condiciones de competencia de nuestros principales socios comerciales.

Hasta ahora, el cambio de mayor importancia lo constituye la nueva ley de puertos, y la Ley de Navegación las cuales proporcionan seguridad al inversionista privado y establecen lineamientos que facilitan las relaciones entre las autoridades y los particulares.

---

<sup>167</sup>SUAREZ, Luis; *Op. cit.*, pp. 3-4

<sup>168</sup>"Convención de la Canacinfra: Invita Gamboa Patron a Invertir en infraestructura a empresarios", en NOVEDADES, México, D.F., 5 Octubre, 1993. pág. 29 A

*Esta ley protege a los usuarios de los puertos y promueve un clima de competencia, así como el libre acceso de operadores y prestadores de servicios.<sup>169</sup>*

El gobierno mexicano ha mostrado interés especial por hacer más eficientes nuestros puertos, el programa de privatización permitirá lograr la modernización de sus equipos e instalaciones, mejorar sus sistemas operativos y de administración , así como corregir vicios del pasado para que la productividad alcance niveles satisfactorios.

El Transporte Marítimo debe ser considerado como un sistema integrado, en el que no sólo es indispensable disponer de buques suficientes y competitivos, sino también de un sistema portuario y una adecuada red de servicios y transporte internacional que operen a niveles de costo y eficiencia comparables a los estándares internacionales.

México se encuentra actualmente en la transición hacia una nueva era de crecimiento y desarrollo sustentada en los logros económicos de los últimos años, entre los que se encuentra una amplia apertura al comercio e inversión internacional dentro de una economía que se rige por la aplicación de principios de libre mercancía, México necesita fuertes inversiones , pues es fundamental para lograr un crecimiento sano, y es aquí precisamente donde el sector privado es muy importante para continuar el impulso de la actividad económica.

(ver cuadro 6)

---

<sup>169</sup>"Deben puertos alcanzar niveles de competencia", en NORTE, Monterrey, N.L., 21 octubre 93. pág. 29-A

**CUADRO 6**

**PROYECTO DE MAYOR IMPORTANCIA RELATIVA**

Rubro de la infraestructura	Descripción del Proyecto	Inversión requerida Millones de dólares		Posibles formas de participación del Sector Privado	Periodo para su realización
		Privada	Pública		
<b>Ferrocarriles</b>	Modernización y mejoramiento de telecomunicaciones y control de tránsito.	379.0	79.7	Asesoría Financiamiento	1994 - 1998
	Equipo de Arrastre	227.0	146.0	Financiamiento Inversión directa	1994 - 1998
	Libramiento ferroviario de Nvo. Laredo	75			1996
	Libramiento ferroviario de Cd. Juarez	44.0			1996
<b>Puertos</b>	Modernización, ampliación y conservación de infraestructura básica de apoyo en los puertos de:			Construcción Diseño Asesoría Técnica Financiamiento Inversión Directa Operación	
	Veracruz	187.0			1994 - 1999
	Manzanillo	97.0			1994 - 2008
	Lázaro Cárdenas	68.3			1994 - 2000
	Altamira	198.7			1999 - 2000

Fuente: El Economista, 10 Dic. 1993.

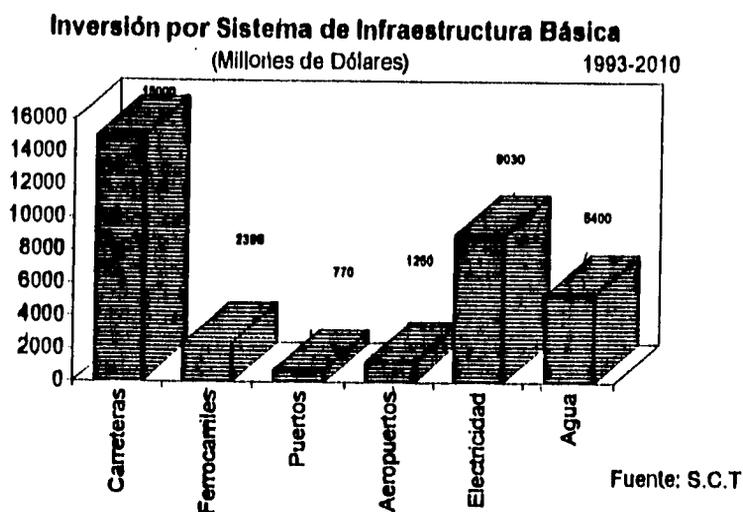
Un análisis de la S.C.T indica que hay excesiva centralización administrativa en los puertos, poca participación privada, barreras a empresas que se interesan por prestar servicios portuarios y rigidez laboral, por esto se acordó alentar la inversión privada y descentralizar la administración de éstos.

Inversiones de casi 35,000 millones de dólares requerirán los planes de modernización, integración de medios de transporte, ampliación y elevación de la eficiencia básica de México para el periodo 1993-2010.

60 % de los requerimientos serán cubiertos por el sector privado nacional y extranjero; parte de la estrategia del gobierno mexicano consiste en incorporar al sector privado local y foráneo de manera activa en el desarrollo de la infraestructura básica.<sup>170</sup>

Esta situación tiene origen en la necesidad imperiosa de contar con recursos técnicos y financieros para modernizar, ampliar, integrar y hacer más eficiente los medios de transporte y las comunicaciones como la provisión de servicios básicos de agua y electricidad. (ver cuadro 7)

CUADRO 7



*El sistema portuario de México necesita cuando menos 940 millones de dólares de inversión privada, para su modernización en los próximos 10 años. El 58 % de*

<sup>170</sup> "Necesario US 35,000 millones para infraestructura básica: SCT" en EL ECONOMISTA, México, D.F., 10 Diciembre, 1993, Pág. 13

*esos recursos se destinaría a los principales puertos del país como Veracruz, Manzanillo, Lazaro Cardenas y Altamira, éstos concentran el 60 % de la carga nacional, impulsando con ello la participación de inversionistas nacionales y extranjeros.*<sup>171</sup>

A continuación presentamos 4 fórmulas que la S.C.T preveía por el resto del año de 1994.

- 1) Promover la inversión privada a través de la concesión para la construcción y explotación.
- 2) Con recursos aportados por los gobiernos de los estados, llevar a cabo proyectos de importancia regional bajo el régimen de cooperación.
- 3) Con los fondos públicos realizar tareas de conservación, reconstrucción y equipamiento.
- 4) Mediante el programa de solidaridad canalizar recursos, mano de obra, y materiales con los que participan las comunidades a fin de ejecutar obras para satisfacer las necesidades básicas.<sup>172</sup>

Las medidas para modernizar los puertos del país han sido insuficientes para cubrir las demandas del comercio exterior y sólo se alcanzará un mayor nivel de competitividad si:

- Se instrumentan nuevas técnicas de trabajo.
- Se adquiere mejor tecnología.
- Se destinan mayores recursos financieros.
- Se acelera su privatización
- Se libera éste sector a la inversión privada nacional y extranjera.

Ahora toca a empresarios asumir el compromiso de invertir para alcanzar metas de infraestructura que requiere el comercio exterior mexicano, de lo contrario el país no aprovechará las ventajas de los acuerdos comerciales que el país suscribió.

---

<sup>171</sup> El Universal; "S.C.T. Requieren puertos 940 millones de dólares para su modernización", en EL UNIVERSAL, México, D.F., 12 Diciembre.1993, Pág. 5

<sup>172</sup> SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y PUERTOS MEXICANOS; Op.Cit., pág. 41

En su momento, Puertos Mexicanos calificó los avances logrados por el gobierno , hasta mediados de 1994, como insuficientes , por lo tanto el proceso de privatización portuaria debe acelerarse.

Para lograr que los principales puertos de México sean de 1er. mundo , aparte de la inversión que es muy importante, se debe triplicar su capacidad instalada, a fin de enfrentar la demanda de carga que se prevé con el TLC. Los puertos son elementos estratégicos para insertar a la industria nacional en la economía global .

La política en materia portuaria está dirigida a realizar mayores esfuerzos de construcción , conservación y equipamiento de los puertos y muelles con modernas terminales especializadas así como mejorar su administración y servicios para ofrecer mejores servicios a los importadores y exportadores de México.

En la Reunión Ministerial México- Estados Unidos y Canadá sobre transporte , celebrada la última semana de Abril,94 el Gobierno a través del entonces Secretario de Transportes, Gamboa Patrón demandó:

- La creación de un comité expofeso para decidir la política de Norteamérica en este sector para los próximos años.
- Abrir el capítulo de transporte en el TLC para incorporar temas no considerados por el acuerdo comercial.

Los 3 gobiernos realizarán los planes de desarrollo de infraestructura carretera y ferroviaria en la región, particularmente en las fronteras México- Estados Unidos y Estados Unidos- Canadá , a fin de eliminar los cuellos de botella al comercio de los 3 países.

En ésta reunión se trató lo relacionado con la implantación de los compromisos del TLC y se establecerá una comisión para recibir y responder a aspectos de transporte en el marco del TLC.

Los ministros de transporte discutieron la homologación de norma de transporte y la exploración de nuevos compromisos no incluidos en el acuerdo trilateral de comercio.

Los 3 representantes trataron de conciliar intereses para quitar obstáculos que impidan la expedita aplicación de disposiciones sobre transporte , acordadas en el TLC.

Definitivamente un gran paso es estar conscientes de nuestra realidad, de nuestras carencias, y otro gran paso es la Privatización de Puertos en forma, así como la propuesta de la Nueva Ley de Puertos. Esta privatización deberá traer consigo modernización e inversión, ahora el buen funcionamiento y desarrollo de éste proceso estara determinado en buena medida por el sector privado tanto nacional como extranjero, a fin de beneficiar a nuestro país, ya es tiempo de invertir en sectores que estuvieron olvidados por años.

A continuación presentamos por separado la situación y los avances que a raíz de la privatización han surgido en dos de los sectores de transporte más afectados y más susceptibles a invertir como son el Ferrocarril y las Carreteras.

### **3.4.1 Ferrocarril**

En México, el transporte ferroviario, se ha quedado rezagado, tanto con respecto al desarrollo tecnológico de los ferrocarriles en los países industrializados, como con respecto al crecimiento del país; al no crecer a la par de la economía e ir cediendo carga al autotransporte, ha ido dejando sin conexión ferroviaria a importantes zonas del país.

Mientras el país se prepara a ingresar al siglo XXI, entrando al ámbito de los países industrializados, en el TLC, el transporte ferroviario en México se encuentra con un desarrollo tecnológico similar al de los ferrocarriles norteamericanos en los años cincuenta, con una red de cobertura nacional no muy diferente a la alcanzada en los años cincuenta.<sup>173</sup>

En la actualidad y ante la imperiosa necesidad que tiene el país de exportar a fin de obtener divisas que permitan impulsar el desarrollo económico nacional, sobre todo con la privatización de los puertos, se va a requerir de manera esencial la modernización de los ferrocarriles, de ésta necesidad surge el proyecto de privatización de Ferrocarriles Nacionales Mexicanos (FNM). El esquema de privatización de FNM (vía concesiones) no tiene como base una idea preconcebida y por lo tanto, tampoco un limite de tiempo.

---

<sup>173</sup>"Sin llegar a la privatización Ferronales continuará con su esquema de coinversión", en EL FINANCIERO, México, D.F., 10 Diciembre 1993, pág. 10

Es evidente que FNM Nacionales tiene que cambiarse por completo, sin permitir con la privatización la creación de monopolios, sino una mejoría sustancial en los servicios. Se conservará la rectoría del Estado en materia regulatoria.

El actual Secretario de Comunicaciones y Transporte Carlos Ruiz Sacristán , dijo que *"La modernización de los ferrocarriles exigirá una inversión de al menos 10 mil millones de dólares; por ello la presencia del sector privado es indispensable en éste renglón , pues el gobierno carece de los recursos necesarios para fomentar ese rubro fundamental en la economía mexicana"* <sup>174</sup>

Se requiere de una reforma tanto de infraestructra como de operación y comercialización de sus servicios a fin de que recupere el lugar que le corresponde en el desarrollo del comercio nacional e internacional. Es importante destacar que en los países altamente exportadores el ferrocarril es el principal medio de transporte de carga entre los centros de producción y consumo así como entre éstos y los puertos.

*La evolución de las corrientes comerciales tales como la apertura y la globalización de la economía han modificado notablemente los esquemas y conceptos sobre el comercio, lo cual a su vez lleva implícito cambio en los sistemas de transporte, entendiéndose como una adaptación del transporte a los requerimientos que plantean las políticas comerciales.* <sup>175</sup>

Dado que el papel del transporte es de suma importancia para colocar las mercancías en los centros de consumo, distribución y exportación en costos y tiempos competitivos, la presente administración ha planteado como prioridad nacional el desarrollo y la modernización de las comunicaciones y transporte.

En lo que a ferrocarriles se refiere, Ferronales argumenta que sólo con la participación de capital privado conseguirá el financiamiento necesario para modernizar el servicio de ferrocarriles con el objeto de recuperar la carga perdida ante el autotransporte . pretende con el TLC convertirse en la columna vertebral del transporte terrestre de mercancías. (ver cuadro 8)

<sup>174</sup> "Emprende Ruiz Sacristán la privatización de ferronales", en EL FINANCIERO, México, D.F. 18 Enero 1995, pág. 27

<sup>175</sup> TAMAYO, Jorge: FERROCARRILES NACIONALES, INVERSION PRIVADA Y TLC., México, D.F., Inversión en México y el TLC, 1992, pág. 176.

Es evidente que FNM Nacionales tiene que cambiarse por completo, sin permitir con la privatización la creación de monopolios, sino una mejora sustancial en los servicios. Se conservará la rectoría del Estado en materia regulatoria.

El actual Secretario de Comunicaciones y Transporte Carlos Ruiz Sacristán, dijo que *"La modernización de los ferrocarriles exigirá una inversión de al menos 10 mil millones de dólares; por ello la presencia del sector privado es indispensable en éste renglón, pues el gobierno carece de los recursos necesarios para fomentar ese rubro fundamental en la economía mexicana"* <sup>174</sup>

Se requiere de una reforma tanto de infraestructura como de operación y comercialización de sus servicios a fin de que recupere el lugar que le corresponde en el desarrollo del comercio nacional e internacional. Es importante destacar que en los países altamente exportadores el ferrocarril es el principal medio de transporte de carga entre los centros de producción y consumo así como entre éstos y los puertos.

*La evolución de las corrientes comerciales tales como la apertura y la globalización de la economía han modificado notablemente los esquemas y conceptos sobre el comercio, lo cual a su vez lleva implícito cambio en los sistemas de transporte, entendiéndose como una adaptación del transporte a los requerimientos que plantean las políticas comerciales.*<sup>175</sup>

Dado que el papel del transporte es de suma importancia para colocar las mercancías en los centros de consumo, distribución y exportación en costos y tiempos competitivos, la presente administración ha planteado como prioridad nacional el desarrollo y la modernización de las comunicaciones y transporte.

En lo que a ferrocarriles se refiere, Ferronales argumenta que sólo con la participación de capital privado conseguirá el financiamiento necesario para modernizar el servicio de ferrocarriles con el objeto de recuperar la carga perdida ante el autotransporte. Pretende con el TLC convertirse en la columna vertebral del transporte terrestre de mercancías. (ver cuadro 8)

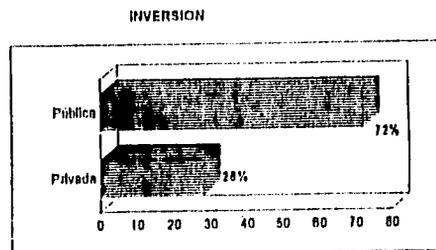
<sup>174</sup> "Emprende Ruiz Sacristán la privatización de ferronales", en EL FINANCIERO, México, D.F. 18 Enero 1995, pág. 27

<sup>175</sup> TAMAYO, Jorge: FERROCARRILES NACIONALES, INVERSIÓN PRIVADA Y TLC., México, D.F., Inversión en México y el TLC. 1992, pág. 176.

CUADRO 8

## PROGRAMA DE INVERSIÓN DE FERROCARRILES \*

	1994 Importe	1994-98 Importe
Subtotal de inversión privada	139	1130
Subtotal de inversión pública	351	1268
Total de programas de inversiones	490	2398



\* En millones de dólares

Fuente: FHM

Sin una adecuada reestructuración de ésta area clave es imposible que México pueda tener una posición medianamente competitiva a la hora de participar en el comercio mundial en épocas de globalización económica.

En el primer seminario de Transporte Marítimo, que se llevó a cabo en Puerto Angel Oaxaca, Julio de 1993, se acordó que la privatización del ferrocarril es necesaria en virtud de que éste medio de transporte debe ser rentable, con el fin de que se convierta en parte básica del nuevo servicio multimodal, es decir, un sistema integrado de diversos medios de transporte, con el que operan los puertos modernos del mundo.

*Entre los objetivos del programa de actividades de Ferronales para 94 se contemplaba incorporar a la inversión privada ( de acuerdo a lo que permite la ley) y se calculaba serla de mil millones de nuevos pesos y se destinaría principalmente a la compra de maquinaria. De acuerdo al programa de trabajo del sector Comunicaciones y Transportes el presupuesto para el año que es de 42 mil 118.3 millones de nuevos pesos , al rubro de Ferrocarriles le corresponderán casi 6 mil millones.<sup>176</sup>*

Esto según un informe de Ferronales en el cual se estipulaba que la mayor proporción de los recursos requeridos para la operación de ferrocarriles provendrán de la venta de servicios apoyados con créditos externos, venta de activos no necesarios y la inversión privada .(ver cuadro 9)

<sup>176</sup>Contempla el programa de trabajo de Ferronales una mayor participación privada", en EL SOL DE MEXICO, México, D.F., 3 Agosto 1993, pág. 8 A

CUADRO 9

Resumen del Programa de Inversiones de Ferroviales Tentativo 1994-1998 (Millones de Dólares)						
Inversión Privada	U.M.	1994		Total 1994-1998		Unidades de negocio
		Meta	Importe	Meta	Importe	
- Construcción de nuevas vías	Km.	25	27	100	109	* Infraestructuras de vías
- Adquisición de maquinaria de vía			21		91	* Infraestructuras de vías
- Terminales interiores de carga e intermediales			23		113	* Terminales (interiores, intermediales)
- Equipo de arrastre especializdos	Carros	650	45	3,250	227	* Locomotoras y equipo de arrastre
- Maquinaria de talleres y zonas de abasto			23		91	* Talleres
- Telecomunicaciones y control de tránsito			0		379	* Telecomunicaciones
- Libramiento ferroviario de Nueva Laredo Tamaulipas					75	y control de tránsito
- Libramiento ferroviario de Ciudad Juárez Chihuahua					44	
Subtotal inversión privada			139		1,130	
Inversión Pública	U.M.	1994		Total 1994-1998		Unidades de negocio
		Meta	Importe	Meta	Importe	
- Infraestructura y telecomunicaciones			260		1,010	* Infraestructura de vías, telecomunicaciones
- Fuerza motriz y equipo de arrastre			69		146	* Locomotoras y equipo de arrastre
- Sistemas de cómputo			10		40	* Varios
- Supervisión, ingeniería y administración			6		12	* Administración
- Desarrollo (estudios, capacitación, asistencia técnica)			6		30	* Varios
Subtotal inversión pública			351		1,208	
Inversión Total	U.M.	1994		Total 1994-1998		
		Meta	Importe	Meta	Importe	
- Total programas de inversiones			490		2,398	
- Inversión sector público			72%		53%	
- Inversión privada			28%		47%	

Fuente: Ferroviales

*La meta es eliminar los subsidios a la operación y disminuir gradualmente los apoyos para el pago de intereses y amortización de pasivos , hasta su desaparición.<sup>177</sup>*

Con la inversión privada se permitirá construir y explotar terminales interiores de carga, a fin de poder hacer efectiva la cadena logística de transporte y fortalecer el sistema de distribución de los centros productores a los de consumo en toda la República.

Dentro del transporte multimodal urge incrementar la eficiencia del Ferrocarril para el ágil manejo de la carga, porque poca utilidad tendría un incremento en la capacidad de descarga de un puerto, si los de enlace causan problemas de saturación.

En la Convención de la Canacinfra celebrada en octubre, 1993 , el entonces Secretario de Comunicaciones y Transporte, Lic . Gamboa Patrón dijo en cuanto al transporte ferroviario los objetivos son:

- Consolidar a Ferronales como una empresa moderna, rentable y comercialmente competitiva.
- Alcanzar la autosuficiencia financiera para asegurar su desarrollo autónomo y sostenido a largo plazo.
- Garantizar el cumplimiento de sus funciones estratégicas de apoyo al desarrollo económico del país y de
- Apertura comercial hacia el exterior.

La inversión privada en Ferrocarriles estimada en el periodo 93-94 se acerca a los mil millones de dólares y las oportunidades de inversión privada mexicana al 100% y extranjera hasta 49% están abiertas en equipo de arrastre especializado, comercialización de servicios de alta calidad abordo de trenes, talleres ferroviarios, mantenimiento de locomotoras y carros, rehabilitación y conservación de vías, así como sistemas de telecomunicaciones y mantenimiento de señales entre otros.<sup>178</sup>

Aún cuando la inversión extranjera podrá participar en las concesiones para operar ferrocarriles en el país, hasta un 49% del capital social , La Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE) podría autorizar una participación mayor, según la

---

<sup>177</sup>Ibidem., pág. 8A

<sup>178</sup>"Convención de la Canacinfra: Invita Gamboa Patrón a invertir en infraestructura a empresarios," en NOVEDADES, México, D.F., 5 octubre, 1993, pág. 1

iniciativa de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario , que el Ejecutivo Federal envió, en abril de 1995, al Congreso de la Unión, para su revisión y aprobación.

En éste documento se establece que los concesionarios y permisionarios del nuevo sistema ferroviario , en el que el Estado mantendrá la rectoría, podrán fijar libremente las tarifas , pero en términos que satisfagan las condiciones de calidad , competitividad, seguridad y permanencia. También se prevé en ésta iniciativa de ley, que el gobierno podrá hacer uso de la requisita de vías generales de comunicación ferroviaria, los equipos, los servicios auxiliares y demás bienes muebles e inmuebles, así como de disponer de todo aquello como lo juzgue conveniente.

La iniciativa de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que consta de 24 páginas , contempla como objetivo **regular la construcción, operación explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas, así como el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares.**

El Ejecutivo precisó que el Estado mantendrá la rectoría sobre ese sector, por lo que se obligaría a proteger en todo momento la seguridad y la soberanía de la nación, además de que promoverá el desarrollo del servicio en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte.

La iniciativa puntualiza que los interesados para participar en el sistemas ferroviario nacional deberán demostrar su capacidad jurídica, técnica administrativa y financiera, así como no se otorgará la concesión cuando las proposiciones presentadas no cumplan las necesidades satisfactorias para el servicio.

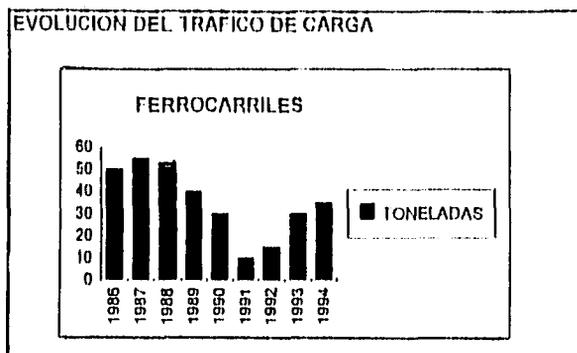
Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 50 años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones hasta por un plazo similar al de los 50 años.<sup>179</sup>

El ferrocarril ha experimentado un gran rezago, producto de la falta de modernización y mantenimiento de equipo y vías; esquemas operativos obsoletos, insuficiente desarrollo de nuevas rutas , conexiones y programas de comercialización lo que ocasiona una gradual reducción de su participación en el tráfico total de carga.(ver cuadro 10)

---

<sup>179</sup>"El capital foráneo podrá poseer más de 49% de Ferronales", en EL FINANCIERO, México D.F. 19 Abril 1995, pág 12.

CUADRO 10



No obstante, la actual administración de los ferrocarriles ha establecido nuevas políticas comerciales y operativas que están llevando a una mayor optimización del equipo y a aumentar su participación en el transporte terrestre.

Es muy importante que éstas políticas se continúen y se apoyen con la participación del sector privado para la renovación, mantenimiento y ampliación, tanto del equipo en general, como de las vías férreas.

Empresas ferroviarias de Estados Unidos desean invertir en el sistema ferroviario mexicano. las compañías americanas confían que las posibilidades de inversión en éste rubro se abran en un futuro próximo con la privatización de FNM.

Actualmente el capital extranjero participa mediante convenios de transferencia de tecnología , como el firmado con la línea estadounidense Union Pacific Railroad, que instaló un sistema de información operativa. La empresa busca además , la captación de inversión extranjera a través de Southern Pacific, la cual proyecta la construcción con capital propio de terminales de carga y descarga (ferropuertos) , y de la línea Santa Fe.<sup>180</sup>

A raíz de la propuesta de privatización de los ferrocarriles un gran número de firmas de Estados Unidos, Europa y Canadá están interesadas en la concesión de diversos servicios férreos en el país. Entre ellas se encuentran las estadounidenses Southern Pacific, Santa Fe Railroad y Union Pacific, las canadienses CN y CP Rail System y la

<sup>180</sup> *ibidem*, pág. 1

Europea Alstom. Santa Fe y Burlington esperan concretar una fusión a más tardar en septiembre de 95 con la privatización.

Para tener más éxito en la privatización de Ferrocarriles Nacionales se ha consultado a las empresas ferreas extranjeras , sobre como imaginan un sistema ferroviario más eficiente y cuál es su interés en la privatización en éste medio de transporte en México, pero obviamente la decisión final la tomaremos los mexicanos en función de nuestros intereses.

Las empresas estadounidenses interesadas en la privatización del servicio ferroviario no sólo se juzgarán en función de su experiencia anterior y capacidad operativa sino de que puedan comprometer un servicio mejor y más eficiente a largo plazo.

Consideran casi seguro que las empresas estadounidenses se repartirán las mejores rutas, una vez otorgadas las concesiones de las principales, se procederá a la privatización por rutas regionales. Las que no sean atractivas al capital privado, el gobierno podrá hacerse cargo de ellas.

Con la privatización se está tratando de hacer una mezcla en formas de inversión para despertar el interés de las empresas que desean participar. Se está tratando de crear una condición abierta no discriminada .

La concesión de Ferrocarriles Nacionales se hará por paquetes , las licitaciones incluirán líneas ferreas y equipos de operación; venta de equipo e instalaciones; concesión de ramales; concesión para la construcción y operación de nuevas líneas ferreas. Será hasta 1996 que se lanzará la convocatoria de licitación. <sup>181</sup>

Existen hasta mayo de 1995 , 175 empresas nacionales y extranjeras interesadas en operar o participar en Ferrocarriles Nacionales.

*Para el año 2000 . el transporte ferroviario entre los 2 países generará cerca de 2,000 millones de dólares y creará 12,000 fuentes de trabajo.*<sup>182</sup>

La Nueva Ley de Inversión Extranjera permitirá ampliar la inversión privada en servicios conexos y complementarios de Ferronales en aquellas areas hasta hoy restringidas, tales como las básculas, tolvas y góndolas.

---

<sup>181</sup>"Privatización "global" de FNM", en EL FINANCIERO, México.D.F. 30 Marzo 1995, pág. 15

<sup>182</sup>"Interesa a empresas ferroviarias de EU invertir en ferronales", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 15 Noviembre 1993. pág.42

Ferronales establecerá nuevos trazos en la red de Ferrocarriles , comenzará en Tuxpan y Guadalajara para hacer más eficiente el movimiento de carga.

Durante el período 1994-1998 el sector privado podrá aportar el 44% del total requerido de inversiones requeridas en Ferrocarriles Nacionales.

El capital privado puede incursionar en las góndolas , a través del mecanismo de renta en donde Ferronales establecería una consideración tarifaria. En cuanto a las tolvas, hay un déficit de éstas.

*La estrategia es promover una mayor participación privada en los servicios complementarios y conexos de ferrocarriles y parte de ello es el apoyo a grupos interesados en desarrollar terminales interiores de carga en San Luis Potosí, Queretaro, Sonora y Yucatán.*<sup>183</sup>

Además, se reacondiciona la terminal de Pantaco ,en la ciudad de México, para definir áreas específicas de maniobras de contenedores y de carga general especializada en servicio de vías público.

Ferronales continuará mediante esquemas de coinversión , incrementando la participación de la iniciativa privada, tanto nacional como extranjera, en las unidades de negocios y apoyos hasta llegar a la privatización de la infraestructura y la operación.<sup>184</sup>

En los próximos 5 años el organismo requerirá de grandes inversiones por millones de dólares, de ésta cantidad el sector privado podrá nuevamente aportar el 44% , principalmente en equipo tractivo y de arrastre , terminales interiores de carga y sistemas de telecomunicación.<sup>185</sup>

---

<sup>183</sup>FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; PROGRAMA DE CAMBIO ESTRUCTURAL, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Abril 1994, pág 13

<sup>184</sup>*Ibidem.*, pág 19

<sup>185</sup>"Sin llegar a la privatización Ferronales continuará con su esquema de coinversión", en EL FINANCIERO I, México, D.F., 10 Diciembre, 1993, pág. 10

El transporte ferroviario es una actividad estratégica del Estado, por lo que el sector público se enfocará en la modernización de las vías y sistemas de señalamiento , y en la operación y supervisión del sistema ferroviario.

*La infraestructura ferroviaria cuenta con una longitud de 26 mil Kilometros de vías construidas durante el siglo pasado y principios de éste, presenta rezagos en cuanto a competitividad , tanto en vías como en equipo para el transporte de carga, toda vez que sólo 9% de las vías maneja casi 50% de las Ton-Km.<sup>186</sup>*

Hay una fuerte concentración de carga en 3 rutas:

Mexico-Veracruz

Mexico-Nuevo Laredo

Mexico- Queretaro-Guadalajara-Manzanillo

Mientras la capacidad de la vía que conecta al puerto de Lázaro Cardenas está limitada para las necesidades actuales, y el puerto de Ensenada podría requerir de construcción de nuevas vías.

Se estudia el desarrollo de tramos de red que permitan integrar al sistema ferroviario con la red portuaria y se evalúan proyectos para agilizar el movimiento de carga entre la Cuenca del Pacífico y Sureste de Estados Unidos, para lo cual es necesario reforzar la infraestructura actual de vías y terminales intermodales.

Durante más de 4 décadas , las inversiones en infraestructura ferroviaria han sido limitadas; tan solo para 1994 del total del presupuesto a los ferrocarriles, 5 mil 300 millones de nuevos pesos , únicamente mil millones de nuevos pesos será para infraestructura.

A la deficiente calidad del servicio se suman los sistemas de control de tráfico y telecomunicaciones , los cuales deben ser modernizados , ya que son un cuello de botella tanto para mejorar la operación así como para la seguridad del sistema.

Ferrocarriles cuenta con:

---

<sup>186</sup>Ibidem., pág 10

1575 locomotoras

772 coches de pasajeros

42,200 carros de carga

De éstos 85% se encuentra en estado aceptable, pero el resto, 6 mil 330 unidades, requiere de inversiones importantes para su rehabilitación ó reposición.

Durante los pasados 20 años la carga por ferrocarril se redujo, al pasar de 23% en 1970 a 13% en 93.<sup>187</sup>

El sector público se enfocará primordialmente a la operación y supervisión del sistema ferroviario. No perderá la rectoría del sector, tal y como lo establece el Artículo 28 de la Constitución. En los 4 servicios que ofrece ferronales :

- De carga
- De pasajeros
- De Terminales Intermodales
- De Terminales Interiores de carga.

habrá oportunidades de inversión directa.

Las modificaciones al Artículo 28 de la Constitución , permitirán cumplir con los nuevos proyectos de obra de infraestructura en Ferrocarriles Nacionales estimados en 3500 millones de dólares o el equivalente a una inversión promedio anual de casi 6 mil millones de dólares así como mejorar el comercio y tener servicios más competitivos.

El esquema de privatización de Ferrocarriles Nacionales es global , las empresas extranjeras sólo esperan que el Congreso de la Unión apruebe la Ley Secundaria del Artículo 28 de la Constitución el cual permitirá la inversión nacional e internacional en los ferrocarriles para así poder entrar al concurso , con ésto se contempla que el Estado Mexicano conserve la propiedad de las vías ferreas y sus derechos de vía.<sup>188</sup>

Existen 3 objetivos fundamentales con la inversión:

- 1) Consolidar a Ferronales como una empresa moderna rentable y comercialmente competitiva.
- 2) Alcanzar la autosuficiencia para asegurar su desarrollo autónomo y sostenido a largo plazo.

<sup>187</sup> *ibidem*.. pág 10

<sup>188</sup> "Hasta 49% la participación extranjera en ferrocarriles" . en EL FINANCIERO, México D.F. 31 ,Marzo 1995. Pág. 12

3) Garantizar el cumplimiento de sus funciones estratégicas de apoyo al desarrollo económico del país y de apertura comercial hacia el exterior.<sup>189</sup>

Aunque hay mucho que hacer en ferrocarriles , aún no está del todo clara la participación de la iniciativa privada en ese sector, por lo que la actualización y desarrollo de Ferronales será un punto importante a tratarse en el sexenio de Ernesto Zedillo .

Como sabemos, Ferronales opera actualmente en las peores condiciones, pues el retraso, los congestionamientos, pérdidas de unidades y gastos adicionales hacen que los usuarios se quejen constantemente, pues dejan sus productos fuera de competencia a nivel internacional.

El sector manufacturero del país es uno de los principales afectados y demandó una transformación radical en la operación , comercialización y la construcción de vías adicionales, ya que actualmente 49 por ciento de las toneladas - kilómetro transportadas por todo el sistema se realiza en sólo 9 por ciento del total de la red calculada en 26 mil kilómetros.

Los particulares propusieron:

- Mayor flexibilidad en la formación de trenes unitarios.
- Disminución en los tiempos de tránsito.
- Desarrollar el sistema de Doble Estiba
- Reducción de requisitos administrativos.
- Construcción de vías.
- Rehabilitar y modernizar las vías existentes.
- Incrementar la infraestructura como talleres, terminales, y equipo especializado.
- Igualar tarifas en todo el país con los de la frontera norte.
- Establecer programas de calidad con enfoque de servicio al cliente de ferrocarriles.
- Establecer políticas claras en precios y servicios.<sup>190</sup>

Es importante llevar a cabo estas acciones, ya que la competitividad de las diferentes ramas productivas, ante la apertura comercial de México y el Tratado de Libre

<sup>189</sup>"Ambicioso plan para recuperar a las comunicaciones", en EL FINANCIERO, México, D.F., 19 Enero, 1994, pág. 22

<sup>190</sup>"Pierden Competitividad los Usuarios del Sistema ferroviario" en EL FINANCIERO, México, D.F., 26 Mayo, 1994, pág. 21

Comercio , se basa en gran parte en la eficiencia y los costos de los servicios que se obtengan mediante la utilización del ferrocarril.

Pero definitivamente el paso más importante está dado, y es el estar conscientes de la importancia de invertir en este sector , sobre todo con la privatización de los puertos se va a requerir del ferrocarril como medio de transporte determinante en las exportaciones e importaciones del país, los puertos necesitan accesos ferroviarios los cuales los conecten con los principales centros de distribución del país a un costo más bajo. Aunque las inversiones en ferrocarriles en los últimos meses han sido mayores, es necesario que se distribuyan de tal forma que exista una adecuada red de vías ferreas que den un servicio eficiente para el traslado de mercancías.

*En un país tan grande como México es de vital importancia un Ferrocarril moderno.*<sup>191</sup>

La paraestatal Ferrocarriles Nacionales de México, elaboró un programa de modernización del transporte ferroviario para el período 1992-1994 con una inversión por 2,500 millones de dólares. El 42% de los recursos los aportará el gobierno federal, el 30% serán créditos internos y externos, y el 28% restante será capital privado.

Los empresarios mexicanos ya participan en áreas del transporte por ferrocarril. La empresa gubernamental se propone elevar la participación privada, sin que ello constituya la venta del organismo, tal y como lo determinó la S.C.T. Con capital privado se promueven los ferropuertos de Monterrey, San Luis Potosí, Celaya y Tehuacán. También las terminales de contenedores de Huhuetoca, Guadalajara y Monterrey. los empresarios establecerán un centro de distribución de vehículos en la terminal de carga de Pantaco, y se promoverán terminales automotrices en Guadalajara, Ramos Arizpe y Aguascalientes.<sup>192</sup>

A finales de 1992 entró en funcionamiento el proyecto de ferrocarril entre los puertos de Galveston, Texas y Coatzacoalcos, Veracruz, con trenes internacionales unitarios y fletes internacionales.

---

<sup>191</sup>"Imprescindible el desarrollo de puertos para competir : Tribasa".en EL FINANCIERO, MEXICO, D.F., 4 Mayo 1994. pág. 22 F

<sup>192</sup>Tamayo Jorge: Op Cit p 193

En Pantaco, la empresa de Terminales Intermodales Mexicanas explota el servicio de contenedores donde se instalaron con inversión particular dos grúas de marco para agilizar operaciones. Con ese mismo esquema ya operan las terminales de granos de morales, Nuevo León, y Lagos de Moreno y Atotonilco en Jalisco.

Además los empresarios participan en la reparación y rehabilitación de equipo de fuerza tractiva y de arrastre, reparación de espuelas e instalaciones de carga y descarga, y la propia construcción de ferropuertos.

También se contempla incorporación de la de la iniciativa privada en la instalación de tecnología moderna, como el uso de satélites para los sistemas de cómputo y comunicación.

En este nuevo sexenio (1995 - 2000) bajo la administración del Presidente Ernesto Zedillo, se vislumbra una nueva esperanza para los ferrocarriles, en su Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000 el Presidente Zedillo menciona la promoción al sistema ferroviario, así como lo importante que es la inversión tanto nacional como extranjera para el desarrollo de éste rubro.

Con la privatización de FNM se producirá un crecimiento de la red ferroviaria de 10% ,mismo que hasta principios de 1995 totalizaba 26 mil kilómetros de vías, asimismo se incrementó el número de vagones en 5% .

Con la privatización se espera duplicar el volumen movilizado por éste medio , se pretende pasar de 54 millones de toneladas a 100 .<sup>193</sup>

Con lo anterior , podemos concluir diciendo que el impacto que traerá consigo la privatización de los puertos repercutió de manera directa y positiva en el sector ferroviario, como un punto clave en el buen funcionamiento de esta política de apertura que nuestro país vive actualmente, efectivamente podemos ver que todavía falta mucho por hacer en éste rubro, pero también vemos que ya hemos adelantado ,proponiendo justo lo que hacía falta, la privatización de los ferrocarriles, y lo más importante se tienen objetivos claros de lo que se quiere alcanzar.

---

<sup>193</sup> "Atractivos aderezos a la privatización de Ferronales, ofrecen a la IP" en EL FINANCIERO, México, D.F. 26 abril 1995. pág. 10

### 3.4.2 Carreteras

Este sector a diferencia del ferroviario es el que más ha captado inversión privada directa hasta la fecha. No obstante la red de carreteras todavía resulta insuficiente, por lo que es necesario seguir aumentando su cobertura, ampliando y reconstruyendo los tramos con alto nivel de tráfico, con el fin de armar una gran red de autopistas de altas especificaciones.

*El reporte de la SCT indica que dentro del programa nacional de autopistas a la fecha se han concesionado 4 607 km. de carreteras , de los cuales 3,454 km. corresponden a particulares, 916 a gobiernos de los estados y 237 km. a Banobras.<sup>194</sup>*

La SCT indicó que la participación del sector privado en la construcción y operación de carreteras y operación de autopistas continúa siendo la estrategia del Gobierno Federal para complementar las actividades del mismo y los gobiernos de los estados. (ver anexo1)

El gobierno estima que para el año 2000 el país necesitará 16,000 kilómetros de modernas autopistas de cuatro carriles. En este sexenio se construye la tercera parte de esa longitud .

Se inició con un programa de 4,000 kilómetros , que supuestamente se concluyó en 1993 , pero será ampliado a 6,000 kilómetros.

*Con una inversión de 7 mil 508 millones de N\$ se han creado proyectos concretos para concesionar mil 700 kilómetros de autopistas, los cuales se sumarán a los 4 mil 500 km y 7 puentes internacionales que se concluirán a finales de 1994, con un gasto cercano a los 12 mil millones de dólares, con aportación de la iniciativa privada de 90% . Según la SCT existen adicionalmente otros 2 mil 400 km de carreteras con las mismas posibilidades las cuales formarán parte de una 2a. fase del programa de autopistas para el período 1995-2000.<sup>195</sup>*

<sup>194</sup>"Es insuficiente red troncal de carreteras" en REFORMA, México, D.F., 27 abril, 1994. pág. 29

<sup>195</sup>"Aporta la iniciativa privada 90% de la inversión total en carreteras", en EL FINANCIERO, México, D.F., 9 Diciembre 1993, Pág. 12

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes pretende comunicar al país a través de 10 ejes carreteros fundamentales que unan a ciudades grandes, medianas y pequeñas, con puntos fronterizos donde existen aeropuertos y cruces internacionales, y obviamente con puertos marítimos. Esto definitivamente es parte del impacto que se dió a raíz de la privatización de puertos.

De acuerdo con la división territorial para construir las carreteras, éstas se encuentran unidas a los ferrocarriles, los puertos y los aeropuertos, para que el país tenga un sistema de transporte multimodal.

La SCT definió que los 10 ejes carreteros serán los siguientes:

- 1) Ensenada-Tijuana-Mexicali-San Luis Rio Colorado-Nogales-Hermosillo-Guaymas, Los Mochis-Topolobampo-Culiacán-Mazatlán-Guadalajara-México, D.F.
- 2) Ciudad Juárez-Chihuahua-Delicias-Jiménez-Camargo-Torreón- Zacatecas-Aguascalientes-León-Irapuato-México D.F.
- 3) Nuevo Laredo-Monterrey-Saltillo-San Luis Potosí-Querétaro- México, D.F.
- 4) Reynosa- Monterrey-Saltillo-Torreón-Durango
- 5) Manzanillo-Colima- Guadalajara-Lagos- León-Aguascalientes
- 6) Acapulco- Chilpancingo-Cuernavaca-México, D.F.-Puebla-Veracruz.
- 7) Tampico-Tuxpan-Pachuca-México, D.F
- 8) Cancún-Mérida-Campeche-Ciudad del Carmen-Villahermosa-Coatzacoalcos-La Tinaja-Córdoba- Puebla-México, D.F
- 9) Tapachula-Arriaga-Tuxtla Gutiérrez-Acayucan-La Tinaja-Córdoba-Puebla-México, D.F.
- 10) Tampico-San Luis Potosí -Lagos de Moreno-Guadalajara-Manzanillo.<sup>196</sup>

En esos 10 ejes se contempla inversión privada , la cual se canaliza a la mayoría de los tramos trazados por la SCT , aunque algunos forman parte de la actual red de carreteras libres o de cuota, operada por el Estado.

Hasta agosto de 1992 , la SCT otorgó 40 concesiones para la construcción y administración de carreteras con una longitud de 3900 kilómetros , o sea, casi los 4,000 de la meta sexenal.

---

<sup>196</sup>MARQUEZ MENDEZ, Alfredo; *Op. Cit.*, pág. 78

*En esos proyectos se han invertido hasta ahora 8,900 millones de dólares , de los cuales el Estado aportó el 23% y los empresarios, mediante canalizaciones directas de capital y financiamiento interno y externo, el 77% restante.*<sup>197</sup>

La última concesión de ese paquete de 40 tramos fué la autopista México-Guadalajara , de 340 kilómetros, ganada por las tres empresas constructoras más importantes del país.

Para hacer atractiva la inversión privada, la SCT y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público , elaboraron un paquete de medidas que hacen completamente rentable la aportación de capital en esa área de la infraestructura.

Todos estos esquemas de la SCT y de la SHCP pretenden que los empresarios inviertan en la construcción de carreteras ante las limitaciones financieras del gobierno.

Los bancos comerciales, las casas de bolsa, y el organismo descentralizado Caminos y Puentes Federales de Ingresos, argumentan que carecen de los recursos económicos suficientes, por lo que se recurre de manera amplia a los empresarios para que aporten su capital. En los proyectos futuros se contempla darle prioridad a la inversión extranjera en carreteras.

Si bien las carreteras son las que muestran en mayor grado la participación privada, y abren espacios al capital extranjero , otras áreas de la infraestructura de comunicaciones y transportes perciben inversión de los empresarios.

El nuevo marco jurídico para Caminos, Puentes y Autotransportes Federal, prevé ampliación de plazos de las concesiones hasta por 50 años , actualmente dicho plazo es de 30 años, desregulación de tarifas y se reduce el margen de discrecionalidad de la SCT para el otorgamiento de concesiones y permisos.<sup>198</sup>

Estos 50 años representará una garantía para los inversionistas e impulsará el desarrollo de nuevos proyectos carreteros. Así será posible darle continuidad al intenso

---

<sup>197</sup>Ibidem; pág 78.

<sup>198</sup>OPALIN, Leon: PROGRAMA NACIONAL DE AUTOPISTAS, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1990, pag. 12

programa que se desarrolla en México para mejorar las vías terrestres. Y con esas modificaciones se alentará la inversión.

Al aplicarse ese nuevo esquema , todos los sectores participantes saldrán beneficiados, y los resultados serán más alentadores y las oportunidades de crecimiento para las constructoras participantes en ese tipo de obras serán mayores. De aprobarse esos cambios se estima que en mediano y largo plazo las tendencias de las cuotas de peaje bajarán gradualmente conforme transcurra el tiempo de la concesión.

Las cuotas más altas en el mundo por uso de autopistas, en México el promedio es de 483.70 pesos el kilómetro , mientras que en Estados Unidos son 277.90 pesos.

El Estado propietario de una red carretera de cuota de 1,200 kilómetros , construidos en los últimos 25 años , concesionará también esas vías, actualmente en operación , y con la garantía de que son autopistas muy transitadas.<sup>199</sup>

La inversión extranjera en carreteras podrá llegar a ser del 100%. La Cámara de Diputados aprobó el 7 de diciembre ,1993 por 355 votos a favor y 32 en contra el dictamen de la iniciativa de Ley de Caminos y Autotransporte Federal.

Esta nueva ley se refiere que en materia de inversiones con la finalidad de contar con una infraestructura carretera moderna y un servicio de transporte acorde a las necesidades del país, a los recursos federales se han sumado los de los particulares en la realización de grandes obras de infraestructura , vía la concesión de su construcción y explotación.

Esta iniciativa responde a diversas líneas estratégicas:

- Dar seguridad jurídica a inversionistas en infraestructura y prestación de servicios.
- Garantizar una oferta adecuada de moderna infraestructura acorde a la tecnología de los nuevos vehículos , que evite el congestionamiento en las principales vías y permita efectuar una adecuada conservación y mantenimiento de las carreteras existentes.

---

<sup>199</sup>"Concesión carretera a 50 años , garantía para los inversionistas". en EL ECONOMISTA, México,D.F.,

El programa Nacional de Autopistas , que entrará en su 2a. fase durante 1994, contempla la construcción de obras que suman 2,369 km, así como la definición de nuevos proyectos con recursos privados y algunos con cargo al gobierno federal y administraciones estatales.

Las autopistas que se construyan en los próximos años deberán tener un efecto multiplicador para que el país pueda desarrollarse económicamente . Asimismo se realizarán con base a un nuevo marco legal tanto en el mecanismo de licitación ,las garantías y el fondeo externo. Se estima que serán necesarios 6 mil kilómetros más que requerirán una inversión superior a los 30 mil millones de N\$.

El Subsecretario de Infraestructura de la SCT, reconoció que la infraestructura carretera y los cruces en la zona fronteriza entre México y Estados Unidos están subutilizadas en un 50% debido a "cuellos de botella" en las aduanas y almacenes, aceptó que hay rezagos en el mantenimiento de los 243 mil km de la red federal carretera, toda vez que el 60% está en malas condiciones, 30% regular y sólo el 10% en buenas.

Los puntos que deberán cubrir son:

- 1) Integrar corredores de transporte completos
- 2) lograr una mejor conectividad con las redes urbanas y con los puertos aereos, marítimos y fronterizos..
- 3) Establecer conexiones intermodales en la red, incluyendo terminales de transferencia y acceso al ferrocarril.
- 4) incorporar sistemas y tecnologías adecuadas para la operación de autopistas de cuota.
- 5) Desarrollar areas de servicios. <sup>203</sup>

Este sector como se mencionó al principio, ha recibido mayor inversión tanto privada como parte del presupuesto de la SCT, ésto es muy importante porque definitivamente las carreteras junto con la red ferroviaria son los principales puntos de acceso para nuestro comercio exterior, y dependiendo del buen estado y mantenimiento de los mismos, se incrementarán las exportaciones para beneficio del país. La inversión a las carreteras y el presupuesto que le otorga la SCT es en respuesta al impacto de la privatización y de acuerdo a los planes futuros, se pretende seguir invirtiendo en

<sup>203</sup>"Urge nuevo marco legal para concesionar la construcción de autopistas", en EL FINANCIERO, México, D.F., 7 Abril, 1994. pág. 28

carreteras con el fin de mejorar el acceso a los principales puertos. Es importante que se continúen concesionando las carreteras a la iniciativa privada, pues a raíz de que empezó la inversión privada se incrementó considerablemente la red carretera, aunque definitivamente las cuotas en las carreteras recién privatizadas son muy altas y éste punto se tendrá que negociar con las autoridades respectivas a fin de obtener costos razonables.

Hay todavía mucho por hacer en estos sectores tan importantes para nuestro país, y sobre todo con la apertura comercial que vivimos.

### **3.5 El Caso del Puerto de Manzanillo**

En éste inciso trataremos el caso específico de uno de los principales puertos del pacífico, que es Manzanillo, veremos su repercusión a raíz de la recién promulgada Ley de Puertos así como su recién constituida Api.

Manzanillo es un puerto comercial de alta eficiencia para el manejo de contenedores, instalaciones especializadas para terminales graneleras, agrícolas y minerales.

El Puerto de Manzanillo es para México " La Puerta del Pacífico" al comercio internacional. Ubicado en la costa oeste del país, Manzanillo es un puerto estratégico y de gran potencial para el comercio con los países de la Cuenca del Pacífico, en especial, con sus principales socios comerciales (E.U y Canadá), así como con los países que conforman la zona más dinámica a nivel mundial, tales como Japón, Corea, Singapur, Hong Kong, Australia y Nueva Zelanda.<sup>204</sup>

Asimismo, es el principal vínculo entre el pacífico y el corredor industrial y comercial más importante del país conformado por las zonas occidente y centro, donde se concentran importantes desarrollos industriales y agrícolas como son Jalisco, la zona del Bajío, el Estado de México y el D.F. (ver anexo 2)

---

<sup>204</sup>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; SERVICIOS PORTUARIOS DE MANZANILLO, COLIMA, Mexico, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Nov. 1992, pág. 5

Los volúmenes de carga de altura operados en Manzanillo lo colocan como el 2o. puerto mexicano del pacífico y el 4o. a nivel nacional. Sus participaciones en el total de la carga del país son de 10.6% para tráfico de altura y 3.2% en cabotaje. Su potencial es todavía muy elevado, lo cual se refleja en los significativos crecimientos observados en los últimos años, los mayores en el sistema portuario nacional.<sup>205</sup>

Manzanillo es un puerto de alta eficiencia, dotado de moderna infraestructura y especializado en el manejo de contenedores, graneles agrícolas, y minerales. Su productividad es elevada, comparándose favorablemente con el resto de los puertos del país.

El potencial de éste puerto es extraordinario y será antes de que concluya el siglo, el puerto de más importancia para la economía regional del país, y para el manejo de carga del pacífico hacia la región del Bajío, hacia la costa oeste de Estados Unidos, hacia el atlántico y Europa, además de ser el gran receptor y emisor de la Cuenca del Pacífico.

Por otra parte, Manzanillo tiene un gran potencial para la industria de cruceros, la ciudad y sus alrededores son uno de los destinos turísticos con mayor movimiento.

Sus enlaces carreteros y ferroviarios lo comunican con las principales ciudades y centros productivos del país. Mediante el servicio especializado de trenes unitarios, Manzanillo se une con los puertos de Altamira, y Tampico en el Golfo de México.

A través de la Nueva Ley de Puertos, se establecen las bases para la descentralización y privatización de los puertos y sus instalaciones, con el fin de lograr una operación portuaria moderna y fomentar la competencia, tanto dentro de cada puerto, como entre los distintos puertos.

*"Hasta septiembre de 1994 había movido dos millones 860 mil toneladas de carga, 12% más que en 1993 y 6% más de lo previsto, y la tendencia general es que siga creciendo en manejo de mercancía. Además para el mismo periodo del año se había recibido 344 buques contra 272 en 1993. Y en el muelle especializado con dos gruas de*

---

<sup>205</sup>SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y PUERTOS MEXICANOS;  
MANZANILLO, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1993, Pág. 34

*más de 40 metros de altura destinadas al movimiento de contenedores , de barcos a transportes terrestres y viceversa habla movido 44 mil 750 teus." <sup>206</sup>*

#### Características del Puerto de Manzanillo:

- 1) Localización Geográfica: 19o. 04' 00" Latitud Norte  
104 o 19' 00" Longitud Oeste
- 2) Zona de Influencia: Aguascalientes, Colima, D.F, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Queretaro, San Luis Potosí.
- 3) Aeropuerto Internacional: a 32 kilómetros.<sup>207</sup>

El 1o. de Febrero, 1994., se crea la Administracion Portuaria Integral de éste puerto, Manzanillo es un puerto situado estratégicamente, razón por la cual ha recibido mayor inversión privada que cualquier otro puerto, a la fecha podemos ver que Manzanillo ya cuenta con terminales graneleras y minerales eficientes que optimizan la operación de los barcos y a su vez se reduce el tiempo de estancia de los barcos trayendo consigo mejores tiempos de tránsito y disminución de costos.

De la función específica de la API en Manzanillo no hablaremos, pues ya se mencionó en el inciso de la Administracion Portuaria Integral.

Manzanillo ha sido uno de los puertos en los que ha habido mayor inversión, en 1993 se instalaron gruas portacontenedores, y se puso en operación la moderna terminal especializada en el manejo de contenedores y la SCT otorgó 9 concesiones para la construcción y operación de terminales diversas con una inversión de 192.3 millones de nuevos pesos, infraestructura que incrementará considerablemente los volúmenes de carga.<sup>208</sup>

Esta API inicia su operación con capital del Gobierno Federal para posteriormente, licitar la venta de su acciones y dar paso al proceso de privatización.

<sup>206</sup>"Al modernizar Manzanillo, el país contará con un puerto de primer mundo." en EL FINANCIERO, México D.F. 14 de Noviembre 1994. pág. 72

<sup>207</sup>Ibidem., pág. 2

<sup>208</sup>ARMAS, Octavio: TERMINAL MARITIMA DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE MANZANILLO, COLIMA, Tesis para obtener el grado de Ingeniero Civil, México, D.F., Facultad de Ingeniería, U.N.A.M., 1993. pág. 16

La SCT concesionó a la administración portuaria de Manzanillo la administración integral y jurídica del puerto de Manzanillo en Colima.

La concesionaria mantendrá su estructura de capital y su consejo de administración con el fin de que el control de la empresa recaiga en los socios mexicanos.

La empresa administradora tendrá que someter a la SCT , los acuerdos de fusión, escisión , disminución de capital pagado, fijo o variable de la sociedad o de retiro de aportaciones de los accionistas que provoquen un cambio en el control administrativo de la empresa.<sup>209</sup>

La API se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario que deberá entregar a la dependencia, para su aprobación, dentro de los 90 días siguientes a la fecha del título expedido.

La Secretaría será responsable del dragado de mantenimiento que se efectuaría del 15 de agosto al 15 de septiembre, de 1994.

En materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente la concesionaria deberá cumplir con las disposiciones legales reglamentarias y administrativas, así como los tratados internacionales celebrados y ratificados por México.

La autorización menciona las reglas de operación , celebración de contratos, eficiencia y productividad de puerto, características de los servicios, responsabilidades de la concesionaria, regulación tarifaria y seguros, así como la verificación e información.

La concesión será por 50 años y podrá ser revocada si la empresa no cumple con las obligaciones previstas en el mismo, o por interrumpir la operación ó Servicios al público, sin causa justificada.

### **3.5.1 Terminal Marítima de Contenedores en Manzanillo**

En 1993 se inauguró la nueva terminal de contenedores en Manzanillo, que permitirá eficientar su servicio por las características que tiene una terminal de esta magnitud, mismas que a continuación mencionaremos.

---

<sup>209</sup> "Concesiona la SCT la administración integral del puerto de Manzanillo", en EL ECONOMISTA, México, D.F., 3 Febrero, 1994. pág.30

Las terminales marítimas existen con el propósito principal de efectuar intercambios de carga entre vehículos marinos y terrestres, para que ésto se lleve a cabo es necesario contar con el equipo necesario para el manejo de los artículos involucrados.

Las terminales pueden ser diseñadas para manejar un tipo de mercancía específica , mercancía de categoría compatible o semejante o una mezcla de ambas.

Existen 3 tipos de terminales:

- 1) Terminales de carga
- 2) Terminales Industriales
- 3) Terminales de Carga General

La infraestructura en una terminal portuaria puede ser dividida en:

- 1) Marítima, que la constituyen básicamente las instalaciones de Atraque.
- 2) Terrestre, formada por los patios de almacenaje de contenedores y los almacenes para consolidación ó desconsolidación de mercancías.
- 3) Conexión con otros medios de transporte.

Una terminal de contenedores esta situada en la orilla del puerto, formando el punto de contacto entre los sistemas de transporte marítimo y terrestre, constituyendo un terreno equipado con un conjunto completo de instalaciones que se ocupan de la carga y descarga de los buques, el almacenamiento de la carga, la entrega de los contenedores y su carga, la operación y mantenimiento de los distintos equipos.<sup>210</sup>

Dicha terminal, tiene como función, desempeñarse como el centro preciso del sistema de transporte intermodal coordinado por mar y tierra. El éxito ó el fracaso del transporte depende de si la terminal de contenedores puede ser operada en forma eficiente o no.

*La nueva terminal de contenedores en Manzanillo cuenta con 2 grúas fijas de construcción española con capacidad para descargar de 30 a 40 contenedores por hora, reduciendo la estadía de los buques y costos de operación.<sup>211</sup>*

---

<sup>210</sup>ARMAS, Octavio: *Op.Cit.*, Pág. 8

<sup>211</sup>*Ibidem.*, pág. 13

Dicha terminal es operada por SERPOMAN (Servicios Portuarios de Manzanillo) y de la cual se busca que únicamente se manejen buques con carga contenerizada, de no ser así, los buques serán enviados a los muelles convencionales de carga donde trabajarán como se hacía anteriormente.

También cuenta con 4 grúas tipo Transtainer ó grúas de marco, así como con 4 plataformas más con sus tractocamiones.

Se han colocado , inclusive, accesos ferroviarios para el transporte de contenedores por éste medio.

Establecido éste servicio especializado de contenedores , Manzanillo que inició con una baja productividad en el movimiento de éste moderno sistema de transporte de carga, ha logrado llegar a los índices internacionales y hasta 1994 tenía un promedio de 53 contenedores hora-buque. Se pretende lograr mover 70 mil teus, aunque ésto no es suficiente , pues la terminal está diseñada para manejar 180 mil teus. <sup>212</sup>

Manzanillo es un claro ejemplo de desarrollo portuario, y ésto definitivamente es sólo el principio, pues es un puerto con mucha proyección, y podemos observar que el comienzo es bastante bueno, y estamos viendo resultados favorables.

La sociedad mercantil Servicios Portuarios de Manzanillo que se encarga ahora de las operaciones del puerto , deberá transferir sus actividades en los muelles y en la prestación de servicios a la iniciativa privada para transformar Manzanillo y que como puerto marítimo adquiera y mantenga su eficiencia de nivel internacional, con costos inferiores. De acuerdo con las perspectivas de las autoridades, éste puerto está destinado a convertirse en un verdadero puerto de transferencia de gran actividad. Esto es, transferir la carga, especialmente contenedores de los grandes barcos de los países de la Cuenca a embarcaciones más chicas que se dirijan al sur, norte o ambos.

El puerto tiene capacidad para establecer otra terminal de contenedores y establecer incluso otras dos gruas de pórtico especializadas como las que ya están funcionando. El puerto se prepara para la transformación en la que se encuentra , pero deberá ser

---

<sup>212</sup>"Inaplazable , la privatización portuaria de Manzanillo: Carlos de la Madrid" en EL FINANCIERO, México D.F.: 17 Noviembre 1994, pág. 38

más intensa para 1995 y que la API como encargada de la planeación del puerto ha proyectado.

Manzanillo se descentraliza , se privatiza y se dice que entre las grandes facilidades que ofrece a los inversionistas , está la extraordinaria ubicación tanto para enviar como para recibir mercancía en el pacífico, como para hercla llegar al golfo.

El gobierno de Colima, deberá preocuparse por modernizar carreteras, por abaratar costos de transporte , por eficientar servicios de ferrocarriles y por establecer una nueva, competitiva y adecuada relación laboral en las terminales marítimas.

Al final de la tesis presentamos cuadros estadísticos en donde podemos ver el movimiento de carga en Manzanillo, tanto en importaciones como exportaciones , así como su infraestructura: (ver anexos 3,4,5,6).

### **3.5.2 Manzanillo un puerto concesionado**

Las terminales de contenedores de Manzanillo, Veracruz y Altamira fueron concesionadas el pasado 7 de julio de 1995, ésto fue mediante un concurso de propuestas ecoómicas.

El objetivo de ésta licitación es incentivar el negocio y un mayor volumen de la carga.

Para la licitación de Manzanillo compitieron las siguientes empresas:

- Triturados Balsáticos y Derivados (TRIBASA) y American President Lines (APL)
- Mitsui Osk y United Infraestructure
- Transportación Marítima Mexicana (TMM) y Stevedoring Services of America (SSA)

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) representada por el Coordinador de Puertos y Marina Mercante , Alfredo Baranda, realizó la apertura de las propuestas económicas para la concesión de las Terminales Especializadas de Contenedores (TECS) de Altamira, Veracruz y Manzanillo.

Manzanillo se concesionó a TMM y SSA. Estos ofrecieron la cantidad de 211 millones 325 mil 293 nuevos pesos versus 54 millones de nuevos pesos que ofrecieron sus competidores.. Además TMM pagará adicionalmente 82 millones 219 mil 892 nuevos

pesos por el equipo y 10 millones de nuevos pesos por la firma del contrato de cesión. Lo anterior hace un total de 303 millones 545 mil 185 nuevos pesos que serán erogados por la naviera, quien al parecer ya tenía esto planeado, pues apostó mucho dinero para obtener esta concesión, por lo menos 4 veces más que sus contrincantes.

En Manzanillo la inversión proyectada era de 5 millones de dólares y un movimiento de 60 mil contenedores anuales, que la primera fué superada totalmente y la segunda podría alcanzar un movimiento de 90 mil cajas al año.

La terminal de Manzanillo manejó el año pasado 63 mil 809 teus y en los primeros 5 meses de 1995 un total de 27 mil 775 teus.<sup>213</sup>

Las ofertas de los puertos concesionados Altamira, Manzanillo y Veracruz superaron todas las expectativas. La concesión de las TECS darán un global de 979 millones 539 mil 594 nuevos pesos.

Una vez asignados los ganadores, los Consejos de Administración de las APIs, emiten el fallo respectivo, luego de recibir la opinión favorable de las Comisiones Intersecretarial de Desincorporación y Federal de Competencia Económica.

Existen temores de que se lleven a cabo prácticas monopólicas, pero definitivamente eso se controlará a través de reglamentaciones. Estas prácticas discriminatorias que se podrán detectar y si llegaran a existir, es decir, que los operadores otorguen tarifas preferenciales sólo a algunas empresas, la Coordinación de Puertos y Marina Mercante junto con la Comisión Federal de Competencia actuarían al respecto.

Fuentes de la SCT y del sector privado dijeron de que a pesar del resolutivo final de la API, autoridades del gobierno tendrán que evaluar el plan de negocios y proyectos de expansión de las empresas finalistas. Aunque es un hecho que el gobierno no revocará la decisión de las APIs respecto a los ganadores.

La concesión de terminales será por un período de 20 años aunque la mayoría de las compañías participantes en el proceso de desincorporación consideran que éste período es insuficiente, por lo que debe plantearse la posibilidad de apliarlo otros 10 años más.

---

<sup>213</sup>"Marea Alta", en EL FINANCIERO, México D.F. 10 de julio 1995, pág. 42

La función de las compañías ganadoras debe carecer de un sentido lucrativo y valorar la proyección de los planes de expansión de la terminal, así como las características operativas de cada una de las alianzas.

La compañía estadounidense, Stevedoring Services of America (SSA) en alianza con TMM, es una de las principales firmas de servicios portuarios que tienen presencia en la mayoría de los puertos de Estados Unidos. Con la apertura comercial, la filosofía de la SSA es la de ampliar sus servicios sobre todo con los mercados emergentes con amplias posibilidades de desarrollar servicios multimodales. Esto sin duda, significa cierta garantía para el desarrollo de la terminal de Manzanillo, desgaciadamente ahora es muy pronto para emitir juicios, pero estamos conscientes que se tienen los factores para lograr una terminal de primer nivel.

TMM y SSA dijeron a través de un comunicado que la resolución gubernamental representa una gran oportunidad ya que Manzanillo es uno de los puertos con mayor potencial de desarrollo en la Cuenca del Pacífico, además de la influencia que tienen en las actividades económicas del país.<sup>214</sup>

TMM que participó con 80% de la empresa conjunta, dijo que la asociación con la firma extranjera le generó ventajas tecnológicas y de operaciones por el liderazgo que ésta mantiene en el negocio de estibadores de Estados Unidos.

SSA demuestra su compromiso de participar en el desarrollo de la infraestructura con un apoyo adicional a la promoción de exportaciones mexicanas.

TMM tiene gran interés en éste proceso, lo ve como una medida que le permitirá alcanzar ventajas operativas en Manzanillo, el cual tiene grandes pérdidas operativas por la falta de infraestructura.

La alianza para la operación de ésta terminal garantiza el compromiso de eficiencia y competitividad planteados en la privatización portuaria, así como la posibilidad de ofrecer mayores beneficios de productividad a los usuarios.

---

<sup>214</sup>"Ratifican TMM y Stevedoring inversiones en Manzanillo", en EL FINANCIERO, México D.F. a 13 de julio de 1995. pág. 10

*La asociación pagará 16 millones de dólares por los equipos de puerto y 34 millones de dólares durante 20 años como renta del contenedor, del cual se obtuvo permiso de operación.*

*Los pagos anunciados son equivalentes en valor presente al pago total establecido en el proceso de licitación . Sin considerar el capital requerido por la concesión y la inversión adicional del proyecto de reconversión , la compañía marítima desarrolla un presupuesto de inyección de capital de 25 millones de dólares, básicamente enfocados al desarrollo de redes de informática. <sup>215</sup>*

Esta nueva operación se une adicionalmente a los planes que la firma espera fortalecer en el desarrollo de sus operaciones de transporte intermodal y modificar el concepto de entrega puerto a puerto por el de puerta a puerta, integrando servicios adicionales como el ferroviario y carretero, donde también tienen planes de participar.

El presidente Zedillo dijo en Manzanillo que: *México sufre graves deficiencias en materia de infraestructura por lo que en los próximos años deberán ser canalizados más recursos del gasto gubernamental a la inversión pública y también promovido un mayor gasto privado en infraestructura básica.*<sup>216</sup>

La ampliación y modernización de la infraestructura portuaria tiene un carácter estratégico para el desarrollo nacional porque fortalece la integración económica del país e influye de manera decisiva en la competitividad del comercio exterior.

El director de la API en Manzanillo, Carlos Cao-Romero señaló que podrá ser hasta 1997 en que se ofrecieran al mercado las acciones de la API en Manzanillo ya que en éste momento representaría una incertidumbre para el inversionista ofrecerle acciones en una terminal que todavía tiene proyectos y está iniciando obras.

Así, el puerto de Manzanillo deberá consolidarse en lo que resta de 1995 y 1996, una vez que empiece a operar la terminal de contenedores y la de uso múltiple con los nuevos inversionistas privados ; firmar los títulos de cesión parcial de derechos con los demás concesionarios y éstos inicien la construcción de las terminales.

---

<sup>215</sup>*ibidem*, pág. 10

<sup>216</sup>"Formaliza Zedillo la venta de puertos" en EL FINANCIERO, México D.F., 21 julio de 1995, pág. 12.

Manzanillo a corto plazo tiene la licitación de una area para la construcción de una terminal que maneje mineral de hierro cuya inversión será elevada porque se tienen que hacer trabajos de dragado, construir un muelle, etc.

También tiene la licitación pública internacional para reubicar hacia el puerto interior unos tanques de melaza que están en el centro de Manzanillo y esto representa una inversión de 2 o 3 millones de dólares.

Es posible que se liciten más instalaciones para suministrar combustible a embarcaciones a flote, así como ver servicio de remolque y otros que presta la empresa Servicios Portuarios de Manzanillo.<sup>217</sup>

En general, consideramos que la Concesión de la Terminal traerá muchas cosas positivas, definitivamente se necesita mucha inversión, pero las compañías ganadoras tienen el interés y el capital para hacer de Manzanillo una terminal de primer nivel.

Esta concesión es un paso concreto para el desarrollo de nuestro comercio exterior, pues no podemos olvidar la ubicación estratégica de este puerto como punto de entrada y salida hacia la Cuenca del Pacífico.

Realmente esperamos que se cumpla todo lo que se ha estipulado y que esta concesión no favorezca sólo a un grupo privilegiado, pues definitivamente y de manera personal, consideramos que la terminal corre el riesgo de volverse una terminal muy cara, esto debido básicamente a la cantidad tan grande que se subastó, ofrecieron 4 veces más que sus competidores, y creemos que fué un gran error pues se sobrevaloró el costo de la terminal, y quizás pretenderán recuperarlo rápidamente, y desgraciadamente esto puede afectar a los usuarios.

Por otro lado, los usuarios esperan verse favorecidos con la concesión, tienen grandes expectativas, pues esto representa mejores instalaciones, mayor rapidez y eficacia para el despacho, arribo, manejo de su carga, así como disminuir tiempos de estadía, e incrementar el volumen de contenedores operados por hora ya sea para carga o descarga, que tanto dinero les costaba.

Aunque el temor de prácticas monopólicas no queda descartado, tendríamos que esperar un tiempo a fin de obtener resultados y saber si están cumpliendo las reglamentaciones establecidas por el Gobierno Federal y la Coordinación de Puertos y Marina Mercante junto con la SCT.

---

<sup>217</sup>"Concesión del Puerto de Manzanillo, hasta 1997" en EL FINANCIERO, Mexico, D.F 31 de julio 1995. pág.17

Manzanillo se vislumbra como un puerto clave en el futuro de nuestro comercio exterior, a pesar de que ha sido uno de los puertos que ha recibido mayor apoyo y con mejor infraestructura , todavía tenemos carencias que esperamos que con ésta concesión y mucho antes de 20 años veamos resultados concretos, es decir un puerto capaz de competir a nivel internacional.

## CONCLUSIONES

A lo largo de la presente investigación quedó demostrado que nuestro país atraviesa por una grave crisis económica que exige el establecimiento de medidas y políticas tendientes a desarrollar esos rubros que han estado descuidados o simple y carentes de una infraestructura necesaria para atender a los requerimientos para lograr el crecimiento económico de México. En este marco se puede observar que el sistema portuario nacional, espera ser revitalizado con la creación de la Ley de Puertos de julio de 1993, se plantea la urgencia de privatizarlos, pues el Gobierno Federal no cuenta con los medios para dar el impulso a su crecimiento.

El sistema marítimo-portuario de un país es un instrumento importante para su desarrollo económico y social, pues representa una gama de posibilidades tendientes a fortalecer la integración de toda nación al sistema económico mundial. A un paso del Siglo XXI, nuestro país ha llevado a cabo alianzas comerciales de gran importancia con el objeto de lograr la diversificación económica, pero para lograr estar a la altura de las economías más fuertes del mundo, debemos tener la infraestructura necesaria para poder estar en términos de igualdad frente a nuestros socios comerciales, así como para poder ser un punto de apoyo para los países más débiles, como los del área centroamericana.

Como quedó demostrado a lo largo de la presente investigación, la obsolescencia de las legislaciones en la materia lo único que provocan es obstaculizar el crecimiento económico de nuestro país, ya que frenan el desarrollo de los puertos, de ahí que el gobierno salinista haya tomado la decisión de impulsar nuevas leyes como la portuaria, la de navegación y comercio así como la de inversión extranjera, con el objeto de dar salida a los conflictos que aquejan a nuestro sistema portuario y al comercio marítimo en general.

En el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994, se planteaba la necesidad de modernizar los puertos. Sin embargo no se dió el auge y la importancia necesarios al desarrollo portuario, aún cuando si se llevaron a cabo medidas como la creación de las APIS y la modificación de las leyes que afectan el sector.

Como lo mencionamos en el tercer capítulo de esta investigación, siguiendo en la misma línea de apertura comercial, y ante la importancia de contar con infraestructura

marítimo-portuaria eficiente, el gobierno salinista se planteó la necesidad de reestructurar el sistema portuario, por lo que el 19 de julio de 1993, se publica en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Puertos, la cual surge a raíz de la propuesta de la privatización de los mismos.

Consideramos que esta ley constituye un gran avance al desarrollo de nuestro país, por permitir regular a los puertos de un modo más simple, propiciando su desarrollo mediante el fomento de la inversión privada extranjera o nacional.

La nueva Ley de Puertos, replantea el papel del Estado en el ramo portuario, debido a que se redefinirán las funciones de autoridad y el régimen normativo de la materia, al fomentar la participación empresarial en la administración y operación de los puertos.

Como lo mencionamos en el capítulo tres, esta nueva legislación establece la organización administrativa de los puertos, mediante la creación de Administraciones Portuarias Integrales (APIS), las cuales serán manejadas por sociedades mercantiles mexicanas o inversionistas extranjeros con autonomía para operar e independencia financiera. Las APIS se darán mediante concesión de un puerto o varios, estas APIS se encargarán de las actividades que antes manejaba el desaparecido organismo de Puertos Mexicanos, las concesiones serán por 20 años prorrogables y de esta forma el gobierno mexicano permite a los inversionistas privados, ser los concesionarios y administradores de los puertos según concurso o licitación pública.

Como se puede observar, este proceso constituye un acto que no atenta en ningún momento contra la soberanía del país, ya que el Gobierno Federal seguirá teniendo control sobre este sector, pero ya no tendrá que desviar fondos tendientes al desarrollo del mismo.

Por lo expuesto en el tercer capítulo de la presente investigación, creemos que la mejor manera de lograr el desarrollo portuario en nuestro país, es la privatización ya que así se desarrollaran de manera creciente, porque entre los principales obstáculos para su desarrollo, encontramos la falta de recursos del gobierno federal, la mala administración de los puertos, y mediante la creación de las APIS se obliga a los inversionistas a cumplir con ciertos requisitos y al establecimiento de programas tendientes al mejoramiento de los puertos.

APIS son sociedades mercantiles legalmente constituídas que asumen todas las funciones administrativas dentro de los puertos, incluyendo planeación, promoción y construcción de infraestructura, quitando al gobierno una gran carga de trabajo y de gasto.

Consideramos que esta Ley portuaria de julio de 1993, no hubiera funcionado, de no haberse aprobado en el régimen salinista la nueva Ley de Inversión Extranjera de diciembre de 1993, que tiene por objetivos captar mayores recursos económicos para impulsar el desarrollo del país y regular el ingreso de capital foráneo.

Esta nueva ley sustituye a una que databa de 20 años atrás, la cual en su época fue buena y se ajustaba a las necesidades del país, por proteger sus intereses, pero en la actualidad ya no hay cabida para una ley tan proteccionista, que lo único que provoca es frenar la entrada de capitales nuevos, con capacidad para desarrollar áreas que han estado descuidadas por mucho tiempo. A pesar de que la nueva Ley de Inversión Extranjera ha sido objeto de innumerables críticas, se ha tachado de anticonstitucional por ser tan liberal, esta estructurada con estricto apego a la Constitución Política y no permite que los inversionistas extranjeros se apropien de bienes que pertenecen al país.

A pesar de tales críticas, esta ley fue aprobada por el Congreso mexicano, por un lado ante la necesidad de nuestro país de captar flujos de capital externo, y por el otro porque esta no representa un peligro para los inversionistas nacionales, ya que no se ponen en desventaja frente a los extranjeros, y tampoco se pretende desplazarlos, por el contrario, esta legislación es una oportunidad para los mexicanos de asociarse con capital extranjero. Esta ley prevee una participación extranjera en las API's del 49%, y el 51% restante quedará en manos de las empresas nacionales. Las concesiones podrán ser hasta de 50 años.

A lo largo de esta investigación, hemos concluido que tanto la administración salinista como la del Presidente Zedillo, han considerado prioritario el desarrollo portuario, es por eso que este último, en su Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000, habla de la necesidad de tener una adecuada infraestructura portuaria, considera esta como un requisito indispensable para lograr el crecimiento económico del país, se plantea a su vez la necesidad de promover la inversión privada, mediante la concesión de la operación de terminales especializadas de contenedores, la privatización de las

terminales de carga general y de la prestación de servicios portuarios para hacer de estos más eficientes y competitivos.

Como hemos mencionado a lo largo de este trabajo, más del 70% de nuestro comercio es manejado en los puertos, por esta razón es necesario el establecimiento y mejoramiento de la infraestructura adecuada para llevar a cabo las operaciones de comercio de bienes y servicios a través del sistema portuario.

Existen diversas razones internas y externas ya explicadas en el capítulo 2, que nos muestran el porque nuestro país ha establecido un modelo de economía abierta, orientada al exterior y generadora de divisas, con una fuerte base exportadora eficiente y competitiva. Así, dejamos asentado que la globalización de la economía, la afluencia de capitales externos y la formación de bloques económicos cambiaron la configuración de la comunidad internacional e impusieron la necesidad de apertura y desregulación de sectores importantes de la economía de nuestro país, así como el fortalecimiento de los medios por los cuales se van a llevar a cabo las operaciones comerciales de México con el exterior.

Como hemos analizado a lo largo de este trabajo, México ante la necesidad de diversificar sus mercados y de insertarse al sistema económico mundial, se ha integrado comercialmente con América Latina, ha participado activamente en el GATT, ingresó recientemente a la OCDE, ha incrementado su relación con los países de la CEE, ha logrado espacios muy importantes con los países de la Cuenca del Pacífico, suscribió un Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, Canadá, con Costa Rica, Bolivia, Venezuela, Colombia, con Chile, etc., con el objetivo de intensificar el comercio de bienes, servicios y a la vez lograr que los flujos de inversión sean más rápidos, equitativos, y la gran parte de estas relaciones comerciales se han llevado a cabo por medio del transporte marítimo, es por eso que consideramos fundamental que se establezcan las medidas necesarias para lograr el crecimiento en la infraestructura marítimo-portuaria, y estamos convencidos de que esto sólo se logrará mediante la privatización.

Consideramos que los acuerdos de nuestro país con el exterior permitirán una mayor competitividad y representa para el país una brillante oportunidad de desarrollo, pero como ya hemos mencionado, para lograrlo debemos contar con la infraestructura

marítimo-portuaria necesaria para la entrada y salida de nuestros productos y los de nuestros socios comerciales.

Se había establecido que en 1994 iban a estar todos los puertos concesionados, pero como era de esperarse ha habido una serie de retrasos y hasta la fecha entre los puertos más importantes ya concesionados encontramos: Puerto Madero, Chis., Veracruz, Ver., Manzanillo, Col., Progreso, Yuc., Lázaro Cárdenas, Mich., Altamira, Tamps.

Como ya hemos mencionado, la privatización portuaria en el país comprometida por la administración anterior quedó inconclusa. Este proceso debe terminarse en 1995, pero únicamente se logrará con la entrada de capital privado nacional o extranjero.

Al final del sexenio anterior se concretaron 17 APIS, dentro del proceso de privatización de los 22 puertos, por lo que los cinco restantes deben concesionarse en 1995.

En este sexenio existen confrontaciones acerca de si vender en este momento a la iniciativa privada o no, las acciones de las APIS de los 17 puertos del país actualmente en manos del gobierno federal, por lo que antes deberán meterse a la bolsa de valores para su venta y revaloración.

No se sabe cuando pero es muy probable que en 6, 12 o 18 meses se tome la decisión de vender las APIS de Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira y Manzanillo, para lograr así su total privatización.

El propio gobierno federal ha determinado que sus recursos tienen que destinarse a sectores prioritarios, por lo que el capital nacional y extranjero es necesario para la modernización de los puertos.

Es evidente que el crecimiento portuario, no se logrará si no se desarrollan todos los sectores relacionados con este, es por eso que el gobierno federal tiene la meta, al concesionar los puertos, de crear un sistema multimodal capaz de competir en costo y eficiencia con los países del Primer Mundo. Con el objeto de hacer nuestro sistema portuario eficiente se requieren inversiones en infraestructura de ferrocarriles y carreteras.

marítimo-portuaria necesaria para la entrada y salida de nuestros productos y los de nuestros socios comerciales.

Se había establecido que en 1994 iban a estar todos los puertos concesionados, pero como era de esperarse ha habido una serie de retrasos y hasta la fecha entre los puertos más importantes ya concesionados encontramos: Puerto Madero, Chis., Veracruz, Ver., Manzanillo, Col., Progreso, Yuc., Lázaro Cárdenas, Mich., Altamira, Tamps.

Como ya hemos mencionado, la privatización portuaria en el país comprometida por la administración anterior quedo inconclusa. Este proceso debe terminarse en 1995, pero únicamente se logrará con la entrada de capital privado nacional o extranjero.

Al final del sexenio anterior se concretaron 17 APIS, dentro del proceso de privatización de los 22 puertos, por lo que los cinco restantes deben concesionarse en 1995.

En este sexenio existen confrontaciones acerca de si vender en este momento a la iniciativa privada o no, las acciones de las APIS de los 17 puertos del país actualmente en manos del gobierno federal, por lo que antes deberán meterse a la bolsa de valores para su venta y revaloración.

No se sabe cuando pero es muy probable que en 6, 12 o 18 meses se tome la decisión de vender las APIS de Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira y Manzanillo, para lograr así su total privatización.

El propio gobierno federal ha determinado que sus recursos tienen que destinarse a sectores prioritarios, por lo que el capital nacional y extranjero es necesario para la modernización de los puertos.

Es evidente que el crecimiento portuario, no se logrará si no se desarrollan todos los sectores relacionados con este, es por eso que el gobierno federal tiene la meta, al concesionar los puertos, de crear un sistema multimodal capaz de competir en costo y eficiencia con los países del Primer Mundo. Con el objeto de hacer nuestro sistema portuario eficiente se requieren inversiones en infraestructura de ferrocarriles y carreteras.

El recién ingresado Secretario de Comunicaciones y Transportes, Ruíz Sacristán, propone la privatización de los ferrocarriles, ya que este sector es uno de los más atrasados en el país, a lo largo de este trabajo pudimos detectar a los ferrocarriles como un punto clave en el desarrollo portuario de México, y por ende en el económico, sin embargo no se le ha dado la importancia necesaria a este rubro que muestra 50 años de atraso.

El Secretario de Comunicaciones y Transportes indicó, que se requiere de una inversión de 10 mil millones de dólares para lograr el crecimiento indispensable de nuestra red ferroviaria, dinero que no tiene el gobierno y por eso es indispensable la entrada de capital privado a este sector, tanto nacional como extranjero. En la actualidad existen varias empresas de Europa, Estados Unidos y Canadá interesadas en invertir en esta área, pero aún no se tiene una idea concreta de como se va a llevar a cabo el proceso de privatización.

A lo largo de este trabajo, pudimos concluir, que no sólo se requiere de la privatización de los puertos, sino también de los ferrocarriles y las carreteras, ya que como mencionamos anteriormente, estos rubros que están íntimamente ligados al sector portuario se encuentran en pésimas condiciones y si estos no se desarrollan, el crecimiento marítimo portuario se verá truncado.

A finales del Siglo XX y principios del XXI, consideramos que es necesario que México cuente con una red ferroviaria lo suficientemente grande y eficiente para ser competitivo con las de sus socios comerciales, ya que aunque se modernicen otros sectores como los puertos, el proceso de crecimiento económico de nuestro país se verá frenado por la falta de infraestructura ferroviaria y carretera.

Se plantea que el gobierno conservará el derecho de vía y dará concesiones a los particulares para que operen, exploten y construyan nuevas vías, la participación extranjera en este sector es igual que en el portuario 49%, frente a 51% de inversión nacional, e igual se habla de concesiones a 50 años. Estos son sólo algunos planteamientos del gobierno, sin embargo aún no se ha establecido nada formal.

Las empresas estadounidenses representan una excelente oportunidad para modernizar nuestro sistema ferroviario, la presencia de líneas ferroviarias de Estados Unidos en nuestro país es muy fuerte, y están trabajando mucho para modernizar la red

ferroviaria de nuestro país, ésto por desgracia afecta a Ferrocarriles Nacionales de México que es una empresa obsoleta, con muchos problemas y que no cuenta con el equipo adecuado.

A la par del desarrollo de la red ferroviaria, es de gran importancia el desarrollo y mejoramiento del sistema carretero, que constituye, junto con el ferrocarril, un medio de entrada y salida de los bienes que ahí se manejan. A raíz de la firma del TLC con Estados Unidos y Canadá, se plantea dar mayor importancia a ambos medios de comunicación ya que una gran parte de nuestras exportaciones e importaciones con los países del norte, son manejadas por transporte terrestre, ya sea ferroviario o por camiones de carga, y aquellas mercancías manejadas por medio del transporte marítimo, requieren de rutas de enlace desde y hacia los puertos. Es innegable el hecho de que en la administración salinista se dió una gran participación privada en nuestra red de carreteras.

A pesar de que ya se han concesionado grandes tramos de carretera a los particulares, aún falta mucho por hacer, si tomamos en consideración que una parte importante de las mercancías que entran y salen hacia y desde nuestro país, son trasladados por la red carretera, la cual constituye el núcleo del sistema de transporte terrestre de México.

El principal problema al que se enfrentan las carreteras, es el hecho de que existe un gran rezago, son insuficientes en cuanto a su cobertura en algunas regiones, no hay seguridad en transportes de carga, y los costos de las carreteras de cuota son muy elevados, y al igual que sistema ferroviario carecen de estudios de logística, proyectos de inversión, capacitación técnica y profesional.

Es necesario que se de prioridad, a los tramos principales de la red federal de carreteras, sobre todo en el aspecto de mantenimiento, en la actualidad hay compañías como ICA que participan con el gobierno federal en el mantenimiento y construcción de nuevas redes de caminos, pero aún no se da una promoción muy fuerte a la privatización en este sector.

Puertos como el de Manzanillo cuentan con buenas redes ferroviarias y con carreteras de hasta cuatro carriles, pero por otro lado ciudades portuarias como Lázaro Cárdenas cuentan con brechas pavimentadas en muy malas condiciones, y vías ferroviarias pésimas.

Al realizar esta investigación nos percatamos de que hay cierta confusión por parte del gobierno federal, ya que les es muy difícil establecer una cantidad específica de lo que se captaría por la concesión de los servicios portuarios, y establece que los puertos serán concesionados a las compañías que presenten las mejores ofertas, situación que se veía muy difícil para las empresas mexicanas, quienes ante la devaluación de diciembre de 1994, parecían estar en franca desventaja frente a las grandes empresas estadounidenses, europeas, japonesas, etc., y ante tal situación los empresarios mexicanos se aliaron con empresas extranjeras, en el caso de Manzanillo, como se menciona en el capítulo tercero de esta investigación, se concesionó a la alianza conformada por Transportación Marítima Mexicana y Stevedoring Services of America quienes ofrecieron una cantidad mucho mayor que cualquier empresa norteamericana o japonesa, causando sorpresa en el medio portuario.

Asimismo, el gobierno del Zedillo, ha determinado que se lanzará hasta el último trimestre de 1995, la convocatoria para el segundo paquete de privatización portuaria que incluirá las terminales de Coatzacoalcos y Salina Cruz, ante lo cual se analizan estrategias comerciales para evitar la saturación de ofertas portuarias.

Hemos observado, que el proceso de privatización portuaria tiene como objetivo dinamizar el transporte marítimo del país insertándolo en el modelo de apertura económica.

Los puertos son un requisito fundamental para el crecimiento económico de México, por un lado, se fomenta la libre competencia de los particulares, por el otro se impulsa la modernización de las relaciones laborales, para establecer una infraestructura adecuada, moderna y suficiente, es por eso que se debe promover la inversión privada nacional y extranjera, con el objeto de traer capitales frescos para que así el gobierno federal pueda deslindarse un poco de la responsabilidad de este sector para fijar su atención en asuntos más importantes.

El Presidente Zedillo, señala en el Plan Nacional de Desarrollo 1995 - 2000, *"que la modernización y ampliación de la infraestructura portuaria y el fomento de la marina mercante tienen carácter estratégico para el desarrollo nacional, pues la ampliación de*

*toda infraestructura es condicionante de la productividad y la competitividad de la economía*<sup>218</sup>

Ante la apertura comercial de nuestro país, es indispensable contar con la mejor infraestructura, para así podernos insertar al modelo económico mundial en un plano de igualdad frente a nuestros socios comerciales, ya que se han llevado a cabo acuerdos comerciales de gran importancia con casi todas las regiones del mundo ante la necesidad que tiene nuestro país de fortalecer su economía, mediante la diversificación de los mercados, y ante la tendencia de los países de establecer alianzas comerciales con uno o varios países y así enfrentar de manera conjunta los problemas de la crisis económica mundial, los retos que nos depara el inicio del Siglo XXI y a la vez fortalecer los lazos de integración entre los países.

A lo largo de esta investigación pudimos observar que la privatización de puertos es un proceso positivo, que nos permitirá ser más competitivos, ya que gracias a esto mejorara enormemente la infraestructura en la materia.

No podemos dejar de lado el hecho de que aunado a la necesidad de la participación privada nacional y extranjera, el papel que juega el Gobierno Federal es determinante, ya que es quien establece las bases reglamentarias para evitar la creación de monopolios, la sobreoferta, y fomenta la libre competencia en bases equitativas, dando las mismas oportunidades tanto a capitales nacionales como a extranjeros. Asimismo, se deben sentar las bases de la simplificación administrativa en esta área, con el objeto de evitar los trámites largos y burocráticos, así como los actos de corrupción de los que son víctimas los usuarios, provocando tanto el estancamiento como el mal funcionamiento del sistema portuario nacional.

Ante la apertura comercial, México debe desempeñar un papel participativo, inteligente e innovador, ya que de lo contrario no será posible cumplir con los objetivos y expectativas que requiere nuestro país para lograr un desarrollo económico.

Esta no es una tarea fácil, ya que el país ahora se encuentra sumido en una crisis, que pone en desventaja a nuestros inversionistas frente a los extranjeros, pero se deben establecer estrategias y tomar las medidas necesarias para fortalecer la economía nacional, y así poder ser un país competitivo al exterior.

---

<sup>218</sup>"Infraestructura portuaria adecuada requisito para el crecimiento: Zedillo". en EL FINANCIERO, México, D.F. 2 de junio de 1995, pág. 25.

Podemos concluir que:

1. Históricamente hablando, hemos comprobado que el desarrollo del comercio marítimo, es de suma importancia en el crecimiento económico de cualquier país, sin embargo el desenvolvimiento de este rubro en nuestro país se ha visto frenado ante la obsolescencia de las leyes que regulan este sector, así como a las excesivas trabas administrativas a las que se ve sujeto este importante renglón de la economía, por lo que consideramos que es vital adaptar o modificar dichas reglamentaciones al contexto económico actual.

2. El proceso de diversificación de mercados que se ha logrado en los últimos años, en nuestro país, se debe al interés del gobierno mexicano de insertarnos al sistema económico mundial, para así lograr la apertura comercial tan importante en nuestro desarrollo y ante esto se requiere contar con la infraestructura necesaria para ser competitivos ante nuestros socios comerciales.

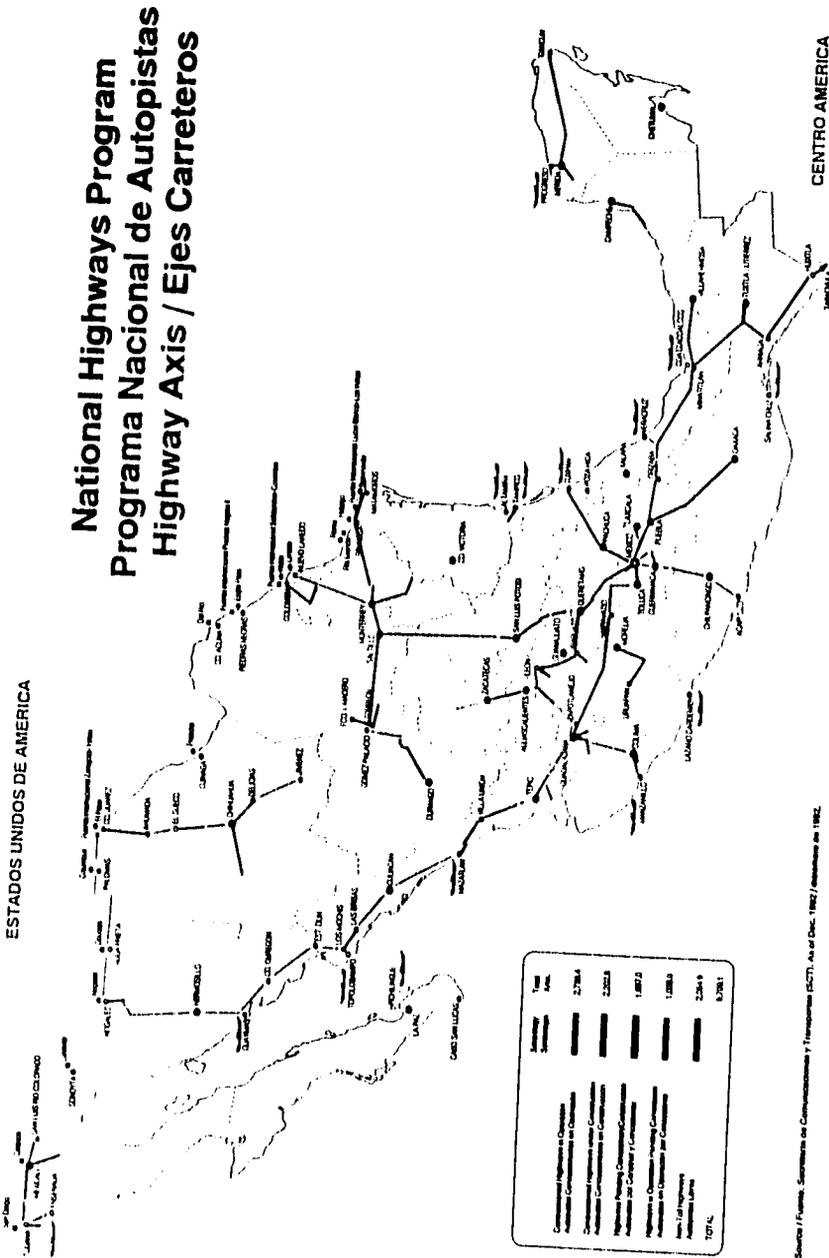
3. Al analizar los dos puntos anteriores, hemos llegado a la conclusión de que la privatización de los puertos es determinante para el desarrollo de nuestro país, la historia nos ha mostrado que el gobierno no tiene la capacidad para dar salida a las demandas de infraestructura que los puertos y sus puntos de acceso requieren, ante la apertura comercial, es muy importante que estos cuenten con las instalaciones necesarias para ser eficientes en su operación, y para esto se necesita capital de los inversionistas privados tanto nacional como extranjero, el gobierno federal ante estas necesidades ha modificado diversas leyes como la de Inversión Extranjera y la nueva Ley de Puertos y ha impulsado el proceso de privatización, a través de las licitaciones en los principales puertos del país.

4. Nosotros consideramos que la preparación académica que recibimos en la Facultad es buena, pero sin embargo, muchas de las materias del plan de estudios son obsoletas y otras tantas son totalmente inútiles, consideramos que el hecho de tener tronco común por un año y medio es una pérdida de tiempo, ya que la gran parte de las asignaturas son aburridas y sobre todo impartidas por profesores bastante malos y tendenciosos.

**5. La carrera de Relaciones Internacionales, tiene un gran campo de trabajo en la actualidad por todos los cambios que se han dado en nuestro país, pero es necesario tener una mejor formación académica para desarrollarnos eficientemente.**

# ANEXOS

ANEXO 1



ANEXO 2



<b>ZONA DE INFLUENCIA</b> Estados que la conforman:
Aguascalientes
Colima
Distrito Federal
Guanajuato
Jalisco
Estado de México
Querétaro
San Luis Potosí

**AEROPUERTO INTERNACIONAL**  
A 32 Kilómetros

**CIUDADES PRINCIPALES**

- T Tijuana
- M Monterrey
- C Ciudad de México
- G Guadalajara
- Me Mérida

<b>MANZANILLO</b> <b>ZONA DE INFLUENCIA</b>	
Población	38.834%
Fuerza de trabajo	38.302%
PIB	52.105%
Parques Industriales	23.204%

<b>LOCALIZACION GEOGRAFICA</b>	
19° 04' 00"	Latitud Norte
104° 19' 00"	Longitud Oeste

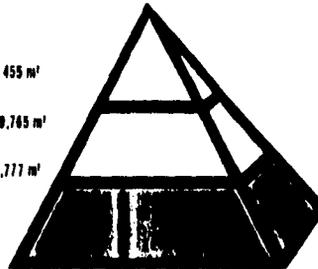
ANEXO 3

OBRAS DE ATRAQUE  
(METROS LINEALES)

Allura y cabotaje	2410
Pesca	675
Turismo	190
PEMEX	516
Armada	876
Otros	18
Puerto Interior	10
Exmuelle Iiscal	2

AREA DE ALMACENAMIENTO

Cobertizos	455 m <sup>2</sup>
Bodegas	19,745 m <sup>2</sup>
Paltos	102,777 m <sup>2</sup>



Tractocamiones	18
Tractores	18
Tráctor Ferroviario	1
Locomotoras	1

Succionadoras	2
Cargadores Frontales	13
Remolcadores 4,000 - 5,000 HP	1

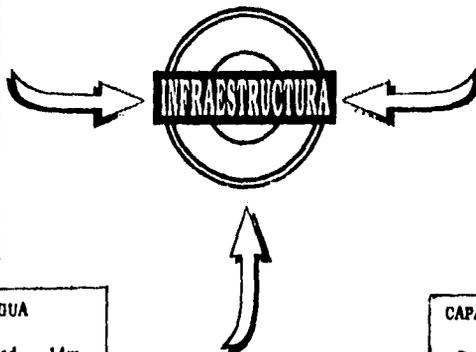
Grúas de Muelle	2
Grúas de Palto 6x3+1	4
Grúas de Palto 3x2+1	1
Grúas de 5 a 25 Tons.	8



Montacargas 50,000-92,000 lb.	2
Montacargas 30,000-50,000 lb.	5
Montacargas 10,000-20,000 lb.	30
Montacargas 4,000-10,000 lb.	53

SERVICIOS	
Carga y Descarga	
Muelle y Atraque	
Servicio a Buques	
Almacenamiento	
Avituallamiento	
Recolección de Basura	
Amarrá de Cebos	
Manejo de Equipaje	
Servicio de Comunicación	
Aguá Potable	

SERVICIOS	
Remolque	
Lanchaje	
Fumigación	
Reparaciones	
Lavandería	
Renta de Equipo	
Báscula	
Suministro de Combustible	
Suministro de Aceites	



AREAS DE AGUA		
Canal de	Profundidad	14m.
Acceso:	Longitud	800m.
Dársena de	Profundidad	14m.
Citaboga:	Díámetro	450m.

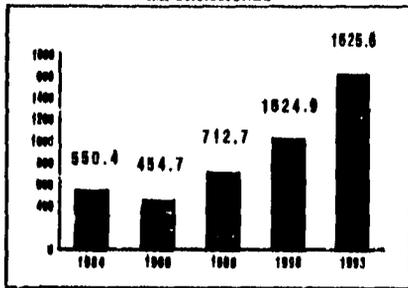
OBRAS DE PROTECCION	
Rómpeolán	700 m.
Escolleras	500 m.
Protección Marginal	650 m.

CAPACIDAD DE RECEPCION	
TonELAJE	55,000 TPM
Eslera	230 m.
Manga	30 m.
Calado	12.5 m.

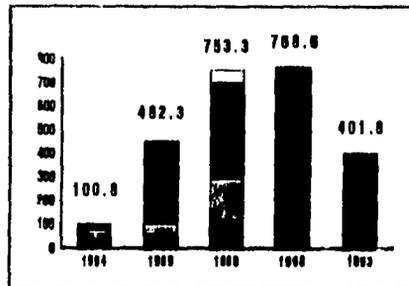
ANEXO 4

# Movimiento de Carga

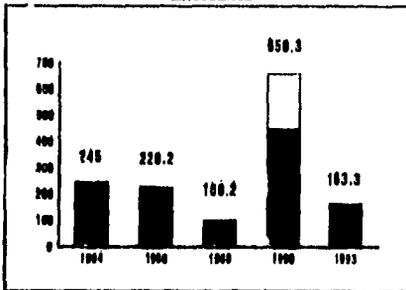
**TRAFICO DE ALTA**  
**IMPORTACIONES**



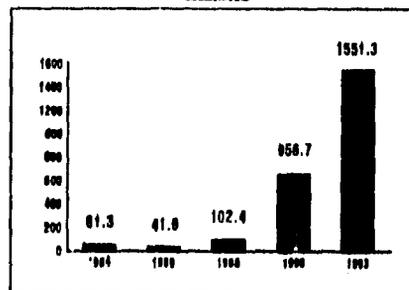
**TRAFICO DE ALTA**  
**EXPORTACIONES**



**TRAFICO DE CABOTAJE**  
**ENTRADAS**



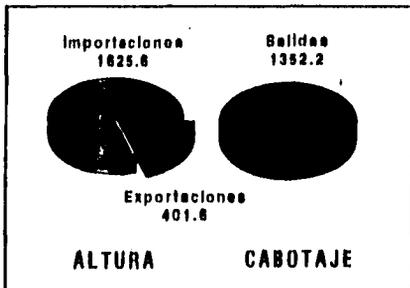
**TRAFICO DE CABOTAJE**  
**SALIDAS**



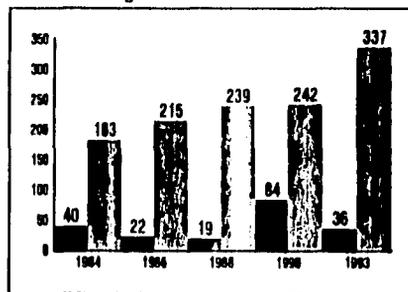
- GENERAL SUELTA
- GRAL. CONTENEDORES
- GRANEL AGRICOLA
- GRANEL MINERAL
- FLUIDOS

ANEXO 5

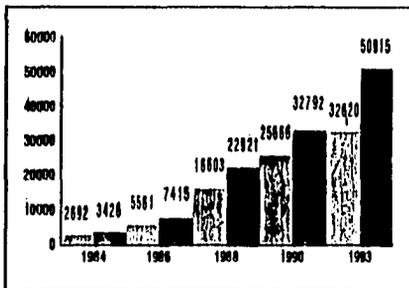
**VOLUMEN DE CARGA OPERADA, 1993**  
(MILES DE TONELADAS)



**MOVIMIENTO DE BUQUES**  
NUMERO DE BUQUES

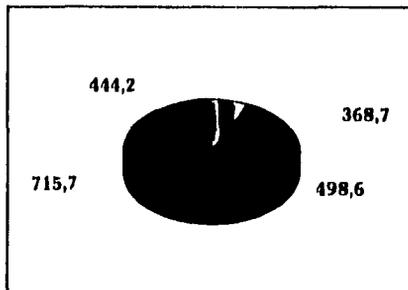


**MOVIMIENTO DE CONTENEDORES**

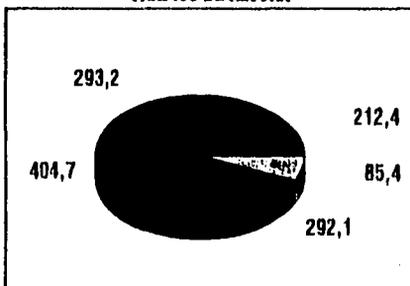


■ TOTAL DE CAJAS  
■ TEUS

**DISTRIBUCION DE LA CARGA, 1993**  
TRAFICO DE ALTURA



**DISTRIBUCION DE LA CARGA**  
ENERO - JULIO 1994  
TRAFICO DE ALTURA

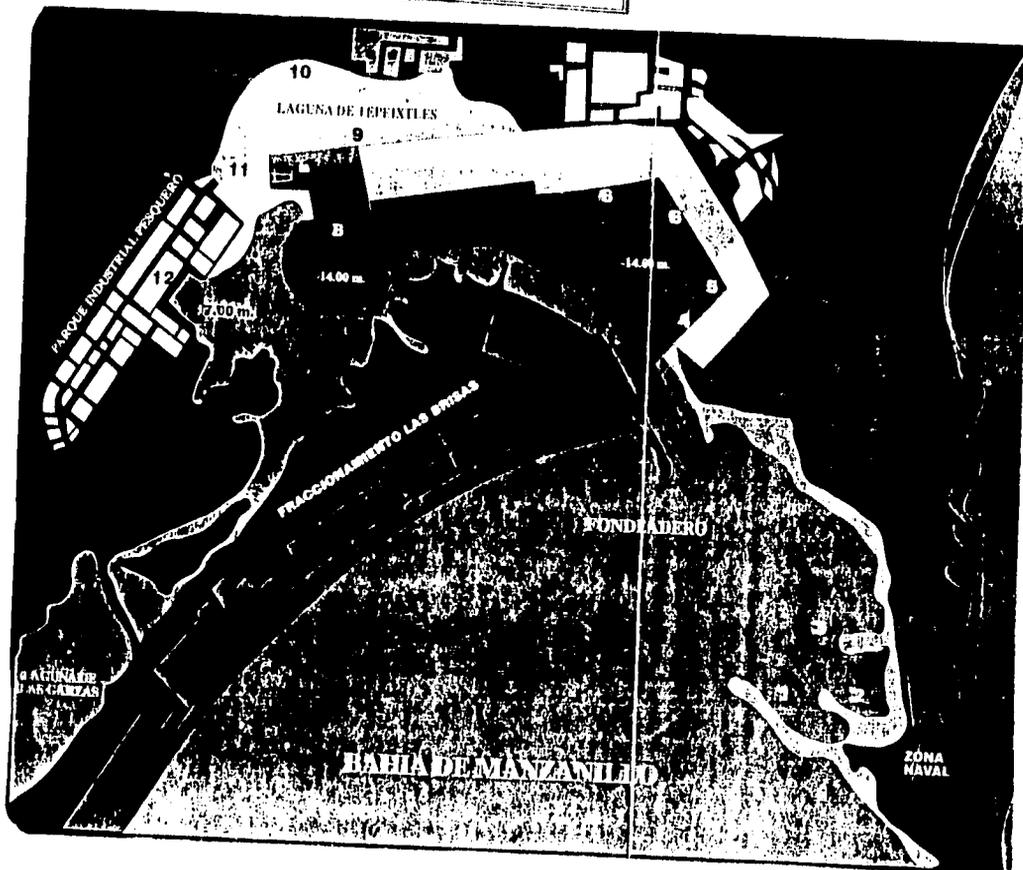


■ GENERAL SUELTA  
■ GRAL. CONTENEDORES  
■ GRANEL AGRICOLA  
■ GRANEL MINERAL  
■ FLUIDOS

## ANEXO 6

## MANZANILLO

- 1 PUMBA
- 2 BASE DE LA ARMADA
- 3 OFICINA FISCAL
- 4 CARGA GENERAL (BANDA A)
- 5 ELEMENTOS TOHUCA (CEMEX)
- 6 BANDAS DE ATRAQUE (B, C)
- 7 SISTEMAS ALIMENTICIOS
- 8 EMPUJADOS (SAM)
- 9 TERMINAL DE CONTENEDORES
- 9 AREA DE DESARROLLO DE LA LAGUNA DE TEPINTLES
- 10 SUCCESIDAD DE LIBRAMIENTO CARRETERO
- 11 EDUCACION TENTATIVA DE LA ADUANA
- 12 PARQUE FONDEFORT
- TERRENOS COMERCIALIZADOS POR FONDEFORT



**ANEXO 7**  
**CUADRO COMPARATIVO DE CARGA OPERADA**  
**TOTAL POR TIPO DE TRAFICO/ MILES DE TONELADAS**  
**TRAFICO DE ALTURA**

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
MANZANILLO	767.1	739.6	(-)27.5	(-)3.6%
LAZARO CARDENAS	1968.0	3093.8	1125.8	57.2%
GUAYMAS	699.9	773.7	73.8	10.5%
<b>PACIFICO</b>	<b>3643.0</b>	<b>4708.6</b>	<b>1065.6</b>	<b>29.3%</b>
ALTAMIRA	696.2	939.4	243.2	34.9%
TAMPICO	1031.6	1351.4	319.8	31.0%
VERACRUZ	2752.0	2852.3	100.3	3.6%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>5868.7</b>	<b>6292.5</b>	<b>423.8</b>	<b>7.2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9511.7</b>	<b>11001.1</b>	<b>1489.4</b>	<b>15.7%</b>

**TRAFICO DE CABOTAJE**

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
MANZANILLO	648.0	922.1	274.1	42.3%
LAZARO CARDENAS	1132.0	1096.7	(-) 35.3	(-) 3.1%
GUAYMAS	200.6	30.1	(-) 170.5	(-) 85.0%
<b>PACIFICO</b>	<b>2910.9</b>	<b>2943.3</b>	<b>32.4</b>	<b>1.1%</b>
ALTAMIRA	56.9	74.6	17.7	31.1%
TAMPICO	201.5	114.9	(-) 86.6	(-) 43.0%
VERACRUZ	2.8	1.3	(-) 1.5	(-) 53.6%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>819.2</b>	<b>644.5</b>	<b>(-) 174.7</b>	<b>(-) 21.3%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3730.1</b>	<b>3587.8</b>	<b>(-) 142.3</b>	<b>(-) 3.8%</b>

## TOTAL DE AMBOS TRAFICOS

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
MANZANILLO	1415.1	1661.7	246.6	17.4%
LAZARO CARDENAS	3100.0	4190.5	1090.5	35.2%
GUAYMAS	900.5	803.8	(-) 96.7	(-) 10.7%
PACIFICO	6553.9	7651.9	1098.0	16.8%
ALTAMIRA	753.1	1014.0	260.9	34.6%
TAMPICO	1233.1	1466.3	233.2	18.9%
VERACRUZ	2754.8	2853.6	98.8	3.6%
GOLFO Y CARIBE	6687.9	6937.0	249.1	3.7%
TOTAL	13241.88	14588.09	1347.1	10.2%

**COMPARATIVO DE CARGA OPERADA  
TOTAL POR TIPO DE MOVIMIENTO  
ENERO DE 94 A MAYO 95**

**TRAFICO DE ALTURA  
IMPORTACIONES**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>MANZANILLO</b>	587.8	383.2	(-) 204.6	(-) 34.8%
<b>LAZARO CARDENAS</b>	1211.6	1868.0	656.4	54.2%
<b>GUAYMAS</b>	282.5	126.4	(-) 156.1	(-) 55.3%
<b>PACIFICO</b>	<b>2167.3</b>	<b>2406.7</b>	<b>239.4</b>	<b>11.0%</b>
<b>ALTAMIRA</b>	475.3	487.9	12.6	2.7%
<b>TAMPICO</b>	421.9	530.4	108.5	25.7%
<b>VERACRUZ</b>	2192.2	2081.9	(-) 110.3	(-) 5.0%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>4033.0</b>	<b>3844.3</b>	<b>(-) 188.7</b>	<b>(-) 4.7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6200.3</b>	<b>6251.0</b>	<b>50.7</b>	<b>0.8%</b>

**TRAFICO DE ALTURA  
EXPORTACIONES**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>MANZANILLO</b>	179.3	356.4	177.1	98.8%
<b>LAZARO CARDENAS</b>	756.4	1225.8	469.4	62.1%
<b>GUAYMAS</b>	417.4	647.3	229.9	55.1%
<b>PACIFICO</b>	<b>1475.7</b>	<b>2301.9</b>	<b>826.2</b>	<b>56.0%</b>
<b>ALTAMIRA</b>	220.9	451.5	230.6	104.4%
<b>TAMPICO</b>	609.7	821.0	211.3	34.7%
<b>VERACRUZ</b>	559.8	770.4	210.6	37.6%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>1835.7</b>	<b>2448.2</b>	<b>612.5</b>	<b>104.4%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3311.4</b>	<b>4750.1</b>	<b>1438.7</b>	<b>43.4%</b>

**TRAFICO DE CABOTAJE  
ENTRADA**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>MANZANILLO</b>	9.6	-	(-) 9.6	(-) 100.0%
<b>LAZARO CARDENAS</b>	1111.1	1096.7	(-) 14.4	(-) 1.3%
<b>GUAYMAS</b>	5.2	5.6	0.4	7.7%
<b>PACIFICO</b>	<b>1846.5</b>	<b>1723.8</b>	<b>(-) 122.7</b>	<b>(-) 6.6%</b>
<b>ALTAMIRA</b>	56.9	74.6	17.7	31.1%
<b>TAMPICO</b>	-	-	-	-
<b>VERACRUZ</b>	0.1	-	(-) 0.1	(-) 100.0%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>449.5</b>	<b>366.7</b>	<b>(-) 82.8</b>	<b>(-) 18.4%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2296.0</b>	<b>2090.5</b>	<b>(-) 205.5</b>	<b>(-) 9.0%</b>

**TRAFICO DE CABOTAJE  
SALIDA**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>MANZANILLO</b>	638.4	922.1	287.7	44.4%
<b>LAZARO CARDENAS</b>	20.9	-	(-) 20.9	(-) 100.0%
<b>GUAYMAS</b>	195.4	24.5	(-) 170.9	(-) 87.5%
<b>PACIFICO</b>	<b>1064.4</b>	<b>1219.5</b>	<b>155.1</b>	<b>14.6%</b>
<b>ALTAMIRA</b>	-	-		
<b>TAMPICO</b>	201.5	114.9	(-) 86.6	(-) 43.0%
<b>VERACRUZ</b>	2.7	1.3	(-) 1.4	(-) 51.9%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>369.7</b>	<b>277.8</b>	<b>(-) 91.9</b>	<b>(-) 24.9%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1434.1</b>	<b>1497.3</b>	<b>63.2</b>	<b>4.4%</b>

## TOTAL DE AMBOS TRAFICOS

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
MANZANILLO	1415.1	1661.7	246.6	17.4%
LAZARO CARDENAS	3100.0	4190.5	1090.5	35.2%
GUAYMAS	900.5	803.8	(-) 96.7	(-) 10.7%
<b>PACIFICO</b>	<b>6553.9</b>	<b>7651.9</b>	<b>1098.0</b>	<b>16.8%</b>
ALTAMIRA	733.1	1014.0	260.9	34.6%
TAMPICO	1233.1	1466.3	233.2	18.9%
VERACRUZ	2754.8	2853.6	98.8	3.6%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>6687.9</b>	<b>6937.0</b>	<b>249.1</b>	<b>3.7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>13241.8</b>	<b>14588.9</b>	<b>1347.1</b>	<b>10.2%</b>

## COMPARATIVO DE BUQUES ATENDIDOS

NUMERO DE ARRIBOS POR TIPO DE TRAFICO  
ENERO 94 A MAYO 95

## TRAFICO DE ALTURA

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
MANZANILLO	167	139	(-) 28	(-) 16.8%
LAZARO CARDENAS	110	153	43	39.1%
PACIFICO	421	405	(-) 16.0	(-) 3.8%
ALTAMIRA	207	227	20	9.7%
TAMPICO	264	275	11	4.2%
VERACRUZ	498	463	(-) 35	(-) 7.0%
GOLFO Y CARIBE	1314.0	1213.0	(-) 101	(-) 7.7%
TOTAL	1735.0	1618.0	(-) 117	(-) 7.9%

**TRAFICO DE CABOTAJE**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
MANZANILLO	14	22	8	57.1%
LAZARO CARDENAS	45	32	(-) 13	(-) 28.9%
<b>PACIFICO</b>	<b>827</b>	<b>897</b>	<b>70</b>	<b>8.5%</b>
ALTAMIRA	21	30	9	42.9%
TAMPICO	39	25	(-) 14	(-) 35.9%
VERACRUZ	10	4	(-) 6	(-) 60.0%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>1438.0</b>	<b>882</b>	<b>(-) 556</b>	<b>(-) 38.7%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2265.0</b>	<b>1779.0</b>	<b>(-) 486</b>	<b>(-) 23.2%</b>

**TOTAL DE AMBOS TRAFICOS**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
MANZANILLO	181	161	(-) 20	11.0%
LAZARO CARDENAS	155	185	30	19.4%
<b>PACIFICO</b>	<b>1248.0</b>	<b>1302.0</b>	<b>54</b>	<b>4.3%</b>
ALTAMIRA	228	257	29	12.7%
TAMPICO	303	300	(-) 3	(-) 1.0%
VERACRUZ	508	467	(-) 41	(-) 8.1%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>2752.0</b>	<b>2095.0</b>	<b>(-) 657</b>	<b>(-) 23.9%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4000.0</b>	<b>3397.0</b>	<b>(-) 603</b>	<b>(-) 22.5%</b>

**COMPARATIVO DE CONTENEDORES OPERADOS**  
**TOTAL DE TEUS POR TIPO DE TRAFICO**  
 (TEUS = UNIDADES EQUIVALENTES A CONTENEDORES DE 20' )  
 (NO HAY TRAFICO DE CABOTAJE EN ESTE RENGLON)  
**ENERO 1994 A MAYO 1995**

**TRAFICO DE ALTURA Y TOTAL**

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
MANZANILLO	22728.0	27775.0	5047.0	22.2%
LAZARO CARDENAS	29951.0	27132.0	(-) 2819.0	(-) 9.4%
PACIFICO	60796.0	62257.0	1731.0	2.8%
ALTAMIRA	27818.0	41417.0	13599.0	48.9%
TAMPICO	16055.0	19806.0	3751.0	23.4%
VERACRUZ	95562.0	96247.0	685	0.7%
GOLFO Y CARIBE	147734.0	165484.0	17750.0	12.0%
TOTAL	208530.0	228011.0	19481.0	9.3%

**COMPARATIVO DE CONTENEDORES OPERADOS  
TOTAL DE TEUS POR TIPO DE TRAFICO**  
(TEUS = UNIDADES EQUIVALENTES A CONTENEDORES DE 20' )  
(NO HAY TRAFICO DE CABOTAJE EN ESTE RENGLON)  
**ENERO 1994 A MAYO 1995**

**TRAFICO DE ALTURA  
IMPORTACIONES**

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
MANZANILLO	10270.0	12812.0	2542.0	24.8%
LAZARO CARDENAS	15797.0	12685.0	(-) 3112.0	(-) 19.7%
PACIFICO	30265.0	29694.0	(-) 571	(-) 1.9%
ALTAMIRA	13320.0	20323.0	7003.0	52.6%
TAMPICO	8333.0	9548.0	1215.0	14.6%
VERACRUZ	49416.0	47835.0	(-) 1581.0	(-) 3.2%
GOLFO Y CARIBE	75143.0	81672.0	6529.0	8.7%
TOTAL	105408.0	111366.0	5958.0	5.7%

**TRAFICO DE ALTURA  
EXPORTACIONES**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>MANZANILLO</b>	12458.0	14963.0	2505.0	20.1%
<b>LAZARO CARDENAS</b>	14154.0	14447.0	293	2.1%
<b>PACIFICO</b>	<b>30531.0</b>	<b>32833.0</b>	<b>2302.0</b>	<b>7.5%</b>
<b>ALTAMIRA</b>	14498.0	21094.0	6596.0	45.5%
<b>TAMPICO</b>	7722.0	10258.0	2536.0	32.8%
<b>VERACRUZ</b>	46146.0	48412.0	2266.0	4.9%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>72591.0</b>	<b>83812.0</b>	<b>11221.0</b>	<b>15.5%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>103122.0</b>	<b>116645.0</b>	<b>13523.0</b>	<b>13.1%</b>

**TOTAL DE AMBOS TIPOS DE MOVIMIENTO**

<b>PUERTO</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>DIFERENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>MANZANILLO</b>	22728.0	27775.0	5047.0	22.2%
<b>LAZARO CARDENAS</b>	29951.0	27132.0	(-) 2819.0	(-) 9.4%
<b>PACIFICO</b>	<b>60796.0</b>	<b>62527.0</b>	<b>1731.0</b>	<b>2.8%</b>
<b>ALTAMIRA</b>	27818.0	41417.0	13599.0	48.9%
<b>TAMPICO</b>	16055.0	19806.0	3751.0	23.4%
<b>VERACRUZ</b>	95562.0	96247.0	685	0.7%
<b>GOLFO Y CARIBE</b>	<b>147734.0</b>	<b>165484.0</b>	<b>17750.0</b>	<b>12.0%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>208530.0</b>	<b>228011.0</b>	<b>19481.0</b>	<b>9.3%</b>

**CRUCEROS  
COMPARATIVO DE PASAJEROS ATENDIDOS  
ENERO 94 A MAYO 95**

**ARRIBOS**

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
PACIFICO	592	379	(-) 213	(-) 36.0%
COZUMEL	377	362	(-) 15	(-) 4.0%
CARIBE	377	362	(-) 15	(-)4.0%
<b>TOTAL</b>	<b>969</b>	<b>741</b>	<b>(-) 228</b>	<b>(-) 23.5%</b>

**PASAJEROS**

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
PACIFICO	500699.0	401104.0	(-) 99595.0	(-) 19.9%
COZUMEL	427455.0	437584.0	10129.0	2.4%
CARIBE	427455.0	437584.0	10129.0	2.4%
<b>TOTAL</b>	<b>928154.0</b>	<b>838688.0</b>	<b>(-) 84966.0</b>	<b>(-) 9.6%</b>

**PASAJEROS POR CRUCERO**

PUERTO	1994	1995	DIFERENCIA	PORCENTAJE
PACIFICO	846	1058.0	212	25.1%
COZUMEL	1134.0	1209.0	75	6.6%
CARIBE	1134.0	1209.0	75	6.6%
<b>TOTAL</b>	<b>958</b>	<b>1132.0</b>	<b>174</b>	<b>18.2%</b>

- Para los totales de los primeros ocho cuadros se tomaron como base 12 puertos en el Pacífico y 10 en el Golfo de México y Caribe.
- En los siguientes siete cuadros los datos de los totales se basaron en el estudio de 8 puertos en el Pacífico y 7 en el Golfo y Caribe.
- Los últimos tres cuadros toman como base 8 puertos en el Pacífico y 1 en el Caribe.
- En estos cuadros no se considera la información de la carga operada en instalaciones especializadas para petróleo, yeso y sal.
- La carga contenerizada incluye la tara de los contenedores llenos y el peso de los vacíos.
- No se contabilizaban contenedores operados a costados de buque para reacomodo de carga.
- La carga operada como perecederos se incluye en la carga general suelta.
- El tráfico de cabotaje considera la carga transportada en transbordadores.
- La diferencia en las entradas y salidas de cabotaje se debe principalmente a la falta de registro del movimiento en puertos pequeños e interiores, a los tonelajes operados de especies capturadas mar adentro y a la merma de la carga.
- El movimiento de pasajeros se refiere al número de personas transportadas en cruceros de línea.
- En el período de enero a mayo de 1995 los principales puertos del país movilizaron un total de 14 millones 589 mil toneladas de carga. Este volumen es superior en un 10.2% al del mismo período de 1994. Es importante mencionar que más del 80% de esta carga se manejó por los puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Guaymas, Altamira, Tampico y Veracruz.
- Observando los volúmenes operados por tipo de carga se notan los siguientes incrementos: general suelta 8.5%, granel mineral 21.5%, general contenerizada 4.7%, granel agrícola 10.2%, en relación a los fluidos se presentó un decremento del 11.3%, por lo que respecta al movimiento de carga total por puerto, son importantes los incrementos logrados en Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.
- El tráfico de contenedores presenta un incremento del 9.3% en el número de TEU's operados, destacando por su participación los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico y Veracruz.
- En el período de enero a mayo 1995, el movimiento de turismo en cruceros totalizó 838 mil 688 pasajeros, cifra inferior en 9.6% al correspondiente del año anterior, por lo

que toca al número de arribos, igualmente se observa un decremento del 23.5%, sin embargo, es importante hacer notar que el número promedio de pasajeros por arribo aumentó 18.2% debido a que algunos cruceros llegaron a plena capacidad.

### **PRODUCTOS SIGNIFICATIVOS POR PUERTO**

#### **PUERTO: ALTAMIRA**

**Mes: abril 1995**

##### **Importaciones:**

(GC) Leche en polvo 1854 ton.  
(GS) Madera 928 ton.  
(FL) Metanol 19806 ton.

##### **Exportaciones:**

(GC) PVC 9270 ton.  
Caucho sintético 2707 ton.  
(GS) Acero en rollo 69435 ton

##### **Entradas:**

(FL) VCM 11332 ton.  
Amoniaco 5461 ton.  
No se registraron salidas en ambos meses.

**Mayo 1995**

##### **Importaciones:**

(GS) Cobre 1900 ton.  
(GC) Pulpa de celulosa 1282 ton.  
(FV) VCM 16231 ton.

##### **Exportaciones:**

(GS) Acero 31831 ton.  
(GC) PVC 4558 ton.

##### **Entradas:**

(FL) VCM 5516 ton.

#### **PUERTO: TAMPICO**

**Mes: abril 1995**

##### **Importaciones:**

(GA) Maiz 62800 ton.  
(FP) Gas premium 20100 ton.  
Acero, lamina de acero, huile natural  
(GM) Concentrado de cobre

##### **Exportaciones:**

(GM) Fluorita Grado metalúrgico 29400 ton.

**Mayo 1995**

##### **Importaciones:**

(GS) Lamina de acero 6400 ton.  
(GM) Ilmenita 22000 ton.  
(GM) Fertilizante 10500 ton  
(GA) Maiz 54000 ton.  
(FP) Gasolina premium 21000ton.

##### **Exportaciones:**

(GS) Placas de acero 6400 ton.

(GM) Concentrado de Zinc 23400 ton.  
 (FP) Asfalto 42500 ton.  
 (FP) Combustible Pesado 26500 ton.  
 Botellas de vidrio, jabón, (GC) PVC, DMT,  
 plomo, varilla de acero, (GS) Sulfato de  
 sodio, (GM) Nódulos de manganeso,  
 cemento y fluorita, (F) Melaza

**Entradas:**

(FP) Crudo maya 115500 ton.  
 (FP) Virgen Stock 28500 ton.

**Salidas:**

(GM) Cemento 15700 ton.  
 (FP) Combustóleo pesado 71800 ton.  
 (FP) Diesel 70700 ton.  
 (FP) Magnasin 33500 ton.  
 Cemento

**PUERTO: VERACRUZ****Mes: abril 1995****Importaciones:**

Trigo 47800 ton.  
 Soya 20100 ton.  
 Canola 20800 ton.  
 Acero 25700 ton.  
 Aluminio 4700 ton.  
 Maquinaria 2000 ton.  
 Aceite vegetal 26800 ton.  
 Fierro especial 23000 ton.  
 Aluminio 700 ton.

**Exportaciones:**

Tubo 20300 ton.  
 Autos 11500 ton.

(GS) DMT 8400 ton.  
 (GM) Cemento 48700 ton.  
 (GM) Concentrado de Zinc  
 25300 ton.  
 (GM) Fluorita 16500 ton.  
 (GM) Sulfato de sodio 13400 ton.  
 (F) Melaza 7300 ton.  
 (FP) 75000 ton.

**Entradas:**

(FP) Crudo maya 108200 ton.

**Salidas:**

(GM) Cemento 20600 ton.  
 (FP) Combustóleo pesado  
 106000 ton.  
 (FP) Diesel 51400 ton.

**Mayo 1995****Importaciones:**

Trigo 50100 ton.  
 Soya 35900 ton.  
 Sorgo 2400 ton.  
 Acero 11000  
 Aluminio 3700 ton.  
 Papel 3100 ton.  
 Aceite vegetal 45000 ton.  
 Chatarra 41400 ton.  
 Lamina 11000 ton.

**Exportaciones:**

Tubo 404ton.  
 Autos 7600 ton.

Papel 2100 ton.  
 Harina de trigo 1900 ton.  
 Melaza 19400 ton.

**Entradas:**

Petróleo y derivados  
 Diesel 25300 ton.  
 Combustóleo 16400 ton.  
 Magnasin 12000 ton.

**Salidas:**

Tubo 300 ton.

**PUERTO: MANZANILLO**

**Mes: abril 1995**

**Importaciones:**

Rollos y lámina de acero  
 Estructuras de acero  
 Carga general varia  
 Aceite de coco

**Exportaciones:**

Clinker  
 Automoviles  
 Carga general varia

**Salidas:**

Pellets de Hierro  
 No se registraron entradas.

**PUERTO: LAZARO CARDENAS**

**Mes: abril 1995**

**Importaciones:**

GC 16535 ton.  
 GS 2898 ton.  
 GM 258450 ton.

Acero 5500 ton.  
 Harina de trigo 9400 ton.  
 Melaza 50000 ton.

**Entradas:**

Petróleo y derivados  
 Diesel 28700 ton.  
 Combustóleo 19900 ton.  
 Magnasin 19400 ton.

**Salidas:**

Tubo 400 ton.

**Mayo 1995**

**Importaciones:**

Carga general  
 Aceite de canola  
 Fruta  
 Productos perecederos  
 Parafina

**Exportaciones:**

Clinker  
 Automoviles  
 Azúcar

**Salidas:**

Pellets de Hierro

**Mayo 1995**

**Importaciones:**

GC 14081 ton.  
 GM 269769 ton.  
 Fertinal 111486 ton.

Fertinal (GM) 143960 ton.  
F 136930 ton.

**Exportaciones:**

GS 149673 ton.  
GC 43064 ton.  
Fertinal 8020 ton.

**Entradas:**

GA 19730 ton.  
GM 92416 ton.  
F 12665 ton.  
Fertinal 53647 ton.  
Pemex 147872 ton.

**Salidas:**

Pemex 44156 ton.

**Exportaciones:**

GS 239493 ton.  
GC 32578 ton.  
GM 46707 ton.

**Entradas:**

GM 207528 ton.  
F 9370 ton.  
Fertinal 44256 ton.  
Pemex 153245 ton.

**Salidas:**

No se registraron salidas.

Datos obtenidos en:

Movimiento Portuario Mensual, Fuente: APIS y Delegación de Puertos Mexicanos,  
Subdirección de información y enlace de la Dirección General de Puertos.

**Abreviaturas utilizadas en este anexo**

**GS = General Suelta**

**FSL = Fluidos**

**GM = Granel Mineral**

**GA = Granel Agricola**

**GC= General Contenerizada**

**FP = Fluidos Petroleros**

**BIBLIOGRAFIA****LIBROS**

1. ADEMUNI, Odeke; SHIPPING IN INTERNATIONAL TRADE RELATIONS, Great Britain, Aldershot, 1988, 87 pp.
2. ADEMUNI, Odeke; TRADE THROUGH THE SEA, Great Britain, Aldershot, 1989, 55 pp.
3. ALVAREZ BEJAR, Alejandro; LA INSERCIÓN DE MÉXICO EN LA CUENCA DEL PACÍFICO, México, U.N.A.M., F.C.P. y S., Tesis para obtener el grado de Lic. en Economía, 1990, 167 pp.
4. ARMAS, Octavio; TERMINAL MARÍTIMA DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE MANZANILLO, México, U.N.A.M., Facultad de Ingeniería, Tesis para obtener el grado de Ingeniero Civil, 1993, 91 pp.
5. ASPE ARMELLA, Pedro; EL CAMINO DE LA TRANSFORMACIÓN MEXICANA, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, 124 pp.
6. BENEJAM, Ma. Antonieta; LA CUENCA DEL PACÍFICO, ESTADOS UNIDOS Y LA NUEVA HEGEMONIA MUNDIAL, México, Centro de Investigaciones sobre Estados Unidos de América, U.N.A.M., 1991, 98 pp.
7. BLANCO MENDOZA, Herminio; LAS NEGOCIACIONES COMERCIALES DE MÉXICO CON EL MUNDO, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, 281 pp.
8. DE LA MADRID HURTADO, Miguel; SISTEMA PORTUARIO Y DESARROLLO NACIONAL, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gira Prioridades Nacionales, 1982, 134 pp.
9. FAUST, Peter; MARITIME TRANSPORTATION, Boston, MA, U.S.A., Harvard University, 1990, 300 pp.

10. GONZALEZ CUEVA, Lauro; LA EMPRESA MARITIMA ELEMENTO DETERMINANTE EN EL COMERCIO EXTERIOR MEXICO, México, U.N.A.M., F.C.P. y S., Tesis para obtener el grado de Lic. en Relaciones Internacionales, 1983, 165 pp.

11. LOPEZ BARREDO, Francisco; DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE, México, IEPES, 1987, 112 pp.

12. LOPEZ ZAVALA, Jesús; MEDIOS DE TRANSPORTE, México, SECOFI - BANCOMEXT, 1991, 47 pp.

13. MARCIAL VAZQUEZ, Karina; LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA PARA EL COMERCIO ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS DURANTE EL PERIODO DE 1985 - 1990, México, U.N.A.M., F.C.P. y S., Tesis para obtener el grado de Lic. en Relaciones Internacionales, 1991, 188 pp.

14. MARTINEZ DEL RIO, Martha; EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA DE MEXICO, México, Edición Artes de México, 1963, 234 pp.

15. OPALIN, León; PROGRAMA NACIONAL DE AUTOPISTAS, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1992, 45 pp.

16. OROZCO VELA, Oliverio; LA MARINA EN LA HISTORIA DEL COMERCIO, México, Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, 1962, 126 pp.

17. ORTIZ, Federico; LOS PUERTOS MEXICANOS, México, Fondo de Cultura Económica, 1976, 65 pp.

18. PALACIOS LARA, Juan José; LA APERTURA ECONOMICA DE MEXICO Y LA CUENCA DEL PACIFICO. PERSPECTIVAS DE INTERCAMBIO Y COOPERACION, México, U.N.A.M., 1992, 134 pp.

19. ROZENTAL, Andrés; LA POLITICA EXTERIOR DE MEXICO EN LA ERA DE LA MODERNIDAD, México, Fondo de Cultura Económica, 1993, 198 pp.

20. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio; EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y SUS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES, México, U.N.A.M., F.C.P. y S., Tesis para obtener el grado de Lic. en Ciencias Diplomáticas, 1967, 134 pp.
21. SERRA PUCHE, Jaime; CONCLUSION DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE MEXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADA, México, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1992, 79 pp.
22. SIQUEIROS, Ma. del Pilar; EL TRANSPORTE INTERMODAL Y LOS SERVICIOS PORTUARIOS EN MEXICO, México, U.N.A.M., F.C.P. y S., Tesis para obtener el grado de Lic. en Relaciones Internacionales, 1987, 175 pp.
23. THOMPSON, J.M; TEORIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE, Madrid, España, Alianza Editorial, 2a. edición, 1976, 98 pp.
24. VARIOS AUTORES; INVERSION EN MEXICO Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO, México, Editorial Asesoría Económica Especializada de Grupo Financiero Inbursa, 1993, 272 pp.
25. WILNER, Frank; RAILROAD AND MARKET PLACE; Washington, D.C., U.S.A., Information and public affairs department, Association of American Railroads, 1987, 298 pp.
26. ZAMBRANO RAMOS, Lourdes; LA PARTICIPACION DEL AGENTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO, México, U.N.A.M., F.C.P. y S., Tesis para obtener el grado de Lic. en Relaciones Internacionales, 1992, 198 pp.

**DOCUMENTOS**

1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, México, 1917, 123 pp.
2. PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, COMISION DE ASUNTOS INTERNACIONALES; MEXICO EN LA ECONOMIA INTERNACIONAL, México, Noviembre 1993, 82 pp.
3. "Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994" en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, MÉXICO, 31 de mayo de 1988, 6 pp.
4. COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS; LA REFORMA PORTUARIA, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1976, 54 pp.
5. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; INDUCCION A PUERTOS MEXICANOS, México, 1989, 23 pp.
6. SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO; PROGRAMA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, México, Año 2, No. 21, diciembre de 1984, 29 pp.
7. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA; TRANSPORTE MARITIMO MEXICANO COMO INSTRUMENTO DE CRECIMIENTO COMERCIAL EN EL PACIFICO, México, 1987, 114 pp.
8. "Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos", en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México, 28 de diciembre de 1970, 13 pp.
9. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; ANTIGUA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO, México, 21 de noviembre de 1963, 23 pp.
10. "Ley Orgánica de la Administración Pública Federal", en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México, 29 de diciembre de 1976, 15 pp.

11. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; EL TRANSPORTE EN MEXICO, México, 1992, 128 pp.
12. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; EL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO Y SU DESARROLLO, México, 1962, 133 pp.
13. COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS; LA REFORMA PORTUARIA, México, 1977, 37 pp.
14. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; LEY DE PUERTOS, México, 9 julio de 1993, 25 pp.
15. EUROCOMY PUBLICATION; PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, 1987, 72 pp.
16. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA; LA RECONVERSION EN EL TRANSPORTE MARITIMO, México, 1988, 92 pp.
17. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; EL SISTEMA PORTUARIO EN MEXICO, México, 1972, 128 pp.
18. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; MEXICO Y LA REGLAMENTACION MARITIMA Y PORTUARIA INTERNACIONAL, México, 1982, 176 pp.
19. SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL; EL ABC DEL TLC, México, 1994, 43 pp.
20. BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR; TLC: OPERACION BASICA, México, Abril 1994, 79 pp.
21. SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL; ACUERDO DE COMPLEMENTACION ECONOMICA ENTRE MEXICO Y CHILE, México, 1992, 31 pp.

22. COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA; RELACIONES ECONOMICAS ENTRE CENTROAMERICA Y MEXICO: NOTAS SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LOS ACUERDOS DE TUXTLA, México, enero de 1992, 28 pp.

23. SAN MARTIN, José; "¿Qué beneficios traerá consigo la privatización?", en CONFERENCIA: PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, Octubre 1993.

24. ARELLANO REYES, Fausto; "¿Cuál será el papel de los sindicatos portuarios luego de la privatización?", en CONFERENCIA: PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, Octubre 1993.

25. "Ley de Inversión Extranjera", en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México, 27 de diciembre de 1993, 15 pp.

26. "Ley de Puertos", en DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, México, 19 de julio de 1993, 10 pp.

27. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y PUERTOS MEXICANOS; LOS PUERTOS MEXICANOS. INVERSION HACIA EL FUTURO, México, junio de 1993, 126 pp.

28. SUAREZ, Luis; "El proceso de privatización de puertos", en CONFERENCIA: PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, Octubre 1993.

29. PRIMO, Gerardo; "Inversion en puertos ¿Un negocio rentable?", en CONFERENCIA: PUERTOS Y SU INFRAESTRUCTURA, México, Octubre 1993.

30. FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; PROGRAMA DE CAMBIO ESTRUCTURAL 1992 - 1994, México, abril 1994, 168 pp.

31. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; SERVICIOS PORTUARIOS DE MANZANILLO. COLIMA, México, 1993, 76 pp.

32. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; MANZANILLO, México, 1993, 56 pp.

**PERIODICOS**

1. "Exitosa la ruta comercial de México con el Tratado", en EXCELSIOR, México, 3 de octubre de 1994, pág. 6.
2. SERRA PUCHE, Jaime; "Primeros beneficios del TLC", en EXCELSIOR, México, 11 de junio de 1994, pág. 3.
3. "Concentradas las exportaciones de México a Estados Unidos en 84% por el Tratado de Libre Comercio", en EL FINANCIERO, México, 22 de noviembre de 1994, pág. 22.
4. "Canadá el más beneficiado de los socios del TLC durante el primer año revelan estadísticas", en EL FINANCIERO, México, 13 de febrero de 1995, pág. 27.
5. "Crece la alarma de exportadores estadounidenses por el efecto Tequila", en EL FINANCIERO, México, 18 de abril de 1995, pág. 25.
6. "El gobierno no dará marcha atrás a ningún acuerdo comercial: CEMAI", en EL FINANCIERO, México, 18 de abril de 1995, pag. 25.
7. DEL ALIZAL, Ruth; "Grupo de los Tres: Acuerdo de Libre Comercio", en EXCELSIOR, México, 7 de diciembre de 1993, pág. 15A.
8. LOPEZ ESPINOZA, Socorro; "El acuerdo con el G-3, una falacia", en EL FINANCIERO, México, 19 de abril de 1994, pág. 3.
9. BADILLO, Miguel; "Critican empresarios la negociación en el capítulo de los subsidios: otorga ventajas a Colombia y Venezuela", en EL FINANCIERO, México, 20 de enero de 1994, pág. 3.
10. CERDA, Patricia; "Finalizan negociaciones para el TLC en el G-3" en EXCELSIOR, México, 13 de mayo de 1994, pág. 7A.
11. EXCELSIOR, México 22 de mayo de 1994, pág. 22A.

12. "A particulares la operación de puertos", en EL ECONOMISTA, México, 8 de diciembre de 1993, pág. 1.
13. "Para su modernización el sistema portuario mexicano requiere de 940 millones de dólares en 10 años", en UNO MAS UNO, México, 18 de noviembre de 1993, pág. 18.
14. "Aprueban los Diputados la Ley de Inversión Extranjera", en EXCELSIOR, México, 12 de diciembre de 1993, pág. 1.
15. "Exige la apertura una nueva legislación sobre inversión extranjera", en EL UNIVERSAL, México, 15 de octubre de 1993, pág. 1 sección F.
16. "La Nueva Ley de Inversión Extranjera más conservadora que la de Estados Unidos y Canadá", en EL NACIONAL, México, 27 de noviembre de 1993.
17. "Alcanza los 43,000 millones de dólares la inversión extranjera en México", en EL ECONOMISTA, México, 7 de diciembre de 1993, pág. 3.
18. "Anulará discrecionalidades la Nueva Ley de Inversión Extranjera", en EXCELSIOR, México 3 de diciembre de 1993, pág. 1.
19. "Noventa y dos por ciento del comercio exterior se realiza vía marítima: Canacindra", en UNO MAS UNO, México, 3 de noviembre de 1993, pág 15 T.
20. "Diseña Puertos Mexicanos una estrategia de competitividad", en EL ECONOMISTA, México, 13 de octubre de 1993, pág. 35.
21. "La privatización de los puertos concluirá a fines de 1994", en LA JORNADA, México, 16 de agosto de 1993, pág. 47.
22. "El sistema portuario mexicano. mitos y realidades", en EL FINANCIERO, México, 24 de noviembre de 1993, pág. 5.
23. "Se contempla la creación de la Administración Portuaria Integral", en EL SOL DE MEXICO, México, 2 de noviembre de 1993, pág. 39

24. "Mier, infundado el temor de que genere monopolios la privatización de puertos", en EL UNIVERSAL, México, 7 de diciembre de 1993, pág. 21.
25. "A particulares la operación de puertos", en EL ECONOMISTA, México, 8 de diciembre de 1993, pág. 56.
26. "Concesiona la S.C.T. 27 puertos a particulares", en LA JORNADA, México, 14 de agosto de 1993, pág. 56.
27. TRISTAN, Georgina; "Construirá el gobierno 21 APIS", en EL FINANCIERO, México, 3 de mayo de 1994, pág. 17.
28. "Anuncia S.C.T. 34 concesiones para la construcción de infraestructura portuaria, invertirán 800 millones de nuevos pesos" en EL FINANCIERO, México, 15 de octubre de 1993, pág. 5.
29. "Centralismo en la Administración Portuaria", en EL NACIONAL, México, 20 de julio de 1993, pág. 24.
30. "Crean en Puerto Madero la primer Administración Portuaria Integral, en EL FINANCIERO, México, 15 de octubre de 1993, pág. 15.
31. "Enfrenta problemas el Gobierno para organizar las APIS", en EL ECONOMISTA, México, 19 de octubre de 1993, pág. 26.
32. "Inversiones por N\$3 mil millones en Puertos", en EL HERALDO, México, 8 de diciembre de 1993, pág. 9A.
33. "El sistema portuario en el V Informe Presidencial", en EL FINANCIERO, México, 3 de noviembre de 1993, pág. 30.
34. "Marea alta, primer servicio portuario privatizado", en EL FINANCIERO, México, 2 de febrero de 1994, pág. 28.
35. "Concesiona la S.C.T. la administración integral del puerto de Manzanillo, en EL ECONOMISTA, México, 3 de febrero de 1994, pág. 30.

36. "El Transporte Marítimo y el Comercio Exterior" en EL FINANCIERO, México, 5 de agosto de 1993, pág. 36A.
37. "Convención de la CANCINTRA: Invita Gamboa Patrón a invertir en infraestructura a empresarios", en NOVEDADES, México, 5 de octubre de 1993, pág. 29A.
38. "Deben puertos alcanzar niveles de competencia", en NORTE, Monterrey, N.L., 21 de octubre de 1993, pág. 29A.
39. "Necesario US\$ 35,000 millones para infraestructura básica: S.C.T.", en EL ECONOMISTA, México, 10 de diciembre de 1993.
40. "S.C.T. Requieren puertos 940 millones de dólares para su modernización", en EL UNIVERSAL, México, 12 de diciembre de 1993, pág. 3.
41. "Sin llegar a la privatización FERRONALES continuará con su esquema de coinvertición", en EL FINANCIERO, México, 10 de diciembre de 1993, pág. 10.
42. "Contempla el programa de trabajo de FERRONALES una mayor participación privada", en EL SOL DE MEXICO, México, 3 de agosto de 1993, pág. 8A.
43. "Interesa a empresas ferroviarias de Estados Unidos invertir en FERRONALES", en EL ECONOMISTA, México, 15 de noviembre de 1993, pág. 42.
44. "Ambicioso plan para recuperar a las comunicaciones", en EL FINANCIERO, México, 19 de enero de 1994, pág. 22.
45. "Piden competitividad los usuarios del sistema ferroviario", en EL FINANCIERO, México, 26 de mayo de 1994, pág. 21.
46. "Imprescindible el desarrollo de puertos para competir: TRIBASA", en EL FINANCIERO, México, 4 de mayo de 1994, pág. 22T.
47. "Es insuficiente red troncal de carreteras", en REFORMA, México 27 de abril de 1994, pág. 29.

48. "Aporta la iniciativa privada 90% de la inversión total en carreteras", en EL FINANCIERO, México, 9 de diciembre de 1993, pág. 16.
49. "Concesión carretera a 50 años, garantía para los inversionistas" en EL ECONOMISTA, México, 29 de noviembre de 1993, pág. 28.
50. "Podrá llegar la inversión extranjera hasta el 100% en carreteras", en EL ECONOMISTA, México, 8 de diciembre de 1993, pág. 25.
51. "Invertirá la Iniciativa Privada N\$ 34,000 millones en comunicaciones y transportes", en EL ECONOMISTA, México 19 de enero de 1994, pág. 34.
52. "Urge nuevo marco legal para concesionar la construcción de autopistas" en EL FINANCIERO, México, 7 de abril de 1994, pág. 28.
53. HERNANDEZ, Jaime; "Inconclusa la privatización Portuaria: S.C.T.", en EL FINANCIERO, México 16 de noviembre de 1994, pág. 13.
54. MAGAÑA, Octavio; "Inaplazable la privatización portuaria de Manzanillo: Carlos de la Madrid", en EL FINANCIERO, México, 17 de noviembre de 1994, pág. 38.
55. DOMVILLE, Lucia; "La Adhesión de terceros países, sólo si México acepta profundizar las negociaciones del TLC: Shafer - Tarullo" en EL FINANCIERO, México, 3 de marzo de 1994, pág. 20.
56. VILLALOBOS, Alfonso; "Listo para su privatización el puerto de Coatzacoalcos", en EL FINANCIERO, México, 29 de agosto de 1994, pág. 18.
57. TRISTAN, Georgina; "Privatización de FERRONALES, prioridad del nuevo gobierno", en EL FINANCIERO, México, 30 de agosto de 1994, pág. 10
58. TRISTAN; Georgina; "Urge privatizar los servicios portuarios para desencallar exportaciones: Vega Arriaga", en EL FINANCIERO, México, 2 de septiembre de 1994, pág. 19.

59. HERNANDEZ, Jaime; "Privatización portuaria hasta 95, asegura S.C.T.", en EL FINANCIERO, México, 27 de septiembre de 1994.
60. TRISTAN, Georgina; "Se hunde la marina mercante nacional", en EL FINANCIERO, México, 19 de septiembre de 1994, pág. 27.
61. TRISTAN, Georgina y HERNANDEZ, Jaime; "Tocará al próximo régimen privatizar las Administraciones Portuarias Integrales" en EL FINANCIERO, México, 21 de septiembre de 1994, pág. 20.
62. HERNANDEZ, Jaime; "Limpia administrativa en los 22 puertos del país, desarrolla S.C.T.", en EL FINANCIERO, México, 30 de septiembre de 1994.
63. MAGAÑA, Octavio; "Al modernizar Manzanillo, el país contará con un puerto de primer mundo", en EL FINANCIERO, México, 14 de noviembre de 1994, pág. 72.
64. "Se aplicará primero en la privatización portuaria.- Zedillo. Inician reforma laboral" en REFORMA, México, 2 de junio de 1995, pág. 1A.
65. MORENO DOMINGUEZ, Manuel; "Infraestructura portuaria adecuada, requisito para el crecimiento: Zedillo", en EL FINANCIERO, México, 2 de junio de 1995, pág. 25.
66. GONZALEZ, Victor; "Emprende Ruíz Sacritán la privatización de FERRONALES", en EL FINANCIERO, México, 18 de enero de 1995, pág. 27.
67. TRISTAN, Georgina; "Compañías de EU "se repartiran" las rutas más rentables de ferrocarril", en EL FINANCIERO, México, 13 de marzo de 1995, pág. 27.
68. TRISTAN, Georgina; "A remate la infraestructura en comunicaciones y transportes, en EL FINANCIERO, México, 20 de marzo de 1995, pág. 26.
69. "Calendario de concesiones en los puertos" en EL FINANCIERO, México, 3 de abril de 1995, pág. 19.
70. HERNANDEZ, Jaime; "Cuellos de botella, reto para concesionarios del transporte", en EL FINANCIERO, México, 3 de abril de 1995, pág. 19.

71. VILLEGAS, Claudia, et al; "Hasta 49% la participación extranjera en ferrocarriles", en EL FINANCIERO, México, 31 de marzo de 1995, pág. 12.
72. TRISTAN, Georgina, GONZALEZ, Victor; "Fijarán a 50 años las concesiones de FERRONALES", en EL FINANCIERO, México, 6 de abril de 1995, pág. 12.
73. "Empresas foráneas tomarán el "timón" de los puertos", en EL FINANCIERO, México, 24 de abril de 1995, pág. 14.
74. "Poner entradas al castillo", la meta al concesionar puertos", en EL FINANCIERO, México, 25 de abril de 1995, pág. 12.
75. EL FINANCIERO, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
76. EXCELSIOR, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
77. EL ECONOMISTA, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
78. NOVEDADES, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
79. REFORMA, México, D.F., Varios artículos, de julio 1994 a junio 1995.
80. EL HERALDO, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
81. UNO MAS UNO, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
82. EL SOL DE MEXICO, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
83. EL UNIVERSAL, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995.
84. EL NACIONAL, México, D.F., Varios Artículos, de junio 1993 a junio 1995.
85. LA JORNADA, México, D.F., Varios artículos, de junio 1993 a junio 1995

**REVISTAS**

1. SERRA PUCHE, Jaime; "Lineamientos para una estrategia comercial" en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XL, No. 6, México, junio de 1990, 67 pp.
2. ROSENTHAL, Gert; "Notas sobre el Tratado de Libre Comercio", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XLIV, No. 6, México, junio de 1994, 58 pp.
3. RUBIO, Luis; "El TLC ¿Instrumento de desarrollo?", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XLIV, No. 6, México, junio de 1994, 56 pp.
4. RUIZ DURAN, Clemente; "El comercio en la Cuenca del Pacífico", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XL, No. 6, junio de 1990, 71 pp.
5. NIGEL, Harris; "México y las relaciones económicas exteriores de la Cuenca del Pacífico", en CUADERNOS DE POLÍTICA INTERNACIONAL, Instituto Matias Romero de Estudios Diplomáticos, No. 50, México, 1990, 110 pp.
6. "Recuento Latinoamericano", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XL, No. 11, México, noviembre de 1990, 52 pp.
7. "Sumario Estadístico", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XLIV, No. 7, México, junio de 1994, 56 pp.
8. "El Grupo de los Tres, vicisitudes de una negociación comercial", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XLIV, No. 7, México, julio de 1994, 61 pp.
9. URQUIDI, Victor L; "México y la Comunidad Económica Europea", en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XXXVIII, No. 4, México, abril de 1988, 84 pp.
10. VARIOS AUTORES; "El fortalecimiento de las relaciones de México con los países centroamericanos". en COMERCIO EXTERIOR, Vol. XLI, No. 4, México, abril de 1991, 50 pp.
11. COMERCIO EXTERIOR. México, D.F., Varios artículos, de abril de 1988 a mayo 1995.