

137
Lej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

"LA APERTURA COMERCIAL Y SU IMPACTO EN EL SECTOR
PORTUARIO Y TRANSPORTE MARITIMO 1982-1994"

TESIS

Que para obtener el Título de:

LICENCIADO EN ECONOMIA

Presenta:

ROSSANA SCHIAFFINI TOVAR

ASESOR: DR. ARTURO ORTIZ WADGYMAR

MEXICO, D.F.

JULIO 1996



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

A mis Padres y hermanos con amor infinito.

*Porque creen en mi, como yo en ellos, por su apoyo y comprensión,
porque el sufrimiento, el dolor y la felicidad que experimenta uno, lo
sentimos todos como un solo corazón.*

*Porque la fuerza de mi Padre es mi esperanza y la dulzura de mi Madre
es mi ilusión.*

*Al enigmático "Amor" que no puedo tocar..... y que ironicamente no
dejo de sentir.*

Rossana

INDICE

INTRODUCCION	5
---------------------------	----------

CAPITULO I	7
-------------------------	----------

Marco teórico

1. El Proceso de cambio en los Enfoques Teóricos que explican el Proceso de Acumulación	7
--	---

1.1 El origen del monopolio en los fines del siglo XIX.....	9
---	---

1.2 El pensamiento keynesiano	10
-------------------------------------	----

1.3 El proceso de especialización en la acumulación a escala mundial	11
---	----

1.4 El monetarismo como antecedente del neoliberalismo.....	12
---	----

1.5 El capitalismo neoliberal, una nueva fase del proceso de acumulación capitalista en los albores del siglo XXI.....	14
---	----

CAPITULO II	20
--------------------------	-----------

La Apertura Comercial en México y su Integración a la Economía Mundial 1982-1994

2. La condicionalidad del FMI para asegurar el pago de la deuda externa...	20
--	----

2.1 Acuerdos de estabilización con el FMI 1982 y 1986	22
2.2 Carta de intención con el FMI 1989-1995.....	23
2.3 La apertura comercial como medida neoliberal en los programas de ajuste.....	25
2.4 Endeudamiento externo, desequilibrio en la balanza de pagos y ciclo devaluatorio	27
2.5 La Liberalización del Mercado Financiero.....	28
2.6 Costos Sociales de la aplicación de Políticas Neoliberales.....	32
CAPITULO III.....	35
La Apertura Comercial y su Impacto en el Sector Portuario y Transporte Marítimo 1982-1994	
Primera Parte	37
3. Generalidades del sistema portuario mexicano	37
3.1 Puertos mexicanos en el contexto internacional	39
3.2 Actividad portuaria 1982-1994	42
3.3 Clasificación de puertos.....	54

3.4 Obstáculos para el desarrollo en puertos y efectos de la apertura comercial	54
3.5 Aspectos jurídicos y reglamentarios	59
3.6 Nuevo Modelo de Organización Institucional	61
3.7 Operación de las API'S	62
3.8 Problemas laborales en el sistema portuario	65
3.9 La privatización en México como medida de reestructuración económica	68
3.9.1 Características de las licitaciones.....	70
3.9.2 Alcances en la privatización de puertos	75
Segunda Parte	80
4. Principios Económicos del Transporte Marítimo.....	80
4.1 El transporte marítimo mexicano en el contexto internacional.....	82
4.2 Importancia del transporte marítimo en México.....	84
4.3 Efectos de la apertura en el transporte marítimo	85

4.4 Desventajas y obstáculos para el transporte marítimo mexicano	86
4.5 Investigación de Campo	92
• Glosario	114
• Conclusiones	118
• Alternativas.....	121
• Bibliografía y Hemerografía.....	123
• Entrevistas	132

INTRODUCCION

En las últimas dos administraciones gubernamentales, nuestro país ha experimentado cambios profundos en todos los ámbitos. La crisis de 1982 que dio señales de riesgo financiero no sólo nacional, sino internacional; pone de manifiesto la crisis del hasta entonces modelo de acumulación.

Las medidas de política económica aplicadas desde entonces, buscan nuevos patrones económicos que respondan a las necesidades de la nueva realidad y que permitan o coadyuven a la pronta realización de la ganancia.

Los cambios que en la actualidad observa nuestro sector portuario, así como la ausencia de estudios e investigaciones realizadas en torno a éste; son algunas de las causas que motivaron mi investigación, dada la apertura comercial y el proceso de privatización en que aquel se haya inmerso.

La presente tesis se desarrolla en tres capítulos: el primero conforma el marco teórico y en él se presentan los principales rasgos de algunas de las principales corrientes de pensamiento económico, con relación al enfoque que cada una de ellas da al desarrollo y evolución de la economía y el porqué de las crisis del modelo de acumulación.

El presente estudio se sustenta bajo la corriente teórica del pensamiento marxista y monetarista, pues considero que las contradicciones y desatinos que hasta ahora ha mostrado la corriente neoliberal, confirma en buena medida algunos de los postulados de aquellas "aunque agotadas" escuelas de pensamiento.

El segundo capítulo es un marco de referencia en el que se exponen los antecedentes de la década inmediata anterior, con el objeto de tener presente en

qué contexto se da el agotamiento del modelo de acumulación que oscila en la orientación de políticas económicas que siguen desde mi punto de vista elementos de la corriente keynesiana, monetarista y ahora se conoce como neoliberal.

Por último abordamos el tema central de la tesis en el capítulo 3 dividido en dos partes: en la primera parte se presenta: situación y perspectivas del sector portuario, efectos de la apertura comercial y el proceso de privatización como única alternativa para el desarrollo y modernización de puertos.

La segunda parte, contempla las condiciones en que el transporte marítimo se enfrenta a la apertura comercial y a la competencia desleal de los países industrializados como Estados Unidos. Incluye algunas alternativas que de ser llevadas a cabo llevarían al óptimo funcionamiento del sistema portuario para afrontar el severo proceso de desbanderización y desplazamiento de nuestros servicios; por empresas transnacionales que cuentan con mejores condiciones y ofrecen mejores tarifas.

Con relación al tema de estudio, la apertura comercial ha significado para nuestro sector portuario y de transporte marítimo quiebra de empresas navieras, desempleo y un proceso de privatización, que lejos de permitir un desarrollo relativamente homogéneo en los puertos; agranda la brecha entre los pequeños puertos turísticos y pesqueros principalmente, con las posibles fuentes de inversión.

CAPITULO I

MARCO TEORICO

1. EL PROCESO DE CAMBIO EN LOS ENFOQUES TEORICOS QUE EXPLICAN EL PROCESO DE ACUMULACION

En las últimas dos décadas y lo que va de la presente, la economía no sólo de México, sino a nivel Internacional ha atravesado por serios desajustes en todos los ámbitos (económico, político y social).

La crisis de 1982 con el "Boom Petrolero", la de 1987 con el "crack bursátil neoyorkino" y la más reciente en 1994, con una espectacular fuga de capitales y caída de las reservas como consecuencia, entre otros factores, de la desestabilidad política y social existentes. Lo que hay que resaltar es, que tales desajustes no son causa de la crisis económica, sino; consecuencia de las diferentes crisis por las que ha pasado el proceso de acumulación.

El objetivo de este capítulo es por tanto presentar brevemente cómo se ha dado el proceso de cambio en los enfoques teóricos y en el mismo proceso de acumulación, para entender cómo en esta nueva fase por la que está pasando; existen factores que pueden efectivamente beneficiar a algunos sectores de la economía mexicana. Sin embargo, en el caso del sector portuario específicamente falta una preparación previa a la apertura comercial, que es una de las principales propuestas de la corriente neoliberal, además de la no intervención del Estado en la economía.

Comenzaremos por decir que las necesidades comerciales del mercado mundial, creado por los grandes descubrimientos de finales del siglo XV contribuyen al surgimiento del proceso de acumulación. El descubrimiento de las

comarcas auríferas y areníferas en América, el exterminio, esclavización y soterramiento en las minas de la población aborigen, la conquista y saqueo de las Indias Orientales, la transformación de Africa en un coto reservado para la caza comercial de pieles-negras, caracterizan los albores de la era de producción capitalista. Estos procesos idílicos constituyen factores fundamentales de la acumulación originaria.

La tendencia histórica de la acumulación del capital se desprende del razonamiento de que el modo de producción capitalista sólo es compatible con límites estrechos, espontáneos y naturales de la sociedad.

K. Marx en su obra "EL CAPITAL" sostiene que la relación del capital presupone la escisión entre los trabajadores y la propiedad sobre las condiciones y la relación del trabajo. Una vez establecida la producción capitalista, la misma no solo mantiene esa división sino que la reproduce en escala cada vez mayor.

"La acumulación del capital presupone el plusvalor, el plusvalor la producción capitalista, y ésta la preexistencia de masas de capital relativamente grandes en manos de los productores de mercancías. Todo el proceso, pues, parece suponer una acumulación "originaria" previa a la acumulación capitalista ("previous accumulation", como la llama Adam Smith), una acumulación que no es el resultado del modo de producción capitalista, sino su punto de partida." ¹

El modo de producción capitalista al alcanzar cierto grado de su desarrollo, genera los medios materiales de su propia destrucción. Trae consigo una mayor concentración de los medios de producción por unos cuantos, y expropiación de tierra, medios de subsistencia e instrumentos de trabajo a la gran masa del pueblo.

¹ K.Marx EL CAPITAL "La Llamada Acumulación Originaria". Capítulo XIV Vol. 3 Tomo I Editorial Siglo XXI p.693

"El que debe ahora ser expropiado no es ya el trabajador que labora por su propia cuenta, sino, el capitalista que explota a muchos trabajadores. Esta expropiación se lleva a cabo por medio de la acción de las propias leyes inminentes de la producción capitalista, por medio de la concentración de los capitales. Cada capitalista liquida a otros muchos. Paralelamente a esta concentración, o a la expropiación de muchos capitalistas por pocos, se desarrollan en escala cada vez más amplia la forma cooperativa del proceso laboral, la aplicación tecnológica consciente de la ciencia, la explotación colectiva planificada de la tierra, la transformación de los medios de producción gracias a su uso como medios de producción colectivos del trabajo social, combinado." ²

1.1 EL ORIGEN DEL MONOPOLIO EN LOS FINALES DEL SIGLO XIX

Vladimir Ilich Lenin, en su obra "EL IMPERIALISMO, FASE SUPERIOR DEL CAPITALISMO", en su apartado La Concentración de la Producción y los Monopolios; asevera que el colosal incremento de la industria y el proceso rapidísimo de concentración de la producción en empresas cada vez más grandes son una de las peculiaridades más sobresalientes del capitalismo.

Coincide al igual que Marx, en que la concentración, al llegar a un grado determinado de su desarrollo, puede afirmarse que conduce por sí misma de lleno al monopolio. En el caso de Alemania, Marx, al estudiar la industria de este país, concluye que como un caso especial; por estar protegida la industria por elevadas tarifas arancelarias, acelera la concentración y la constitución de asociaciones monopolistas patronales, carteles, consorcios, etc. En la Gran Bretaña también son las grandes proporciones de las empresas y su elevado nivel técnico lo que trae aparejada la tendencia al monopolio.

² Ibidem p.953

1.2 EL PENSAMIENTO KEYNESIANO

Tras la crisis del 29, se hace evidente la insuficiencia de la demanda dado el exceso de producción existente. La teoría clásica del Laissez-faire, que proponía dejar el buen funcionamiento económico a las libres fuerzas del mercado (ley de oferta y demanda), estaba superada al no responder a las nuevas necesidades de la economía. Ante esta problemática, una de las principales proposiciones de John Maynard Keynes fue reactivar la demanda global, con el objeto de aumentar la propensión al consumo (principalmente el de inversión) y que el Estado opere como un regulador macroeconómico.

Miguel Angel Rivera Ríos en su libro *CRISIS Y REORGANIZACION DEL CAPITALISMO MEXICANO, 1960/1985*, capítulo I confirma lo anterior al señalar que: "La tesis pramarxista de crisis por subconsumo (ampliamente criticadas tanto por Marx como por Lenin) se vincula, en el "-patrón autolimitativo-, con el pensamiento Keynesiano de insuficiencia de la demanda efectiva como causa del estancamiento de la acumulación de capital y, además, con la propuesta Kaleckiana de fortalecimiento de las posibilidades de realización y compra de la producción por la vía del equilibrio entre ganancias y salarios. Consecuentemente, estos autores desplazan el análisis del capitalismo al campo del mercado y, por lo tanto a los determinantes de la circulación anteponiéndolos a los determinantes de la tasa de plusvalía, que postula el marxismo. De su apego a los problemas de realización y el aumento del poder de compra deriva una serie de propuestas de política económica orientadas a fortalecer la demanda efectiva, principalmente por vía del gasto público deficitario, a fin de neutralizar la crisis de subconsumo. Se plantea una estrategia basada en una mayor participación del Estado para sustituir al capital privado en sectores estratégicos de la economía, y en el uso del gasto público como promotor del desarrollo.

En México, las tesis keynesianas parecen responder a las necesidades de nuestra economía, posteriormente al agotamiento del modelo de desarrollo estabilizador hasta entonces implantado; pero de igual forma a principios de los 80's, la participación del Estado en la economía pasa de ser un impulso a ser un obstáculo al contribuir a la existencia de empresas no productivas y en el caso de la iniciativa privada (éstas, seguras de subsidio y protección) carecen de competitividad y no se preocupan por la productividad.

1.3 EL PROCESO DE ESPECIALIZACION EN LA ACUMULACION A ESCALA MUNDIAL

Alentada por los cambios políticos e ideológicos operados a finales del siglo XIX, la escuela neoclásica surge caracterizándose por alejar la atención de los conflictos sociales.

"Estudian cómo los agentes económicos pueden proceder a la mejor utilización posible de tal "factor de producción" disponible en cantidad fija. Así el objeto esencial de estudio es la "asignación óptima a usos alternativos (competitivos) de un factor determinado". 4

Samir Amin, en su texto " La Acumulación a Escala Mundial, Crítica de la Teoría del Subdesarrollo ", señala que la teoría de las relaciones económicas internacionales, parte de la hipótesis de que en las relaciones internacionales, los socios son economías capitalistas "puras".

"Sostiene que los modos de producción capitalista no son destruidos sino transformados y sometidos al modo de producción dominante a escala mundial y local: el modo de producción capitalista". 5

4 Guillen Romo Héctor. ORIGENES DE LA CRISIS EN MEXICO 1940-1982 Ed. Era. México Cuarta Reimpresión 1989 p.20

5 Samir parte de un enfoque de la Teoría del Desarrollo a la que se hace referencia como "Tesis del Intercambio Desigual y/o Teoría de la CEPAL".

El sentido esencial de la teoría clásica de las relaciones internacionales, es una teoría del comercio internacional de las mercancías. Pretende que cada uno de los participantes tiene interés en especializarse porque el intercambio eleva el nivel del ingreso global, en términos de valores de uso, en los dos países.

En la esfera de los intercambios internos, la ley del valor implica la igualdad de intercambio de dos mercancías que contienen la misma cantidad de trabajo, en la esfera de los intercambios exteriores, las mercancías intercambiadas contienen cantidades de trabajo desiguales, que traducen la desigualdad de los niveles de productividad.

"El interés superior es entonces el de desarrollar las ramas de la producción en las cuales es posible el mayor progreso y además, someter sus opciones en materia de comercio exterior a las exigencias prioritarias de ese desarrollo. En el caso de una producción a costos decrecientes (o crecientes) deberá tener en cuenta que la ventaja relativa a su vez es modificada por el grado de especialización internacional." ⁶

1.4 EL MONETARISMO COMO ANTECEDENTE DEL NEOLIBERALISMO

Después de la segunda guerra mundial, aparece como corriente de oposición a las tesis nekeynesianas "la escuela monetarista".

"Como resultado de la crisis económica mundial y de los avances de las luchas populares y democráticas, la vía monetarista fue considerada como la alternativa para superar la crisis y restaurar la rentabilidad del capital en muchos países latinoamericanos." ⁷

6 Samir Amin. LA ACUMULACION A ESCALA MUNDIAL. CRITICA DE LA TEORIA DEL SUBDESARROLLO Cap. 1 "La Especialización Internacional Desigual y los Flujos Internacionales de Capital." México Ed. Siglo XXI Ed. 1961.

7 Guillen Op. Cit. p.40

"Para los monetaristas la inflación es un fenómeno esencialmente monetario que tiene por origen el crecimiento de la masa monetaria. Para ellos hay una relación directa y universal entre la variación del stock de moneda y la variación del nivel general de precios. A partir de ello, la moneda se vuelve la variable estratégica de la coyuntura. Las fluctuaciones cíclicas de la producción son una resultante de la modificación de la cantidad de moneda." ⁸

Otra de las principales propuestas de la corriente monetarista es que "están completamente a favor de la apertura de la economía hacia el exterior. Piensan que sobre todo en los "países en desarrollo" el déficit de la cuenta corriente de la balanza de pagos es el resultado de medidas proteccionistas aplicadas; más específicamente ponen énfasis en la sobrevaluación del tipo de cambio y en la existencia de barreras aduanales y otras restricciones que según ellos perjudican los intercambios con el exterior. Estas políticas, sobre todo la de cambio alientan la importación de bienes y servicios y desalientan el crecimiento del sector exportador. En estas condiciones, la economía importa más y exporta menos, favoreciendo así el desequilibrio de la balanza de pagos. Por lo tanto, los monetaristas se oponen completamente al control de cambios y piensan que hay que fijar el tipo de cambio a un nivel que favorezca al sector exportador." ⁹

Cabe mencionar que en tanto en la mayoría de los países de América Latina, la política económica oscilaba entre una estricta aplicación de los esquemas ortodoxos (FMI y escuela de la CEPAL), en México durante la década de los 70's y principios de los 80's, la política económica se enfrenta ante una auténtica yuxtaposición entre dos orientaciones diferentes que da lugar a una etapa conocida como monetarismo versus keynesinismo que trae como consecuencia una tendencia al freno y a la aceleración con desastrosas consecuencias como inconformidad general de la clase media, invasión violenta de tierras por parte del campesinado desilusionado del espejismo del reparto

8 Ibidem p.22

9 Ibidem p.44

agrario y un estancamiento productivo que aunado a un elevado índice de desempleo crean un terreno fértil a las empresas para sobreexplotar al trabajador.

1.5 EL CAPITALISMO NEOLIBERAL, UNA NUEVA FASE DEL PROCESO DE ACUMULACION CAPITALISTA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI

En la última década, la economía mundial pasa por un momento sumamente crítico y algunas de las economías capitalistas como Estados Unidos, Francia, Italia e Inglaterra entre otras, sufren problemas que trascienden la esfera de la circulación y se centran en las debilidades estructurales del aparato productivo como un todo. (véase cuadro 1).

CUADRO 1							
PIB A PRECIOS CONSTANTES							
(VARIACION PORCENTUAL DEL AÑO ANTERIOR)							
AÑO	ALEMANIA	CANADA	E.U.	FRANCIA	ITALIA	JAPON	REINO UNIDO
1980	1.0	1,5	-0.5	1.6	4.1	3.6	-2.2
1981	0.1	3,7	1.8	1.2	0.6	3.6	-1.3
1982	-1,1	-3,2	-2.2	2.5	0.2	3.2	1.7
1983	1,9	3,2	3.9	0.7	1.0	2.7	3.7
1984	3,1	6,3	6.2	1.3	2.7	4.3	2.3
1985	1,8	4,8	3.2	1.9	2.6	5.0	3.8
1986	2,2	3,3	2.9	2.5	2.9	2.6	4.3
1987	1,5	4,3	3.1	2.3	3.1	4.1	4.8
1988	3,7	4,9	3.9	4.5	4.1	6.2	5.0
1989	4,0	2,4	2.5	4.3	2.9	4.7	2.2
1990	4,9	-0,4	0.8	2.5	2.1	4.8	0.4
1991	3,6	-2,2	-1.2	0.8	1.3	4.0	-2.2
1992	0,8	0,6	3.4	1.2	0.9	1.0	-0.6
1993	-2,1	3,5	3.0	-0.9	-	-	2.0

FUENTE: ESTADISTICAS FINANCIERAS INTERNACIONALES;
Anuario 1994 FMI

Los países desarrollados con economías de mercado están creciendo de nuevo, pero sólo se prevé un crecimiento en los Estados Unidos de América. Muchos de esos países acaban de salir de la recesión y el reciente estancamiento de la economía mundial se debió fundamentalmente a los países desarrollados de economía de mercado, que representan más del 70% de la producción mundial. Las principales tendencias observadas en 1993, revelan que el crecimiento de la producción en el conjunto de esas economías fue imputable al crecimiento de EUA, aunque también se registró una aceleración del crecimiento del Reino Unido y en algunos de los países pequeños. La producción disminuyó en Francia, Alemania e Italia, las tres principales economías de Europa Continental y permaneció prácticamente estancada en Japón, segunda economía mundial.

La presión ascendente de los competidores frena en cierta forma la expansión norteamericana, haciendo uso de innovaciones tecnológicas y socializando rápidamente las nuevas normas de producción que les permitió su productividad y con ella la competitividad frente a la de EUA. El empuje europeo y japonés se manifiesta en los planos monetario, comercial y de productividad. Así mismo, los cambios estructurales que en la economía mundial han observado los aparatos productivos, hacen más reducidas las posibilidades de acumulación; reflejan una tendencia general a la disminución de la tasa de ganancia y mantenimiento de un nivel alto de capacidad ociosa y un vertiginoso desplazamiento del capital financiero (ver cuadros 2,3 y 4).

CUADRO 2							
BALANZA COMERCIAL							
(Miles de dólares de E.U.A.)							
AÑO	ALEMANIA	CANADA	E.U.	FRANCIA	ITALIA	JAPON	REINO UNIDO
1980	8 683	8 001	-25,51	-13,419	-15,991	2 130	3353
1981	16 083	6 578	-28,019	-9,97	-11,314	19 960	6960
1982	24 730	14 991	-36,48	-15,785	-7,98	18 080	3167
1983	21 430	14 972	-67,09	-8,754	-171	31 460	-2,377
1984	22 147	15 967	-112,48	-4,651	-5,132	44 260	-7,114
1985	28 579	12 574	-122,18	-5,276	-5,367	55 990	-3,955
1986	55 752	7 676	-145,06	-2,081	5,047	92 820	-14,058
1987	70 204	8 960	-159,56	-8,667	83	96 420	-19,019
1988	79 771	8 157	-126,966	-8,537	-924	94 000	-38,16
1989	77 742	5 986	-115,68	-10,651	-1,664	76 890	-40,542
1990	70 992	8 785	-108,842	-13,673	1,373	63 580	-32,742
1991	22 566	5 162	73,79	-16,175	-445	103 090	-18,273
1992	32 325	8 183	96,14	1,661	3,088	132 400	-23,963
1993	43 127	8 859	-132,47	8,418	-	141 570	-20,172

FUENTE: ESTADISTICAS FINANCIERAS INTERNACIONALES;
Anuario 1994 FMI

Arturo Ortiz Wadgymar, en su libro Política Económica de México 1982-1994 señala cómo el estado general de la teoría de las relaciones económicas internacionales parece pasar por una de sus peores crisis. Sostiene que la caída de la URSS, pone en evidencia el agotamiento de enfoques que explicaban la realidad mundial por medio de la teoría materialista y el método dialéctico e incluso las teorías del desarrollo (de la CEPAL) vistas algunas de ellas previamente, fueron abandonadas y hoy se buscan nuevas opciones e interpretaciones.

CUADRO 3								
EXPORTACIONES								
(Miles de Millones de dólares de E.U.A.)								
AÑO	TOTAL	ALEMANIA	CANADA	E.U.	FRANCIA	ITALIA	JAPON	REINO UNIDO
1980	1896.8	192.860	67,734	225,566	116.030	78,104	130,441	110,134
1981	1875.2	176,047	72,726	238,715	106,424	77,07	151,495	102,244
1982	1740.6	176,424	71,234	216,442	96,694	73,791	138,385	96,984
1983	1697.2	169,417	76,749	206,639	94,943	72,877	146,965	91,619
1984	1800.6	171,735	90,272	223,976	97,566	74,564	169,700	93,881
1985	1819.4	183,933	90,95	218,815	101,674	76,717	167,164	101,252
1986	1998.6	243,326	90,329	227,158	124,948	97,204	210,757	107,093
1987	2351.6	294,369	98,168	254,122	148,382	116,711	231,286	131,257
1988	2689.7	323,323	117,105	322,427	167,787	127,859	264,856	145,165
1989	2914.3	341,231	121,832	363,812	179,397	140,556	273,932	152,345
1990	3336.9	410,104	127,629	393,592	216,588	170,486	287,581	185,172
1991	3441.9	402,843	127,163	421,730	217,100	169,473	314,781	184,964
1992	3687.5	422,271	134,435	448,164	235,871	178,155	339,885	190,003
1993	3685.5	362,064	144,693	464,773	208,908	-	362,244	180,18
TCMA	1.41	1.40	1.43	1.43	1.40	1.49	1.48	1.37

TCMA: Tasa de Crecimiento Media Anual

FUENTE: ESTADISTICAS FINANCIERAS INTERNACIONALES:
Anuario 1994 FMI

El práctico estancamiento de la producción mundial agregada en los últimos años fue acompañada de una tasa de desaceleración del crecimiento del comercio mundial.

La tasa de crecimiento de las exportaciones mundiales se redujo de más de 5% en 1992 a menos del 3% en 1993.

CUADRO 4							
INVERSION COMO PORCENTAJE DEL PIB							
AÑO	ALEMANIA	CANADA	E.U.	FRANCIA	ITALIA	JAPON	REINO UNIDO
1980	23,3	23,4	20,0	24,2	27,0	32,2	16,8
1981	20,8	24,5	20,9	21,7	24,7	31,1	15,1
1982	19,3	19,1	18,4	21,9	23,5	29,9	15,6
1983	20,2	19,3	18,4	19,9	21,8	28,1	16,4
1984	20,2	20,1	21,2	19,0	22,9	28,0	17,3
1985	19,5	20,2	20,1	18,9	22,5	28,2	17,2
1986	19,4	20,6	19,4	19,6	20,9	27,8	17,1
1987	19,2	21,7	18,9	20,2	21,0	28,7	18,0
1988	19,9	22,5	18,4	21,4	21,5	30,6	20,3
1989	20,7	23,0	18,2	22,3	21,3	31,8	21,0
1990	21,2	20,7	16,9	22,5	21,0	32,8	19,2
1991	21,5	19,1	15,3	21,4	20,5	32,5	15,9
1992	21,0	18,1	15,7	19,7	19,4	31,2	15,2
1993	19,2	18,0	16,5	17,5	-	30,4	14,9

Fuente: ESTADISTICAS FINANCIERAS INTERNACIONALES;

Anuario 1994 FMI

El porcentaje de la inversión, como participación del PIB que observaban los países industrializados ponen de manifiesto la crisis por la que atraviesa la economía mundial. En tanto Alemania, Japón y Reino Unido mantienen una relativa estabilidad en su participación; el resto de los países muestran drástica caída de su participación y ello explica en parte el proceso de reestructuración económica mundial.

El neoliberalismo entonces se configura como un nuevo modelo de economía internacional y constituye una fase más del proceso de acumulación en el sistema capitalista.

"La política económica neoliberal se orienta a propiciar la mayor participación del sector privado en la economía para que éste sea el motor del crecimiento, y a través de ello genera beneficio para el conjunto de la sociedad" ¹⁰

El modelo neoliberal confluye con los principios fundamentales de apertura comercial (ahora concentrada en el sector financiero), más desregulación y más privatización. El papel del Estado tanto en lo que se refiere al impulso y dirección de las políticas industriales, tiende ahora a ser revalorizado. Los gobiernos están concibiendo nuevas formas de regulación aplicando medidas que tienden a abrir los mercados a la competencia extranjera, pero que simultáneamente abrazan políticas industriales nacionales.

10 Huerta González Arturo. RIESGOS DEL MODELO NEOLIBERAL MEXICANO Ed. Diana México D.F., 2ª Impresión, Julio 1993 p. 101

CAPITULO II

LA APERTURA COMERCIAL EN MEXICO Y SU INTEGRACION A LA ECONOMIA MUNDIAL 1982-1994

La política proteccionista implantada en México en décadas anteriores permite un avance en el proceso de sustitución de importaciones. La economía alcanzó altas tasas de crecimiento, pero la lógica de funcionamiento predominante en la dinámica manufacturera desatendió la producción interna de bienes de capital y la tecnología. Se intensifican los lazos comerciales y tecnológicos con los países desarrollados (especialmente con Estados Unidos) y se configuran fuertes desequilibrios.

Ahora el desarrollo tecnológico ha venido internacionalizando patrones de consumo y procesos productivos entre países, así como grandes compañías, las cuales pasan a conformar un gran comercio intraindustrial, aprovechando tanto las ventajas comparativas, competitivas y de localización que obtienen y desarrollan en los diversos países, como la reducción del costo del transporte y comunicación.

2. LA CONDICIONALIDAD DEL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL (FMI) PARA ASEGURAR EL PAGO DE LA DEUDA EXTERNA

En México los indicios de políticas neoliberales y librecambistas se observan posteriormente a la crisis de 1982, que acentúa los problemas de desigualdad y pobreza.

Para 1982, " se presentó una situación recesiva con un crecimiento del PIB de 0.5% después de que el año anterior fuera del 7.9% la más elevada de muchos años. Lo que prevaleció durante ese año fue la desconfianza, las devaluaciones persistentes del peso mexicano, la especulación y una fuga de capitales reconocida oficialmente por José López Portillo (JLP) de 22,000 mdd. Entre el 13 y el 15 de agosto de 1982 la situación financiera del país era alarmante, pues las reservas del Banco de México

habían llegado a cero, es decir el país tuvo que declararse insolvente para hacer frente al servicio de su deuda". ¹¹ (véase cuadro 5)

Una de las manifestaciones más graves del deterioro económico de 1982 fue la crisis de deuda externa e interna que acentuó de manera dramática los problemas desigualdad y pobreza arrastrados por décadas. (ver cuadro 6)

CUADRO 5	
SITUACION DEL PAIS EN DICIEMBRE DE 1982	
Crecimiento del PIB	0.5 %
Tasa Inflacionaria	98.8 %
Desvalorización del Peso. 1976-1982*	614.0 %
Nivel de Fuga de Capitales	22,000 mdd.
Déficit Fiscal (% respecto al PIB)	17.0 %
Deuda Pública Externa	80,000 mdd.
Déficit en Cuenta Corriente	4,878 mdd.
Banco de México. (reservas)	4,666 mdd.

* Ibidem p. 47

CUADRO 6		
DEUDA EXTERNA MEXICANA POR SEXENIO		
SEXENIO	PERIODO	DEUDA MILLONES DE DOLARES
MANUEL AVILA CAMACHO	1940 - 46	278
MIGUEL ALEMAN	1946 - 52	346
ADOLFO RUIZ CORTINEZ	1952 - 58	602
ADOLFO LOPEZ MATEOS	1958 - 64	1723
GUSTAVO DIAZ ORDAZ	1964 - 70	3280
LUIS ECHEVERRÍA A.	1970 - 76	19349

11 Ortiz Wadgyrmar Arturo Política Económica de México 1982-1994 "Dos Sexenios Neoliberales" 2ª. Edición Editorial Nuestro Tiempo 1994. p.p. 45 - 46.

JOSE LOPEZ PORTILLO	1976 - 82	65419
MIGUEL DE LA MADRID H.	1982 - 88	108500 (2)
CARLOS SALINAS DE GORTARI	1988 - 94	82000 (3)

- 1.- No Incluye la deuda privada
 - 2.- Incluye deuda privada
 - 3.- Solo incluye la pública; sumada la privada se considera de 125,000.
(datos del primer semestre)
- Wadgymer Op. Cit. p. 42

Además, la relación comercial y financiera de nuestro país, dependiente de Estados Unidos ocasiona que nuestra dinámica económica no genere las condiciones productivas, ni el ahorro, ni las divisas necesarias para alcanzar un crecimiento y desarrollo hacia el Interior.

De este modo la economía mexicana comenzó a depender fundamentalmente de dos variables, las tasas de interés internacionales y los precios del petróleo. La fuga de capitales distorsionaba cualquier intento de planeación y al mismo tiempo se veía cómo descendía el nivel de las reservas a pesar del esfuerzo de captación de recursos externos.

2.1 ACUERDOS DE ESTABILIZACION CON EL FMI 1982, 1986

A partir de 1976, la intervención del FMI dentro de la economía mexicana aparece como una constante, justificada por el nivel de endeudamiento en el que se ve inmerso nuestro país.

"Desde un ángulo teórico muy general, la ideología del FMI se asienta en principios walrasianos tales como: a) la economía capitalista tiende espontáneamente a una situación de equilibrio estable; b) tal equilibrio se corresponde con

una plena utilización de los recursos productivos; c) la asignación de los recursos es óptima y, por lo tanto, da lugar a la maximización del dividendo social." ¹²

En diferentes momentos, las cartas de intención firmadas con el FMI son muy similares en sus propuestas de austeridad entre las que se encuentran el control del gasto público con el objeto de reducir el déficit público (que implica reducir subsidios), combatir la evasión fiscal y revisar la participación del Estado.

Uno de los conceptos de política económica más aconsejados por el FMI ha sido la apertura al exterior. De este modo, el ingreso de México al GATT en 1986 sólo vino a significar la institucionalización a nivel internacional de la apertura de México al exterior en el aspecto comercial, vinculado a los compromisos contraídos con el FMI; asimismo se convierte en un modelo de dependencia externa que da lugar posteriormente a un mercado común de América del Norte (TLC).

La dependencia y/o condicionalidad circunstancial de nuestro país con el FMI, hace expresar a Arturo Ortiz Wadgymer en su libro "POLÍTICA ECONOMICA DE MEXICO 1982-1994" Dos Sexenios Neoliberales que: con la suscripción de la versión 1986 de la Carta de Intención con el FMI, se perdió la gran oportunidad de adoptar otras alternativas, acerca de las cuales se había discutido acaloradamente en fechas recientes y que a fin de cuentas representaban bajo ciertos límites, la posibilidad de sacudirse del tutelaje de la banca internacional y de las recetas fondistas y bakerianas.

Esta presencia invariable del FMI en la economía mexicana desde mediados de los 70's trae consigo conceptos de moda como Fondomonetarismo Neoliberal o Mexicano que usan algunos autores.

12 Valenzuela Feijó. CRITICA DEL MODELO NEOLIBERAL Ed. Colección de América Latina. México 1991 p.16

2.2 CARTA DE INTENCION CON EL FMI 1989, 1995.

Los programas de choque recomendados por el FMI, terminaron por hundir a la economía mexicana en una recesión inflacionaria acompañada de un alto desempleo y un importante deterioro de los salarios reales.

El gobierno se vió obligado a recurrir nuevamente al FMI con una nueva carta de intención firmada en 1989. En ésta, dicho organismo se compromete a apoyar el programa económico de México con el objeto de reducir la deuda con la banca comercial.

A partir de 1990, México intenta aplicar políticas amparadas en la teoría monetaria heterodoxa neoliberal, para una economía abierta, control de demanda agregada, políticas de precios, ingresos y desindización con el objeto de incrementar el ahorro interno, controlar la inflación y reactivar el aparato productivo aún a costa de un alto costo social. Sin embargo, la debilidad de dichas políticas para salir del semiestancamiento con baja inflación, llevan a México a tocar nuevamente las puertas del FMI y el 31 de diciembre de 1994 se publica en **EL FINANCIERO** que el programa de emergencia para apoyar a México en 1995 se caracteriza por un fuerte contenido restrictivo con el objeto de controlar la inflación, recuperar el equilibrio de los principales agregados económicos básicos y evitar la incapacidad de pagos frente al exterior. Como podemos ver, a excepción de algunos puntos, las políticas de condicionalidad del FMI para apoyar a México en el 95 tienen el mismo corte que las Cartas de Intención de los años anteriores y pone de manifiesto la imposibilidad de nuestro país, para detectar "antes de", las contradicciones que resultan de sus políticas de choque. ¹³

13 Si desea conocer el contenido íntegro de las políticas de condicionalidad del FMI, véase **EL FINANCIERO**, "El Programa de Emergencia Provocará Nuevo Ciclo Recesivo e Inflacionario. 31 de diciembre de 1994 p.6

Transcurrido el primer año de ésta Administración; "diputados y senadores prifistas establecieron que si en marzo de 1996 a más tardar, no se observan resultados concretos del programa económico del presidente Ernesto Zedillo, se convocará a una gran alianza política nacional para adoptar un nuevo plan de estabilización. El programa alternativo incluirá la renegociación de los compromisos adoptados con el FMI, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y, de manera eventual, con el gobierno estadounidense, además de que involucraría un proceso moderadamente expansivo en materia fiscal y monetaria." ¹⁴ El caso es que a la fecha, principios de julio de 1996 la incertidumbre de la permanencia del presidente Ernesto Zedillo en la Administración sigue vigente y ello crea un ambiente de especulación que afecta nuestra economía, y la hace más vulnerable.

2.3 LA APERTURA COMERCIAL COMO MEDIDA NEOLIBERAL EN LOS PROGRAMAS DE AJUSTE

El modelo neoliberal pasa a ser dominante por encontrar nuevos esquemas financieros mediante la mayor presencia de las fuerzas del mercado en la economía en función de sus necesidades de acumulación y crecimiento.

En el caso de México, José Luis Calva nos habla de dos grandes fases en las que predominan las políticas de corte neoliberal aunadas a la transformación de la economía mexicana. Identifica la primera fase en el periodo 1982-1987 en que como hemos visto anteriormente para generar excedentes y servir la deuda externa, se llevan a cabo políticas contractivas de la demanda interna agregada, consistentes en la reducción del gasto público, privatización de empresas públicas, reducción de salarios reales (mediante férreos topes salariales), la restricción de la oferta crediticia (para consumo e inversión) y la subvaluación cambiaria, combinada inicialmente con el mantenimiento de la hiperprotección comercial (que se instrumentó en 1982 como solución tradicional al

14 V. González, G. Tristán y L. González . EL FINANCIERO 27 de noviembre de 1996. pp. 1,29

problema de la balanza de pagos que estalló con la crisis de la deuda) y que a partir de 1984 es abandonada en favor de un proceso acelerado de apertura comercial.

"El valor de las importaciones sujetas a controles cuantitativos, que en 1981 representaban 85.5% del total, se redujeron a 27.5% del total en 1986; el arancel máximo de 100% fue reducido a 45 por ciento en 1986".¹⁵

La segunda fase la identifica a partir del Pacto de Solidaridad Económica (PSE) decretado en diciembre de 1987, hasta la administración de Carlos Salinas. La prioridad principal de la estrategia económica, es la estabilización de los precios, utilizando como instrumentos principales ; "1) la aceleración de la apertura comercial; (la tasa arancelaria máxima es reducida de golpe de 45% a 20% y las importaciones sujetas a permiso previo se reducen de 26.8% en 1987 a 9.2% en 1991; 2) la fijación primero y la clasificación del tipo de cambio (deslizamiento del peso frente al dólar a un ritmo menor que el diferencial inflacionario entre México y su principal socio comercial que desemboca en sobrevaluación de nuestra moneda y 3) la eliminación del déficit fiscal, por medio de la reducción de la inversión pública, privatización de las empresas y achicamiento o supresión de programas de fomento económico sectorial." ¹⁶ (ver cuadro 7)

CUADRO 7				
CRONOLOGIA DE LA APERTURA				
1980 - 1992				
CONCEPTO	1982	1986	1987	1992
Valor de las Importaciones (%)	100.0	27.5	26.8	10.7
Arancel máximo	100.0	45.0	20.0	20.0
Arancel Ponderado	16.4	13.6	5.6	11.1
Media Arancelaria	27.0	10.0	9.7	13.1

FUENTE: Calva Jose Luis "Las Fases del Modelo Neoliberal Mexicano" en **EL FINANCIERO** 21 de octubre de 1994 p. 32.

¹⁵ Calva José Luis **EL FINANCIERO**, "Las Fases del Modelo Neoliberal Mexicano" 21 de octubre de 1994. México p.32

¹⁶ Ibidem p.32

Ya en los 90's, "Las negociaciones de la Ronda de Uruguay concluyeron formalmente con la Reunión Ministerial de Marrakech el pasado 14 de abril de 1994. Los ministros de 150 países firmaron el documento del Acta Final que comprende un total de 28 acuerdos distintos. La Ronda de Uruguay es la negociación comercial multilateral más ambiciosa realizada hasta la fecha. Por primera vez, se incorporan el sistema mundial de comercio reglas para la inversión y la propiedad intelectual, así como un acuerdo general para el intercambio de servicios. Además, se acordó la creación de la Organización Mundial de Comercio (OMC), que sustituye al GATT." ¹⁷

2.4 ENDEUDAMIENTO EXTERNO, DESEQUILIBRIO EN LA BALANZA DE PAGOS Y CICLO DEVALUATORIO

El endeudamiento externo, aparece como detonante común en las últimas devaluaciones experimentadas por nuestro país. La forma y aceleramiento de la deuda externa a su vez, tiene mucho que ver con los cambios que el mercado de capitales ha experimentado en los últimos años y en el largo plazo trae consigo el deterioro de la balanza de pagos, niveles de inflación galopante y fugas de capital.

En los 80's, se venden y fusionan más de 950 de las 1155 empresas del Estado entonces existentes y el sector privado se ve en la necesidad de obtener fondos en el mercado interno. La primera experiencia devaluatoria de los ochentas, complicada por la crisis de la deuda externa, configuró un ajuste recesivo con una caída del producto interno bruto.

"Con la segunda devaluación de 50-100 (la primera fue de 2.5 veces), las exportaciones apenas crecieron (0.5%), pero las importaciones se contrajeron bruscamente (40%), produciéndose un superávit apreciable en la cuenta comercial." ¹⁸

17 El Día, "RESULTADOS DE LAS NEGOCIACIONES DE LA RONDA DE URUGUAY DEL GATT". Julio 15 de 1994 p.25

18 Ibarra David, COMERCIO EXTERIOR "Algunas experiencias devaluatorias". Marzo de 1995 p.275

De 1982 a 1983, el saldo de la cuenta corriente de la balanza de pagos cambió de signo violentamente: de un déficit de 4879 millones de dólares, pasó a un superávit de 5,324 millones de dólares, con una reconstitución de reservas. La cuenta de capital experimentó la reacción inversa: de entradas netas de más de 8500 millones de dólares se pasa a un déficit en cuenta de capital de 1106.

"En la devaluación de 1986-1987, la moneda se depreció 120-140%, pero el modelo de ajuste seleccionado permitió un ligero crecimiento del producto de 1%. Como resultado, y a pesar de las medidas de apertura, las exportaciones apenas crecieron -casi se estancaron-, pero las importaciones se elevaron (52%) prácticamente hasta eliminar el superávit de la balanza comercial." ¹⁹ La cuenta de capital se mantuvo negativa en un nivel de 575.8 millones de dólares con pérdidas de reservas de más de 7000 millones. En la última Administración, no hubo condiciones productivas ni financieras que permitieran el ajuste externo bajo condiciones de sustitución de importaciones con base en su productividad. De ahí que las políticas contraccionistas y devaluatorias, aunadas a la apertura comercial (y que llevaron al ajuste externo); no resolvieron el problema de las finanzas públicas. (ver cuadros 8,9 y 10)

2.5 LA LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO FINANCIERO

La liberalización del mercado financiero y de capitales, con la consecuente ampliación de las operaciones en moneda extranjera, han supeditado más a la moneda nacional respecto al dólar, y obligan a la instrumentación de medidas que aseguren la valorización de la moneda nacional y su poder adquisitivo, para que no sea desplazado totalmente por el dólar. La liberalización de la economía, junto con la política cambiaria sobrevaluada, hasta fines de los 80's han acentuado no sólo la sustitución de la producción nacional por productos importados, sino además la consecuente presión por mayor demanda de capitales externos (que se traduce en endeudamiento externo), para financiar la sustitución y mantener la paridad cambiaria y el valor de la moneda nacional.

19 Ibidem p.275

CUADRO 8									
DEUDA NETA TOTAL DEL SECTOR PUBLICO (1)									
CONSOLIDADA CON EL BANCO DE MEXICO									
Saldos Promedio									
AÑOS	Millones de nuevos pesos			ESTRUCTURA PORCENTUAL			PORCENTAJES DEL PIB		
	Total	Interna	Externa	Total	Interna	Externa	Total	Interna	Externa
1980	1138	489	649	100.0	43.0	57.0	25.4	10.9	14.5
1981	1759	827	932	100.0	47.0	53.0	28.7	13.5	15.2
1982	5012	1578	3434	100.0	31.5	68.5	51.2	16.1	35.1
1983	10607	2996	7611	100.0	28.2	71.8	59.4	16.8	42.6
1984	16619	5552	11067	100.0	33.4	66.6	56.4	18.8	37.6
1985	25323	8027	17296	100.0	31.7	68.3	56.4	16.9	39.5
1986	62219	14565	47654	100.0	23.4	76.6	78.6	18.4	60.2
1987	143857	37665	106192	100.0	26.2	73.8	74.4	19.5	54.9
1988	247993	74139	173854	100.0	29.9	70.1	63.5	19.0	44.5
1989	287504	89286	198219	100.0	31.1	68.9	56.6	17.6	39.0
1990	322048	115479	206569	100.0	35.9	64.1	46.9	16.8	30.1
1991	317396	136503	180893	100.0	43.0	57.0	36.7	15.8	20.9
1992	276247	104807	171440	100.0	37.9	62.1	27.1	10.3	16.8
1993	247192	88548	158644	100.0	35.8	64.2	22.0	7.9	14.1
1994 p	256434	80669	175765	100.0	31.5	68.5	20.9	6.6	14.3

(1) Las cifras históricas de la deuda consolidada con el Banco de México no coinciden con las presentadas en Informes anteriores debido a revisiones metodológicas.

(p) Cifras preliminares al mes de junio

NOTA: Este cuadro fué elaborado por Agullar C. Conrado (Técnico Investigador del Instituto de Investigaciones Económicas (IIEc) de la U.N.A.M.)

CUADRO 9					
APRECIACION DE LA BALANZA DE PAGOS					
1980 - 1994 (Millones de dólares)					
AÑO	CUENTA CORRIENTE	CUENTA DE CAPITAL	DER. ESP. DE GIRO	ERRORES Y OMISIONES	VAR. DE LAS RES. DE BANXICO, S.A.
1980	-7223,3	8541,3	73,5	-867,3	1150,9
1981	-12544	21859,6	69,6	-8372,7	1012,2
1982	-4879	8630,9	-	-8419	-4666
1983	5323,8	-1106	-	-917,1	3300,9
1984	4238,5	38,9	-	-924,3	3200,9
1985	1236,7	-1526,7	-	-2133,5	-2328,4
1986	-1673	1836,8	-	438,7	985
1987	3966,5	-575,8	-	2709,7	6924,4
1988	-2442,6	-1448,4	-	-2842,5	-7127
1989	3960	3037,3	-	1318,5	271,5
1990	-7114	8164	-	2183	3414
1991	-13789	24134	-	-2208	7821,5
1992	-22809	25955	-	-1973	1161
1993	-23399	32582	-	-3142	6083
1994P	-28786	11549	-	-1650	-18884

(P) CIFRAS PRELIMINARES

FUENTE: Elaboración propia con datos del Banco de México, Varios Años.

CUADRO 10				
DEVALUACIONES PRESENTADAS EN EL PERIODO				
1980 - 1994				
AÑO	Pesos por USD		PORCENTAJE DE DEVALUACION	PRESIDENTE
	ANTES	DESPUES		
1982 Febrero	26.24	49.00	86%	José López Portillo
1982 Agosto	49.00	70.00	43%	
1982 Diciembre	70.00	150.00	114%	Miguel de la Madrid
1984 (1)	149.23	210.72	41%	
1985 (2)	210.72	450.00	114%	
1986 (3)	450.00	922.00	105%	
1987	922.00	2278.00	147%	
1988 - 1994	2285.00	3346.00	46%	Carlos Salinas de Gortari
1995 (4) ENERO	5.00	7.70	100%	Ernesto Zedillo Ponce de León

1. En el Mes de diciembre se suscitaron dos devaluaciones abruptas, los días 6 y 13.
2. En este año se suscitaron tres devaluaciones en las siguientes fechas: 6 de Marzo, 11 de Julio y 31 de diciembre.
3. El 30 de Mayo, el 30 de junio y el 30 de diciembre se presentaron las devaluaciones más importantes de 1986.
4. El 26 de Junio de 1995 se ubica en 6.20 a la compra y 6.23 a la venta.
El 26 de Octubre ante las presiones sobre el tipo de cambio nuestra moneda se coloca ante el billete verde a N\$ 6.85 a la venta.
El 8 de Noviembre el peso perdió 7 centavos frente al dólar al cerrar en 7.49 pesos por unidad y el 10 llegó hasta 8.10/8.20 nuevos pesos a la compra y venta respectivamente.

FUENTE: Elaborado por Consultores Internacionales, S.C., en base a datos del Banco de México.

Este cuadro fué tomado del Artículo AJUSTES DE POLITICA ECONOMICA, publicado en el periódico EL DIA, 10 de enero de 1995 p. 18; y complementando con datos de "El Financiero", meses; Junio, Noviembre y diciembre del mismo año.

2.6 COSTOS SOCIALES DE LA APLICACION DE POLITICAS NEOLIBERALES

En la administración de Salinas de Gortari, el conjunto de medidas adoptadas como apertura comercial, privatización de la banca, flexibilización de la Ley de Inversiones Extranjeras y la apertura bursátil al capital foráneo; atrajeron tal cantidad de ahorro externo que el tipo de cambio se mantuvo prácticamente estable hasta poco antes de fines de sexenio.

La situación cambió para 1994 y entre el levantamiento armado de Chiapas, asesinatos políticos, elecciones federales y escándalos judiciales, la actividad económica experimentó una brusca desaceleración "salieron de las reservas más de 10 mil millones de dólares; el ingreso de divisas a través de la Bolsa se redujo a una tercera parte de lo recibido en 1993 y el Banco de México desplegó una política monetaria para distribuir las presiones sobre la moneda en concordancia con los objetivos antiinflacionarios del programa económico." ²⁰

Por último, para cerrar este breve bosquejo de los hechos más relevantes de la década de los 80's y lo que va de los 90's señalaremos que: Las políticas neoliberales de estabilización y ajuste económico produjeron una deuda social muy superior a la deuda externa de México. La política de topes salariales por debajo del índice inflacionario y el abaratamiento de los mercados de trabajo por la casi nula generación de empleos, provocaron la severa degradación de la participación de los salarios y el desplome vertical del nivel general de empleos en la última década. (ver cuadros 11 y 12)

20 Zuñiga Juan Antonio LA JORNADA "La de ayer fue la modificación más brusca en la paridad cambiaria desde diciembre de 1987". México 21 de diciembre de 1994. p.41

CUADRO 11							
PERDIDA DE LOS TRABAJADORES ASALARIADOS POR SU MENOR PARTICIPACION EN EL PRODUCTO NACIONAL 1983 - 1993							
AÑO	REMUNERACION DE ASALARIADOS OBSERVADA				PERDIDA DE LOS ASALARIADOS POR DISMINUCION DE SU PARTICIPACION EN EL PIB GENERADO		
	PIB 1	% del PIB	Miles de Millones de pesos	Según Promedio Histórica 1970 - 1982: 37.1% del PIB	Miles de millones de Pesos Corrientes	Paridad Dólar/Pesos	Millones de Dólares
1983	17 882.4	29.3	5 247.7	6 634.4	1386.7	1 2 0 . 1	11 545.8
1984	29 402.0	28.7	8 444.8	10 908.2	2463.4	1 6 7 . 8	14 680.3
1985	47 167.5	28.8	13 589.8	17 499.1	3909.3	2 5 7 . 0	15 211.4
1986	78 786.9	28.6	22 605.2	29 229.9	6624.7	6 1 1 . 4	10 835.4
1987	193 161.6	26.5	51 362.3	71 663.0	20300.7	1 3 6 6 . 7	14 853.8
1988	393 726.9	25.9	102 178.8	146 072.7	43893.9	2 2 5 0 . 3	19 505.8
1989	512 602.7	25.4	130 490.4	190 175.6	59685.2	2 4 5 3 . 2	24 329.5
1990	694 872.2	24.5	170 915.0	257 797.6	86882.6	2 8 1 0 . 2	30 916.9
1991	877 941.2	25.7	225 630.9	325 716.2	100085.3	3 0 1 2 . 9	33 218.9
1992	1019 155.9	27.3	278 229.6	378 106.8	99877.3	3 0 9 4 . 1	32 279.9
1993	1122 928.0	27.3	306 559.3	416 606.3	110046.9	3 1 5 8 . 5 3	34 841.2
1994	1145 386.6	27.3	312 690.5	424 938.4	112 247.9	3 2 3 9 . 2	34 653.0
Pérdida de los asalariados por disminución de su participación en el PIB generado, 1983 - 1994.							276 871.9
Pérdida de los asalariados por disminución de su participación en el PIB generado '989 - '993.							155 586.4

FUENTE: Este cuadro fué tomado del artículo de Calva Jose Luis "La Deuda Social Heredada por el Nuevo Gobierno y la Propuesta Presidencial de Bienestar para Todos" en MOMENTO ECONOMICO N°. 77 Información y Análisis de la Coyuntura Económica. Instituto de Investigación Económicas, UNAM Enero - Febrero 1995 pag. 24.

CUADRO 12									
EMPLEO Y DESEMPLIO EN MEXICO									
(Millones de personas y de empleos)									
AÑO	POBLACION RESIDENTE EN MEXICO (A)	EMPLEOS REMUNERADOS (B)	ABSORCION EN EMPLEOS REMUNERADOS (C=B/A)	NACIDA EN MEXICO (D)	POBLACION DEMANDANTE DEL EMPLEO			RESIDENTES SIN EMPLEO REMUNERADO	
					DESEMPLIADA O EXPATRIADA (E=D-B)	EXPATRIADA (F)	RESIDENTE EN MEXICO (G=D-F)	MILLONES (H=G-B)	% (I=H/G)
1982	72.37	21.5	29.71	22.9	1.4	0.00	22.90	1.4	6.11
1983	73.89	21.0	28.42	23.8	2.8	0.18	23.63	2.6	11.12
1984	75.45	21.5	28.50	24.8	3.3	0.38	24.38	2.9	11.80
1985	77.03	22.0	28.56	25.7	3.7	0.60	25.15	3.1	12.52
1986	78.65	21.6	27.46	26.8	5.2	0.82	25.95	4.3	16.75
1987	80.30	21.9	27.27	27.8	5.9	1.07	26.77	4.9	18.18
1988	81.99	22.1	26.95	28.9	6.8	1.33	27.61	5.5	19.96
1989	83.71	22.3	26.64	30.1	7.8	1.61	28.48	6.2	21.70
1990	85.47	22.5	26.32	31.0	8.5	1.92	29.12	6.6	22.74
1991	87.27	23.1	26.47	32.0	8.9	2.24	29.77	6.7	22.41
1992	89.10	23.2	26.06	33.0	9.8	2.59	20.43	7.2	23.70
1993	90.97	23.2	25.50	34.0	10.8	2.96	31.09	7.9	25.37
1994	93.07	23.4	25.14	35.1	11.7	3.36	351.75	8.4	26.31

FUENTE: Ibidem p. 25.

CAPITULO III

LA APERTURA COMERCIAL Y SU IMPACTO EN EL SECTOR PORTUARIO Y TRANSPORTE MARITIMO 1982-1994

Desde mediados de los 80's nuestro país ha experimentado cambios constantes y profundos; no es ya la participación gubernamental propuesta por Keynes la mejor opción para el buen funcionamiento de la economía, ni tampoco las políticas proteccionistas que caracterizan a una economía cerrada, las mejores medidas para la realización de la tasa de ganancia de las empresas.

La economía nacional y a nivel mundial ha requerido en parte retomar aquella vieja recomendación clásica del *Laissez-faire*, dejando el ordenamiento de la economía a las libres fuerzas del mercado. Por otro lado se pasa de un modelo de economía cerrada, a un modelo en el que la apertura comercial se convierte en uno de los instrumentos de política económica más importantes. Esta tiene como objeto contribuir a la reactivación económica vía entrada de capitales extranjeros y por el esperado crecimiento de las exportaciones.

Ahora ya no hay más tierras y mercados por descubrir que contribuyan a la acumulación del capital, sino; por el contrario, la globalización e interrelación a nivel internacional a través de tratados y bloques económicos busca crear nuevas modalidades de mercado y de competencia.

En México el nuevo papel del Estado en la economía, el proceso de privatización y la política de apertura comercial firmada así como con el Tratado de Libre Comercio (TLC) desde enero de 1994 para reforzar no sólo la relación trilateral México, Estados Unidos y Canadá sino; también su relación con Centro y Sur América; forman parte de las principales medidas neoliberales que buscan

responder a las nuevas necesidades que exige el proceso de acumulación del capital.

Los diferentes cambios experimentados por nuestro país se desplazan a nivel sectorial y en el caso del sector portuario podemos observar cómo ese proceso de privatización significa la delegación de responsabilidades del Estado al sector privado, con la creación de las administraciones portuarias y la concesión de terminales.

Por lo que respecta a la apertura comercial, aún cuando el transporte marítimo y las actividades portuarias no quedaron incluidas en el TLC, podremos ver en el contenido de este capítulo cómo la mayor apertura influirá en el desarrollo del sector.

Es muy importante hacer mención que el presente capítulo está en buena medida basado en fuentes hemerográficas debido a que las propias instituciones como **SECRETARIA DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, CANAINTRAM,** y la **SCT** entre otras (incluyendo las propias administraciones portuarias) declararon no tener en forma disponible, algunas fuentes específicas que dieran seguimiento a los cambios que se han dado y se están dando en el sector portuario. Asimismo, se visitaron los Puertos de Veracruz y Coatzacoalcos y se aplicaron entrevistas a funcionarios que permitieron conocer mejor el funcionamiento y los cambios experimentados.

PRIMERA PARTE

3. EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

Previo a las últimas dos décadas, los puertos fueron solamente el sitio intermedio de carga entre tierra y transporte marítimo. Esta situación condicionó las políticas de desarrollo portuario limitando el alcance de las actividades del sector y propiciando una organización aislada.

En 1971 se establece que las terminales marítimas cambien su política económica y social, su administración y su tecnología. Comenzó la reforma portuaria: se crearon empresas de participación estatal mayoritaria en servicios portuarios, se establecieron zonas francas, se buscó mejorar las condiciones sociales y económicas de los trabajadores, se adquirió equipo, se dio capacitación náutica y se inició el control sobre fletes marinos.

Cabe resaltar sin embargo, que uno de los grandes problemas y obstáculos al desarrollo portuario es la dispersión de autoridades, o lo que es lo mismo la transferencia de responsabilidades de una a otra secretaría como ha sucedido hasta nuestros días.

A la luz de la globalización económica y la apertura de los mercados, la actividad portuaria experimenta una profunda transformación que incluye, entre otros aspectos, el remplazo de las bases legales y operativas vigentes durante varios decenios.

A principios de los 90's, se promulgó un nuevo reglamento de maniobras en zonas portuarias federales que alentó la creación de empresas de transporte multimodal y el uso de contenedores para agilizar las actividades de comercio internacional.

El nuevo modelo Institucional del sistema portuario implica:

- El papel del gobierno será exclusivamente normativo y de supervisión, sin merma de su responsabilidad como rector de la actividad.
- El sistema portuario mexicano estará conformado por puertos financieramente autosuficientes que compitan entre sí.
- Se promueve la participación de los sectores privado y social en todos los renglones de la actividad portuaria, incluyendo el de la propia administración de los puertos.
- Se simplifica la normatividad con el fin de eliminar regulaciones innecesarias y redundantes y se expedirá un nuevo reglamento para facilitar y mejorar la coordinación entre las distintas autoridades que intervienen en los puertos.
- Se eliminan las barreras de entrada, con el propósito de que todas las empresas que deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, en un ambiente altamente competitivo dentro del puerto.
- Se establezca un mecanismo, la Comisión Consultiva del Puerto, para que las autoridades estatales y municipales correspondientes, así como las cámaras regionales y los usuarios, puedan participar en la promoción y desarrollo del puerto y cuidar aquellos aspectos que afectan la actividad económica y urbana o al equilibrio ecológico de la localidad en que se ubica" 21

21 Secretaría de Puertos y Marina Mercante LOS PUERTOS MEXICANOS INVERSION HACIA EL FUTURO. Octubre de 1994. pp. 8-9.

3.1 PUERTOS MEXICANOS EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

La economía mundial observa un acelerado proceso de transformación, en el que destaca la globalización e integración de la economía capitalista mundial.²² Dichos cambios dificultan a las naciones anticipar con certeza el desenvolvimiento de los sucesos internacionales en el futuro cercano. Sin embargo, lo anterior permite afirmar que en el futuro el desarrollo de los acontecimientos internacionales estará determinado por una creciente interdependencia a nivel regional y global que lleva consigo la noción de seguridad colectiva.

En este contexto, México como país subdesarrollado económica y comercialmente, también lo es en su infraestructura. A pesar de los diez mil kilómetros de litorales, de su posición geográfica y estratégica, y de ocupar el lugar 13 entre los países de mayor PIB, su flota mercante ocupa el lugar 46 en el mundo. Afronta además, un problema de desequilibrio en su comercio exterior, que se agrava entre otros factores, por el escaso y deficiente transporte marítimo y las inadecuadas y antiguas instalaciones portuarias. *

"En 1992 a nivel mundial se cargaron en puertos 4,210 millones de toneladas de mercancías, distribuidas de la siguiente manera:

ZONA	PORCENTAJE
Países en vías de desarrollo	50.3%
Países con economías de mercado	43.4%
Países de Europa Oriental incluyendo los de antigua Unión Soviética	3.5%
Países de África	4.2%
Países socialistas de Asia	2.0%

²² El fenómeno de globalización lleva al capitalismo de manera irreversible a agregados de integración y complementariedad en los ámbitos financiero, productivo y tecnológico nunca antes conocidos: un cambio en las relaciones de producción internacionales y un reacomodo en la dinámica del sistema orientada con gran probabilidad a una hegemonía compartida. Véase Kury Gaytán Armando COMERCIO EXTERIOR "La globalización hacia un nuevo tipo de hegemonía". Vol. 42 N°. 12 México Diciembre de 1992 pp. 1169-1172.

* Secretaría de Puertos y Marina Mercante LOS PUERTOS MEXICANOS INVERSION HACIA EL FUTURO, Octubre 1994 p. 1.

Las cifras preliminares del movimiento total de carga para México indican un manejo de 183 millones de toneladas, de las cuales 122 millones correspondieron al movimiento de altura y los restantes 61 millones a cabotaje". 23 24

Si hacemos un cálculo operativo, la participación de México en esos 4,210 millones de toneladas mundiales fue de sólo 0.0434%.

No caben las comparaciones entre países de estructuras diferentes, ni mucho menos cuando uno de ellos se encuentra en vías de desarrollo y otros son países industrializados; sin embargo, dentro de un proceso de modernización portuaria, es conveniente aprender de países desarrollados, cuidando no basar los criterios sólo en comparaciones. Por ejemplo, en 1987 "La marina mercante de la República Federal de Alemania está integrada por más de 1200 barcos con un total de 4.2 millones de toneladas de registro bruto; ocupa el vigésimo lugar entre las marinas mercantes. Es una de las más modernas, efectivas y seguras flotas del mundo. Las dos terceras partes de los barcos no tienen más de diez años. Cada vez más se utilizan barcos especiales de gran calidad para el tráfico de contenedores". 25

"México contaba en 1982 con más de un millón de toneladas de registro bruto en su flota mercante, pero para 1993 apenas llegaba a las 860 mil toneladas" 26

23 Ruiz Olmedo Sergio a. EL FINANCIERO "Elementos de modernización portuaria" 18 de agosto de 1994. p. 23 A

24 El tráfico de cabotaje es aquel que se presta a lo largo de un litoral como un servicio costero y puede ser nacional, cuando sólo toca puertos del mismo país, ó internacional cuando arriba a puertos de dos o más países. Se habla de "gran cabotaje" cuando pasan los buques de un litoral a otro a través del Canal de Panamá. El tráfico de altura es aquel que es inter- oceánico. CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARITIMO DOCUMENTO INEDITO (CANAINTRAM) proporcionado por la misma secretaría. "Transporte Marítimo" México, D.F. p. 2

25 Garzón Ernesto LA REALIDAD ALEMANA, LA REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA "Navegación Marítima y Fluvial" Berteismann Lexikon Verlag 6ª. Edición revisada 1987. p. 234

26 Tristán Georgina EL FINANCIERO "Urge una política de fomento para la marina mercante nacional" México, D.F. a 10 de Noviembre de 1994. p. 21

Ante las condiciones que la competencia internacional establece y entre las que se encuentran: subvenciones al transporte de exportación, regímenes fiscales y laborales flexibles, desregulación y apoyos financieros a tasas internacionales; México debe implementar un programa que aliente la inversión en el sector y se puede decir que ello se intenta con la política de privatización.

En Estados Unidos, nuestro vecino del Norte, se otorgan **SUBSIDIOS DE OPERACION**, de diferencial de costo de operación a empresas navieras estadounidenses, para equilibrar sus costos con sus competidores en renglones como: mantenimiento, reparaciones, salarios de tripulación, entre otros, a fin de igualar estos costos con los que se causarían si el buque operara con otra bandera. **BENEFICIOS FISCALES.**- a) la administración estadounidense estableció un periodo de depreciación de cinco años por el método de línea recta o -con la operación para el naviero- por el método de saldos decrecientes a una tasa de **13.79%**. b) el Departamento del Tesoro permite a los navieros formar reservas libres de impuesto para reponer embarcaciones; c) la legislación fiscal permite amortizar pérdidas de ejercicios fiscales hasta **15 años** después. En México se daban cinco años y en **1991** se ampliaron a diez, con ciertas restricciones.

Así en México por el contrario existen problemas que el presente gobierno debe atender para el mejor funcionamiento de puertos como: excesivo régimen fiscal (Impuesto al activo), inadecuado esquema de contraprestaciones por concesiones en puertos y excesivos trámites en aduanas entre otros.

3.2 ACTIVIDAD PORTUARIA (1982-1994)

México es un país con una excepcional ubicación geográfica.

"Cuenta con un gran número de instalaciones portuarias en ambos litorales. El sistema portuario en su conjunto tiene **73 puertos** y su longitud total de

muelles asciende a 110 kilómetros. De esta longitud total, 45% se localiza en el Océano Pacífico y 55% en el Golfo de México y el Caribe. Más del 80% del comercio exterior total del país y 30% de la carga movilizada por todos los modos de transporte se opera a través de 24 puertos principales y terminales especializadas de carga. La gran mayoría de los puertos están comunicados con las más importantes ciudades del país, tanto por ferrocarril como por carretera." *

La gran mayoría de los puertos están comunicados con las más importantes ciudades del país, tanto por ferrocarril como por carretera. (Ver mapa 1) *

* Secretaría de Puertos y Marina Mercante LOS PUERTOS MEXICANOS INVERSION HACIA EL FUTURO. Octubre 1994 p. 2.

"En la década de los ochenta, la actividad portuaria creció a una tasa de 3.21%; el movimiento de altura lo hizo a razón de 5.2% debido al aumento en las exportaciones petroleras y el cabotaje tuvo una modesta tasa de crecimiento media anual de 0.5%" ²⁷ Como podemos observar en el cuadro 13 y 14, en la segunda mitad de los 80's, tanto el movimiento de altura como el de cabotaje presentan un crecimiento significativo. Sin embargo hay que reconocer que dicho crecimiento corresponde a la mayor participación de embarcaciones extranjeras en nuestro territorio y que al mismo tiempo significa egreso de divisas y/o disminución en su entrada.

La infraestructura portuaria se ha mantenido al margen de la modernización del sistema de comunicaciones y transportes debido a que desde 1985 a la fecha existen 73 puertos y en los últimos años la longitud de muelles y la capacidad de las bodegas tanto en los litorales del Golfo como del Pacífico han permanecido sin cambios. Véase cuadro 15, en éste se observa cómo la falta de desarrollo en la infraestructura portuaria explica en demasía el porqué del escaso crecimiento en la actividad portuaria. Nos encontramos ante un círculo de deficiencia, ya que no tenemos más barcos porque no hay instalaciones portuarias suficientes y no tenemos más instalaciones portuarias porque no tenemos más barcos como señala en entrevista el Lic. Eduardo García Jaenz del área de Comunicación Social en la SCT. ²⁸ Ese hecho tiende a limitar su contribución a la mayor movilización de mercancías ante la apertura comercial, porque "la participación del transporte marítimo dentro del comercio exterior pasó de un promedio anual de 96.3 entre 1985 y 1993 a 92.5% para 1994." ²⁹ (Véase cuadro 16)

"En 1993 el sistema portuario nacional movilizó casi 180 millones de toneladas de carga: 67% correspondió a petróleo y derivados manejados por

27 EL FINANCIERO México, D.F. a 18 de Octubre de 1994. p. 23

28 García Jaenz Eduardo. Entrevista realizada por Schiaffini Tovar Rossana en la SCT el día 28 de junio de 1995. Planta baja edificio C México, D.F.

29 Colín Marvella EL FINANCIERO "Crecimiento Heterogéneo en Infraestructura de Comunicaciones y Transportes" México, D.F. a 23 de Noviembre de 1994. p. 3 A

CUADRO 13											
MOVIMIENTO DE ALTURA EN PUERTOS NACIONALES											
(Miles de Toneladas)											
AÑO	TOTAL	EN EMBARCACIONES NACIONALES					EN EMBARCACIONES EXTRANJERAS				
		TOTAL	CARGA GENERAL	GENERAL AGRICOLA	GENERAL MINERAL	FLUIDOS 1/	TOTAL	CARGA GENERAL	GRANEL AGRICOLA	GRANEL MINERAL	FLUIDOS
1980	66 056	2 558	297	200	422	1 639	63 498	4 450	5 609	11 292	42 147
1981	70 781	2 138	289	205	152	1 492	68 643	5 577	5 285	11 491	46 290
1982	100 822	5 710	337	20	414	4 939	95 112	3 494	3 221	9 406	78 991
1983	103 012	4 356	394	114	420	3 428	98 656	3 075	6 438	9 536	79 608
1984	107 080	3 875	471	596	1 182	1 626	103 205	3 297	4 641	10 638	84 629
1985	100 061	3 272	542	547	1 183	1 000	96 789	2 939	3 798	10 893	79 159
1986	95 954	4 179	573	358	1 609	1 639	91 775	3 078	2 409	12 181	74 107
1987	102 390	3 458	503	235	1 222	1 498	98 932	3 690	4 156	13 688	77 398
1988	106 902	3 527	670	93	990	1 774	103 375	4 030	4 605	16 031	78 709
1989	104 360	2 528	780	174	244	1 330	101 832	4 663	5 518	15 567	76 084
1990	107 916	2 858	840	202	19	1 797	105 058	6 430	6 046	17 444	75 138
1991	113 508	2 932	785	149	31	1 967	110 576	6 362	4 731	15 968	83 502
1992	118 984	1 889	380	74	20	1 415	117 095	7 828	6 110	17 377	85 780
1993 P/	121 929	1 952	425	88	57	1 382	119 977	8 122	4 678	18 478	88 699
1994 E/	122 675	2 075	432	91	63	1 489	120 600	8 213	4 877	18 495	89 015

1/ Incluye Petróleo y otros Fluidos

P/ Cifras preliminares

E/ Cifras estimadas

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

* VI Informe de Gobierno CSG. 1994 p. 273

CUADRO 14											
MOVIMIENTO DE CABOTAJE EN PUERTOS NACIONALES											
(Miles de Toneladas)											
AÑO	TOTAL	EN EMBARCACIONES NACIONALES					EN EMBARCACIONES EXTRANJERAS				
		TOTAL	GRANEL GENERAL	GRANEL AGRICOLA	GRANEL MINERAL	FLUIDOS 1/	TOTAL	CARGA GENERAL	GRANEL AGRICOLA	GRANEL MINERAL	FLUIDOS 1/
1980	58 520	30 968	1 782	82	6 595	22 509	27 552	293	150	1 174	25 935
1981	60 257	31 784	1 788	112	6 360	23 524	28 473	542	161	1 580	26 190
1982	49 622	25 124	1 965	325	5 219	17 615	24 498	439	303	1 768	21 988
1983	44 902	28 419	2 135	820	5 402	20 062	16 483	638	340	1 112	14 393
1984	46 001	27 565	2 094	544	5 687	19 240	18 436	534	218	945	16 739
1985	52 168	27 371	2 667	531	6 385	17 788	24 797	639	222	1 687	22 249
1986	46 360	29 578	2 410	605	6 575	19 988	16 782	578	489	959	14 756
1987	51 254	35 429	2 693	342	11 717	20 677	15 825	632	166	748	14 279
1988	53 440	38 505	2 880	192	12 843	22 590	14 935	495	365	1 373	12 702
1989	56 349	39 964	2 929	106	12 387	24 542	16 385	320	858	2 762	12 445
1990	61 223	43 668	2 775	10	12 996	27 907	17 535	542	489	3 090	13 414
1991	60 774	44 651	2 706	49	11 323	30 573	16 123	316	417	4 159	11 231
1992	63 024	48 537	3 060	180	12 484	32 813	14 487	257	112	5 208	8 910
1993 P/	61 521	48 912	3 362	97	13 723	31 730	12 609	326	109	3 605	8 569
1994 E/	62 700	49 315	3 395	102	13 815	32 003	13 385	386	135	3 877	8 987

1/ Incluye petróleo y otros fluidos

P/ Cifras preliminares

E/ Cifras estimadas

FUENTES: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

* VI Informe de Gobierno CSG 1194 p. 273

CUADRO 15									
CAPACIDAD DE LAS EMBARCACIONES NACIONALES MATRICULADAS 1/									
(Miles de toneladas de Registro Bruto)									
AÑO	TOTAL 2/	BUQUES TANQUE 3/	BUQUES DE CARGA BLANCA 4/	BUQUES DE PASAJEROS Y AUXILIARES 5/	REMOLCADORES	DRAGAS	CHALANES	EMBARCACIONES PESQUERAS Y PESCA EDUCATIVA	TRANSBORDADORES
1980	1 285.0	617	130.3	61.9	18.9	35.0	107.8	218.3	48.1
1981	1 304.7	617	136.1	61.9	18.9	35.0	108.0	231.6	48.5
1982	1 309.7	617	137.2	62.4	18.9	35.0	108.0	235.0	48.5
1983	1 324.8	617	137.2	63.8	18.9	35.0	118.1	237.5	49.6
1984	1 396.0	686	137.2	64.1	18.9	35.0	118.7	237.7	50.7
1985	1 408.7	686	137.2	71.5	18.9	35.0	118.7	243.0	50.7
1986	1 414.6	686	137.2	71.7	21.3	35.0	119.8	245.2	50.7
1987	1 489.0	686	186.3	90.5	21.3	35.0	119.8	250.7	51.7
1988	1 508.4	686	197.7	90.5	21.3	35.0	122.5	256.0	51.7
1989	1 703.5	731	292.3	189.0	24.0	43.2	120.3	258.0	45.7
1990	1 598.0	731	179.7	202.7	24.0	42.1	120.7	252.1	45.7
1991	1 578.4	757	113.3	213.2	27.4	39.7	132.0	251.8	44.0
1992	1 522.7	731	77.8	223.9	28.7	39.7	129.3	248.3	44.0
1993 P/	1 523.0	731	77.8	223.9	29.0	39.7	129.3	248.3	44.0
1994 E/	1 523.0	731	77.8	223.9	29.0	39.7	129.3	248.3	44.0

1/ Embarcaciones mayores de 100 toneladas de registro bruto

2/ De 1979 a 1988 se incluye para cada año 47.7 miles de toneladas en registro bruto correspondiente a barcasas

3/ Incluye azufreros, gaseros, quimiqueros y tanques

4/ Incluye carga general, graneleras y portacontenedores

5/ Incluye abastecedores, contraincendios, investigación, pasaje y unidades móviles de perforación

p/ Cifras preliminares

e/ Cifras estimadas

FUENTE: S.C.T. VI Informe de Gobierno CSG 1994. P. 272.

CUADRO 16									
PARTICIPACION DEL TRANSPORTE MARITIMO									
EN EL COMERCIO EXTERIOR									
AÑO	Carga Transportada por todos los medios (A)			Carga transportada por vía marítima (B)			Participación (B/A)		
	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total	Importación	Exportación	Total
1980	23 404	56 817	80 221	13520	52 536	66056	57.8	92.5	82.3
1981	23 450	59 680	83 130	14982	55 799	70781	63.9	93.5	85.1
1982	16 248	92 633	108 881	12267	88 555	100822	75.5	95.6	92.6
1983	16 948	96 339	113 287	11302	91 710	103012	66.7	95.2	90.9
1984	17 140	98 790	115 930	11181	95 899	107080	65.2	97.1	92.4
1985	15 120	93 680	108 800	10903	89 158	100061	72.1	95.2	92.0
1986	14 890	88 970	103 860	9577	86 377	95954	64.3	97.1	92.4
1987	17 887	93 274	111 161	11746	90 644	102390	65.7	97.2	92.1
1988	19 646	95 197	114 843	13812	93 090	106902	70.3	97.8	93.1
1989	26 073	92 526	118 599	17359	87 001	104360	66.6	94.0	87.9
1990	27 888	91 291	119 179	19019	88 897	107916	68.2	97.4	90.5
1991	28 140	97 680	125 820	19068	94 440	113508	67.8	96.7	90.2
1992	35 108	101 482	136 590	21520	97 464	118984	61.3	96.0	87.1
1993	34 943	106 822	141 765	20241	101 687	121928	57.9	95.2	86.0
1994	35 684	108 940	144 624	21918	100 757	122675	61.4	92.5	84.8

FUENTE: VI Informe de Gobierno Carlos Salinas de Gortari 1994. p. 274, S.C.T.

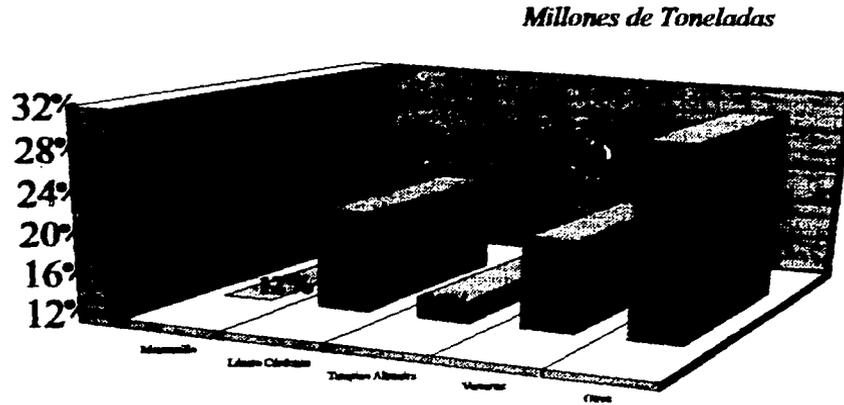
PEMEX y 17% a minerales, tales como sal, yeso y roca fosfórica, operados a través de terminales privadas fuera de los puertos principales. El 16% restante, equivalente a 29 millones de toneladas, fue carga general suelta como en contenedores, fluidos, graneles agrícolas y minerales movilizados a través de los principales puertos comerciales" ³⁰

De estos 29 millones de toneladas, 69% fue operado en los cuatro puertos con mayor movimiento en el país: Veracruz 21%, Lázaro Cárdenas 22%, Tampico - Altamira 14%, Manzanillo 12% y otros 31%. (Véase gráfica 1)

En 1994, el volumen total de carga de todo el sistema portuario lo constituyen 192 millones de toneladas, y tan sólo en los principales puertos el volumen lo conforman 161 millones de toneladas. El movimiento de contenedores en el periodo 1988-1994 ha presentado un crecimiento anual de 8%. (Ver gráficos 2, 3 y 4).

30 Secretaría de Puertos y Marina Mercante INVERSION HACIA EL FUTURO México, D.F. Octubre de 1994. pp. 2-3

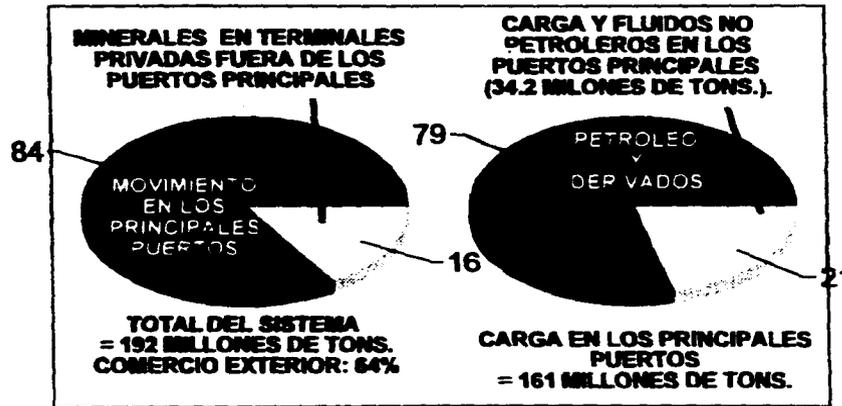
GRAFICA 1



TOTAL: 29 MILLONES DE TONELADAS

GRAFICA 2

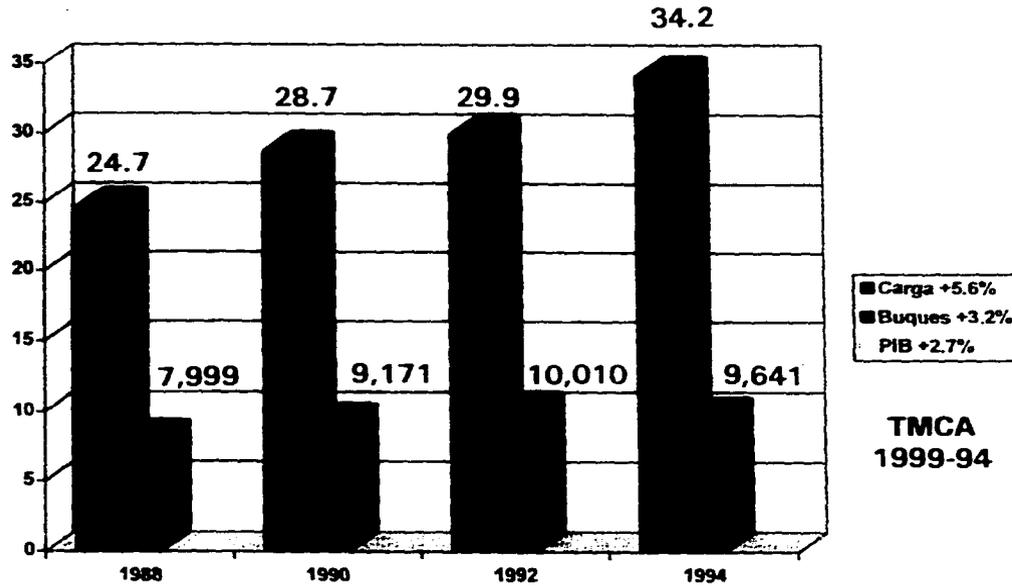
VOLUMEN TOTAL DE CARGA EN LOS PUERTOS MEXICANOS, 1994.



FUENTE: Este cuadro fue tomado del documento inédito MEXICO: PAIS DE TRES CONTINENTES "Confianza y Oportunidad para invertir" p.11, proporcionado por el Lic. Eduardo García Jaenz de la Unidad de Comunicaciones de la S.C.T. Edificio "C".

GRAFICA 3

Evolución del movimiento de carga.

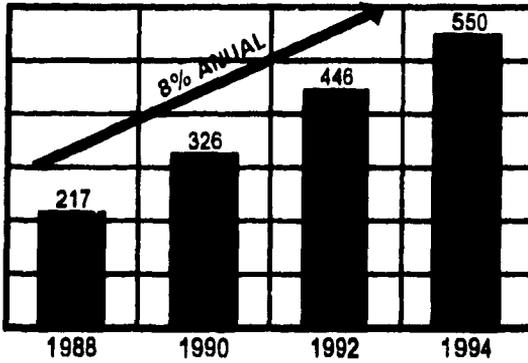


FUENTE: Ibidem p. 12

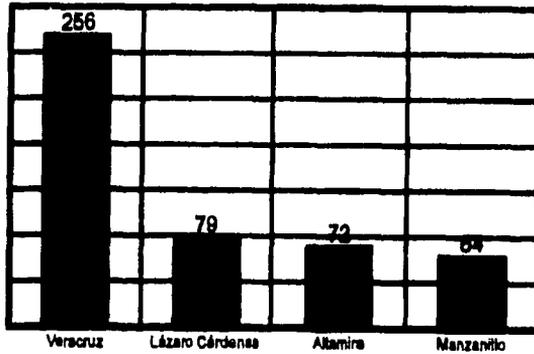
GRAFICA 4

Movimiento de Contenedores 1988 - 1994

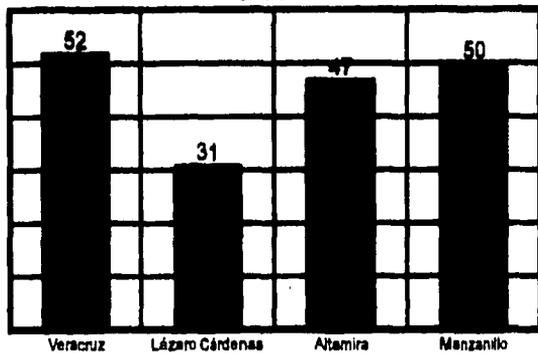
Miles de TEU'S



Miles de TEU'S por puerto 1994



Productividad Cajas / Horas buque en operación 1994



Estándar Internacional: 80

FUENTE: Ibidem p. 13

3.3 CLASIFICACION DE PUERTOS

Por sus instalaciones y servicios, los puertos se clasifican en:

- Comerciales, dedicados fundamentalmente al movimiento de mercancías y el tránsito de pasajeros.
- Industriales, donde la actividad preponderante es el manejo de productos relacionados con Industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.
- Pesqueros, utilizados por embarcaciones vinculadas con la captura y transformación de la industria pesquera y;
- Turísticos, que atienden en especial a cruceros recreativos y la actividad de marinos. (véase cuadro 17)

3.4 OBSTACULOS PARA EL DESARROLLO EN PUERTOS Y EFECTOS DE LA APERTURA COMERCIAL

Como hemos mencionado en el punto 3.1, uno de los grandes problemas que enfrenta el desarrollo portuario es la dispersión de autoridades. Sin embargo a ello se agregan los efectos polarizados de la apertura comercial, que favorecen a las empresas nacionales que se supone tenían capacidad de exportación y que han dejado de comercializar sus productos.

En el contexto de economía abierta, el libre juego de mercancías y capitales, y la libre operatividad de las empresas transnacionales, aunados al proceso de competencia mundial, acentúan la internacionalización de los procesos productivos. El sistema productivo se reparte y subdivide a nivel mundial, an función de las ventajas, comparativas, competitivas y de localización, conllevando una mayor integración de

CUADRO 17					
PUERTOS NACIONALES POR ENTIDAD FEDERATIVA Y FUNCION					
	COMERCIAL	PESQUERA	TURISTICA	PETROLERA	TERMINAL ESPECIALIZADA
PACIFICO	15	20	13	9	5
B.C. NORTE					
El Sauzal		*			
Ensenada	*	*	*		
B.C. SUR					
San Carlos	*				
P. Escondido		*	*		
SONORA					
Gueymas	*			*	*
San Carlos		*			
SINALOA					
Mazatlán	*	*	*	*	
El Cestillo		*			
NAYARIT					
San Blas		*			
JALISCO					
Barra de Navidad			*		
COLIMA					
Manzanillo	*	*	*	*	*
MICHOACAN					
Lázaro Cárdenas	*		*	*	
Vicente, Gro.		*			
OXACA					
Salina Cruz	*	*		*	
GOLFO	9	22	8	11	2
TAMAULIPAS					
Altamira	*				*
La Pesca		*			
VERACRUZ					
Tacolula		*			
Veracruz	*	*	*	*	*
TABASCO					
Dos Bocas				*	
CAMPECHE					
C. del Cermen		*			
YUCATAN					
Progreso	*		*	*	
Telchac		*			
QUINTANA ROO					
Isla Mujeres	*		*		
Puerto Juárez		*			

FUENTE: Dirección de Marina Mercante, SCT.

NOTA: Este es sólo un ejemplo de cómo se clasifican los puertos, si se desea conocer la clasificación de los 73 puertos en México; veáse "Los puertos Mexicanos ante el reto de la modernización" en **COMERCIO EXTERIOR** Vol. 45, N°. 4 México D.F., abril de 1995 p. 305.

aparato productivo nacional con los de países desarrollados. Esto implica tanto un gran crecimiento de importaciones, de todo tipo de productos, como el de determinados bienes de exportación, aunque en menor proporción. Así se está transformando la estructura productiva nacional, ocasionando una mayor desarticulación interna de la industria manufacturera. Se modifica la estructura de crecimiento de las ramas industriales y aumentan los coeficientes de importación de todas las ramas, así como la brecha comercial externa, además de que se afectan los multiplicadores internos de dicho sector y su dinámica interna. (Véase cuadro 18)

"De acuerdo con una investigación realizada entre economistas del sector privado, académicos y expertos en el comercio exterior. México se enfrenta sin armas "más que la teoría del libre comercio" a una economía mundial protegida por sistemas de restricciones voluntarias, cuotas, requisitos de consumo de insumos nacionales, mecanismos de subsidios de controversias" ³¹

Entre los principales problemas que enfrentan los agentes de comercio exterior en el sector portuario destacan:

- Excesivos costos de almacenaje
- Regulación en puertos
- Arbitrariedad del servicio de pilotaje en la entrada y salida de buques.
- El escaso calado en muelles ante la construcción de barcos de mayor tonelaje.
- Puertos caros que elevan el flete.

31 Domville Lucía EL FINANCIERO "La apertura comercial sólo favorece a transnacionales: efecto negativo en 50% de las empresas nacionales" 8 de febrero de 1994, p. 20

CUADRO 18

BALANZA COMERCIAL POR TIPO DE BIEN

(Millones de Dólares)

CONCEPTO	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Exportaciones Totales 1/	15512	20112	21230	22312	24196	21664	16158	20495	20546	22842	26838	42688	46195	51886	60882
Petroleras	10441	14573	16477	16017	16601	14767	6308	8630	6711	7876	10104	8166	8306	7418	7445
Petroleo Crudo	9449	13305	15623	14793	14967	13309	5580	7877	5883	7292	8921	7264	7420	-	-
Otras 2/	992	1268	854	1224	1634	1458	728	753	828	584	1183	902	902	-	-
No Petroleras	5071	5529	4753	6295	7595	6897	9850	11865	13835	14966	16734	34522	34522	44468	53437
Agropecuarias	1528	1482	1233	1188	1461	1409	2098	1543	1671	1754	2162	2372	2372	2504	2678
Extractivas	513	686	502	524	539	510	510	576	660	605	617	548	548	278	357
Manufactureras	3030	3361	3018	4583	5595	4978	7242	9746	11504	12607	13955	31602	31602	41685	50402
Importaciones Totales	19342	24955	15036	9026	12167	14533	12433	13305	20274	25438	31272	49967	62129	65367	79346
Bienes de Consumo	2448	2080	1517	614	848	1082	847	768	1922	3498	5098	5834	7744	7842	9510
Bienes de Uso Intermedio	11720	14573	9017	6215	8746	10286	8632	9906	14325	17171	19384	35545	42829	46468	56514
Bienes de Capital	5174	7574	4502	2197	2573	3165	2954	2631	4027	4769	6790	8588	11556	11056	13322
Saldo Neto de Maquiladoras	772	976	852	818	1155	1267	1295	1598	2338	3001	3552	4051	4743	5410	5803
SALDO 3/	-3058	-3877	7046	14104	13184	8398	5020	8788	2610	405	-882	-7278	-15933	-13481	-18464

1/ De 1980 a 1990 incluye únicamente las exportaciones de no maquiladoras; apartir de 1991 incluye el valor de los flujos brutos de las operaciones comerciales de la industria maquiladora.

2/ Incluye gas natural, derivados del petroleo y petroquímica.

3/ Incluye operaciones comerciales de la industria maquiladora.

FUENTE: Informe Anual del Banco de México, varios años y VI Informe de Gobierno, CSG, 1994.

- Escasez de combustible y señalización por lo que los puertos no pueden operar las 24 horas.
- Los cobros por almacenaje en los puertos nacionales son "sumamente elevados", llegándose a gravar inclusive a los contenedores, que son un instrumento que facilitará las maniobras y reduce la estadía de buques.
- Los trámites aduanales en los puertos están caracterizados por una falta de uniformidad, quedando sujetos a criterios que varían de un puerto a otro.
- La legislación (Aduanera) que regula el manifiesto de carga que se tiene que entregar en puerto, es "estricta en demasía", ya que indica que en caso de rectificaciones se deben hacer al siguiente día hábil de aquel en que haya terminado la descarga.

Existe un régimen jurídico incompleto en el que la ley de navegación emitida por la SCT a cargo de Carlos Ruiz "dejó fuera la construcción naval base de toda forja de flota mercante y renglón más protegido en E.U., la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y los demás bloques comerciales. En la misma ley, el cabotaje se dejó abierto de manera parcial a la inversión extranjera, lo cual estaría bien siempre y cuando hubiese ocurrido lo mismo con los socios del TLC y la OCDE, cosa que no sucedió".³²

Como se puede ver, los problemas e que se enfrentan los agentes de comercio exterior son resultado de la mala infraestructura y organización del sistema portuario. La modernización de puertos requiere un mejoramiento operativo, superación del rezago acumulado en infraestructura, construcción de terminales especializadas de carga y desregulación del sector.

³² Arellano Melchor EL FINANCIERO "Régimen Jurídico Incompleto" 9 de Enero de 1995, p. 45

3.5 ASPECTOS JURIDICOS Y REGLAMENTARIOS

La nueva Ley de Puertos prevé, entre otras cosas, la creación de la Administración Portuaria Integral, API constituida legalmente como una sociedad mercantil, que asume todas las funciones administrativas dentro de un puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la construcción de infraestructura.

Los terrenos y áreas de agua que constituyen el recinto portuario, no se desincorporan del dominio público; sólo su uso aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API'S para la administración integral del puerto. Esta concesión podrá otorgarse en principio, hasta por 50 años, con la posibilidad de ampliarse hasta por un periodo similar.

La ley de puertos 1993 constituida por 169 artículos provee un marco legal moderno y actualizado para el desarrollo y la reestructuración de los puertos mexicanos. Es conveniente tener en cuenta el contenido de los siguientes apartados, considerando la forma en cómo se están dando los cambios en el sector portuario.

"Dentro del capítulo III referente a la Autoridad Portuaria, el Artículo 16 señala que: La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá entre otros acuerdos:

VI. Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, así como prestar servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público.

IX. Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento;

XI. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes.

CAPITULO VII Precios y Tarifas

Artículo 61. En la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de los servicios específico, o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y períodos de vigencia. Esta deberá permitir la prestación de los servicios específico, o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y períodos de vigencia. Esta deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

CAPITULO VIII Verificación

Los concesionarios y permisionarios presentarán a la Secretaría los informes con los datos técnicos, financieros y estadísticos relativos al cumplimiento de sus obligaciones, en los términos establecidos en el título de concesión o en el permiso.

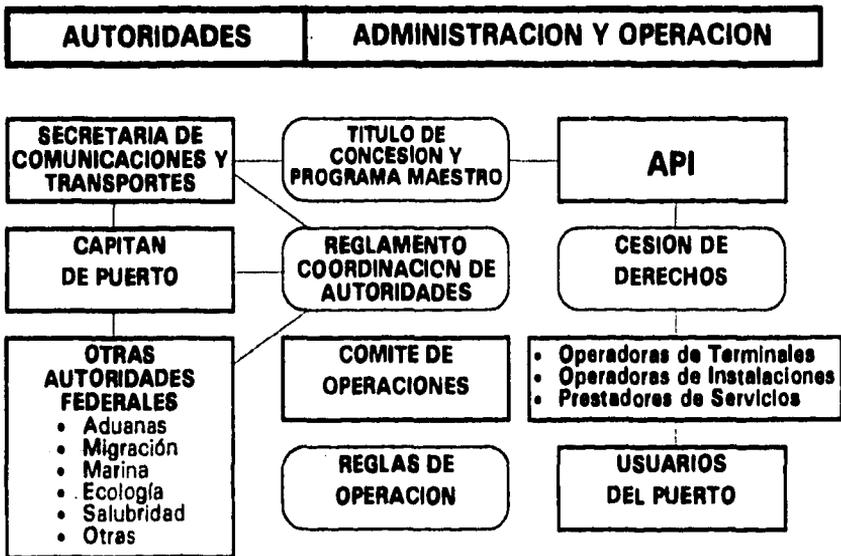
Artículo 64. La Secretaría verificará, en cualquier tiempo, en los puertos, terminales, merinas e instalaciones portuarias, el debido cumplimiento de las obligaciones que señalan ésta ley, sus reglamentos, las concesiones o permisos y las normas oficiales correspondientes. " *

* Secretaría de Puertos y Marina Mercante LEY DE PUERTOS 1993

Cabe preguntarse el porqué si está ley es creada en 1993, no existe ningún tipo de acuerdo en el Tratado de Libre Comercio con relación a este sector como lo propone la fracción XI del Capítulo III de la Ley de Puertos.

Habría que ver también la participación del Estado en el resto de los 73 puertos que no serán concesionados y que como dice la fracción VI del mismo capítulo el gobierno tendrá que hacerse cargo de esas deficiencias tomando parte de lo obtenido por los puertos concesionados.

3.6 NUEVO MODELO DE ORGANIZACION INSTITUCIONAL



3.7 OPERACION DE LAS API'S

Las API'S deberán cumplir con un programa maestro, en el que se establecerán compromisos sobre los usos de las distintas áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión, y otras medidas para una eficiente explotación del puerto.

Ricardo Halcombe M., subgerente de operaciones en Coatzacoalcos Veracruz declaró en entrevista que la función de las API'S es ofrecer un mejor servicio. Explicó que la estructura en el aspecto operativo real todavía no se sabe si va a funcionar; sin embargo dice, es necesario tratar de crear los ambientes convenientes con las agencias navieras y aduaneras de tal manera que el puerto pueda ser una opción para un importador o un exportador.

Cada programa maestro será parte integral del título de concesión, y podrá modificarse a iniciativa del administrador, con la autorización correspondiente de la SCT.

Las API'S estarán habilitadas para celebrar con terceros, contratos de cesión parcial de los derechos derivados de su concesión, de modo que sean estos últimos quienes realicen directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de los servicios portuarios.

Por su parte, Jorge Cervantes Rodríguez gerente de comercialización en la API'S Coatzacoalcos señala : "hay algunas cosas que tenemos que replantear para hacer más atractivas las condiciones de inversión, ya que la propia ley limita la participación de la inversión extranjera o nacional. Por ejemplo dice.. nos llegaron proyectos presentados en agosto de 1994 y por establecer este esquema de licitación pública el inversionista se ve en la necesidad de reconsiderar sus

proyectos de inversión (dada la crisis económica y la devaluación) que acrecentó sus costos y sus deudas." ³³

Las funciones de la autoridad dentro del puerto, como las que ejerce la capitanía del puerto o las de aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecerán bajo control directo del gobierno. Un nuevo reglamento establecerá los mecanismos para la coordinación entre ellas.

En cada puerto se establecerá un Comité de Operaciones que conocerá los asuntos relacionados con la coordinación entre autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicios y los usuarios. La API'S formulará las reglas de operación del puerto, las cuales serán sometidas a la aprobación del Comité. Una vez aprobadas estas reglas tendrán carácter de obligatorias al ser registradas ante la SCT.

El Comité de Operación podrá emitir recomendaciones sobre distintos asuntos relacionados con el puerto, tales como:

- Reglas de operación y horarios del puerto
- Programa maestro y sus modificaciones
- Asignación de posiciones de atraque
- Precios y tarifas
- Quejas de los usuarios y,

³³ Las declaraciones obtenidas en entrevistas, se transcriben íntegras para no modificar la idea principal. Entrevista en la Api's Coatzacoalcos Veracruz 15 de Junio de 1995.

- La necesaria coordinación entre todas las partes involucradas en el puerto, de forma tal que este pueda operar de una manera eficiente.

Adicionalmente, la Ley prevé la creación de una Comisión Consultiva del Puerto, establecida a iniciativa del gobierno del estado donde este se localice.

Esta Comisión estará conformada por representantes de los gobiernos estatal y municipal respectivos, las cámaras regionales de industria y comercio, los usuarios, los sindicatos y la propia administración del puerto.

La Comisión Consultiva podrá participar en tareas encaminadas a promover la utilización del puerto y podrá emitir recomendaciones respecto a aquellos asuntos que afecten la actividad urbana de la población y el equilibrio ecológico del área. Para tal efecto, el administrador del puerto deberá informar a esta Comisión el grado de cumplimiento del programa maestro y de las modificaciones que pudieran hacersele, así como los principales proyectos de inversión para el crecimiento y modernización del puerto.

Por último cabe destacar que: la participación de la inversión extranjera en los puertos está regulada por las leyes mexicanas. Por lo que respecta a las API'S el capital extranjero está limitado al 49%. Por otra parte, inversionistas extranjeros podrán suscribir hasta la totalidad del capital de sociedades mercantiles establecidas en México cuyo objetivo sea operar terminales e instalaciones, o proveer servicios en los puertos. (Véase resolución número 6)

La realidad es que la operación de las API'S no es tan conceptual ni lineal como aparece en la nueva ley de puertos. Al visitar los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos pudimos constatar que lo que está sucediendo es un acoplamiento entre autoridades y prestadores de servicios. Todo el sistema portuario se encuentra en un proceso de reestructuración y la situación es similar en todos los

puertos, aunque; la diferencia es que hay unos puertos muy adelantados y otros en condiciones deplorables y en los cuales no llega un solo barco.

3.8 PROBLEMAS LABORALES EN EL SISTEMA PORTUARIO

El proceso de cambio, reestructuración y modernización que se está dando en el sector portuario, al igual que en otros sectores de servicios, parece no llegar en el corto y mediano plazo, pues existen factores que aún, cuando las formas son nuevas; las partes que constituyen ese todo tienen características arcaicas que impiden esa tan ansiada modernización.

Nuestro sistema portuario y de transporte marítimo, presenta en forma preocupante:

- Exceso de mano de obra
- Escasa calificación laboral
- Baja productividad y resistencia inerciales que frenan el desarrollo de habilidades para manejar equipo más avanzado y lograr la polivalencia de los trabajadores.

Al problema de exceso de mano de obra se agregan vicisitudes como la quiebra de Astilleros Unidos de Veracruz declarada el 4 de diciembre de 1994 y por la que alrededor de 800 trabajadores quedaron desempleados hasta su reconstrucción por los nuevos propietarios.³⁴

³⁴ Pacheco Violeta EXCELSIOR "Declaran en quiebra Astilleros Unidos de Veracruz". Diciembre 6 de 1994. p. 15

RESOLUCION GENERAL NUMERO 6, QUE ESTABLECE LAS REGLAS PARA LA PARTICIPACION DE LA INVERSION EXTRANJERA EN LAS ACTIVIDADES DE ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL, DE OPERACION PORTUARIA Y DE PRESTACION DE SERVICIOS PORTUARIOS. I

REGLA 1

Para efectos de lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., 20, 21, 22, 38 y demás relativos de la Ley de Puertos, las sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana que pretendan realizar la actividad de Administración portuaria integral, podrán tener hasta el 49% de participación de inversión extranjera, ya sea en forma directa o indirecta, en su capital social.

REGLA 2

Para efectos de lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., 20, 21, 22 y 44 de la Ley de Puertos, las sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana que pretendan realizar los servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones en navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje, deberán obtener la resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y la autorización de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, únicamente en el caso de que la inversión extranjera pretenda participar, en forma directa o indirecta, en más del 49% de su capital social.

REGLA 3

Para efectos de lo dispuesto en los artículos 1o., 2o., 20, 21, 22, 40 y 44 de la Ley de Puertos, las sociedades mercantiles de nacionalidad mexicana que pretendan realizar la construcción, operación y explotación de terminales, muelles e instalaciones portuarias dentro o fuera de los recintos portuarios, los servicios generales a las embarcaciones tales como el abastecimiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos, eliminación de aguas residuales; los servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreos dentro del puerto; así como la actividad de dragado, de construcción y mantenimiento en puertos, no requerirán resolución de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras ni autorización de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial para que la inversión extranjera pueda participar en cualquier porcentaje, en su capital social.

REGLA 4

Las disposiciones de las Reglas 1, 2 y 3 anteriores se aplicarán sin perjuicio de las autorizaciones y atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o de otras dependencias de la Administración Pública Federal, incluyendo, entre otras, aquellas facultades del Gobierno Federal para el otorgamiento, supervisión, vigilancia y terminación de las concesiones o permisos que correspondan, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Puertos y demás ordenamientos aplicables en la materia.

Por otra parte, se está dando un proceso para la conformación de nuevas empresas de estiba en los diferentes puertos del país. Con ello cerca de diez mil trabajadores serían liquidados del sistema portuario mexicano y recontratados por las compañías prestadoras de estos servicios en los puertos nacionales.

"Del lado del Pacífico, entre cinco y seis mil trabajadores portuarios pasaran por este proceso, señaló el líder de los estibadores en el puerto de Manzanillo, el diputado prfista Cecilio Lepe." ³⁵

El proceso continuará en los puertos de Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz.

El tema de condiciones laborales es un tema del cual ninguna de las administraciones y dependencias gubernamentales visitadas, quisieron hablar y desafortunadamente en el corto - mediano plazo será difícil conseguir algunas fuentes o materiales a este respecto.

35 Tristán Georgina EL FINANCIERO "Trabajadores portuarios condenados al naufragio" Julio 7 de 1995. p. 12

3.9 LA PRIVATIZACION EN MEXICO COMO MEDIDA DE REESTRUCTURACION ECONOMICA

En el siglo pasado hubo tres privatizaciones del Puerto de Veracruz; de 1922 a 1930, se avanza notoriamente y se forma la junta de Puertos Libres Mexicanos, que manejaba cuatro puertos: La Paz, B.C.; San Blas, Nay.; Cozumel, Quintana Roo, y Salina Cruz Oax. Para el periodo de 1938 a 1970 se crea la Comisión de Puertos Libres Mexicanos, con gran impulso del gobierno federal a cuatro puertos: La Paz, Salina Cruz, Coatzacoalcos y Cozumel. También en mayo de 1991 se requisa el Puerto de Veracruz y en octubre del mismo año se privatizan los servicios con tres empresas portuarias de ese estado. En septiembre de 1992 se da a conocer la privatización de Puertos Nacionales y se transfiere Puertos Mexicanos de la SCT a la SHCP, donde vuelven a su situación original.

Hoy la privatización a diferencia de otros años es una de las medidas de reestructuración económica, más importante dentro de la política neoliberal que se ha implementado en nuestro país en la última década.

"El gobierno ha desincorporado prácticamente entidades en todos los sectores de la actividad económica; desde ingenios hasta hoteles, líneas aéreas, telecomunicaciones, el sector bancario y la industria del acero" ³⁶

Al igual que en otros sectores, en el escenario del sector portuario y de transporte marítimo, se hace patente la urgencia de poner en marcha un Programa de Reordenamiento del Sistema Portuario Pesquero Nacional que dé fin a la falta de infraestructura y equipo; a la deficiencia en los servicios; a la flota obsoleta, a la carencia de promoción estímulos y crédito de banca especializada, y al rezago en general.

36 Aspe Armella Pedro EL CAMINO MEXICANO DE LA TRANSFORMACION ECONOMICA. "Reflexión en torno a la experiencia mexicana de privatización". 1ª reimpresión 1993 México BCE. p. 154.

Resumiendo, en la privatización de puertos podemos distinguir tres fases importantes :

- " 1) Promoción y aprobación del Congreso de la Unión en las reformas del artículo 28 de la constitución para que se pudiera aceptar la participación del capital privado en los puertos.
- 2) Elaboración de una Ley especial para establecer las bases sobre las que se licitarán los servicios de estos puertos y,
- 3) Publicación de las convocatorias tanto en el país como en el extranjero para que se inscribieran las empresas interesadas en esas concesiones."

37

Según datos de la Dirección de Marina Mercante, en 1994 se otorgaron concesiones portuarias y entraron en operación 19 Api's en los principales puertos:

LITORAL DEL PACIFICO	LITORAL DEL GOLFO/CARIBE
1. Ensenada, B.C.	12. Altamira, Ver.
2. Los Cabos, B.C.	13. Tampico, Tams.
3. Guaymas, Son.	14. Tuxpan, Ver.
4. Topolobampo, Sin.	15. Veracruz, Ver.
5. Mazatlán Sin.	16. Coatzacoalcos, Ver.
6. Manzanillo, Col.	17. Frontera, Tab.
7. Puerto Vallarta, Jal.	18. Dos Bocas, Tab.
8. Lázaro Cárdenas, Mich.	19. Progreso, Yuc.
9. Acapulco, Gro.	
10. Salina Cruz, Oax.	API'S ESTATALES
11. Puerto Madero, Chls.	1. Baja California Sur
	2. Quintana Roo
	3. Campeche

37 García Jaenz Eduardo SCT "Unidad de Comunicaciones" entrevista el 28 de Junio de 1995 a las 7:00 p.m. realizada por Rossana Schiaffini Tovar.

Cabe destacar que aún cuando las feses de la privatización establecidas en la Ley de puertos son buenas y ambiciosas; para más de un puerto como en el caso de Coatzacoalcos, este procedimiento obstaculiza la inversión para la que los tiempos juegan un papel muy importante.

Las API'S en reestructuración se encuentran entonces, sujetas a un procedimiento que el inversionista no entiende por el momento. En el caso de la API'S Coatzacoalcos por ejemplo:

"Cuando se slentan a realizar los proyectos de los puertos dicen "va a haber miles de personas interesadas en invertir en puertos", sin embargo, tenemos 60 hectáreas y hay dos inversionistas interesados en 2000 mil metros o dos hectáreas. Queden 58 hectáreas y todavía lo hacemos más difícil a través de convocatorias, licitaciones y requisitos tremendos".³⁸

3.9.1 CARACTERISTICAS DE LAS LICITACIONES

Tres de las características más importantes de la licitación son:

a) OBJETO DEL CONCURSO.- En cada concurso se licitan en conjunto:

- La cesión parcial de derechos de uso, aprovechamiento y explotación de las terminales de contenedores y de las instalaciones de usos múltiples.
- La venta de los equipos necesarios para la operación de cada terminal.

³⁸ Cervantes Rodríguez Jorge, Gerente de Comercialización. Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos Veracruz S.A. de C.V. Entrevista realizada por Rossana Schiaffini Tovar 15 de Junio de 1995 a las 9:30 a.m.

b) OBJETIVOS DE LAS LICITACIONES

- Fomentar la participación privada en la operación y en la presentación de servicios portuarios.
- Aumentar la eficiencia y propiciar el crecimiento de la actividad portuaria.
- Propiciar la libre competencia y eliminar exclusividades en la operación y prestación de servicios en los puertos.
- Vincular la modernización portuaria con las políticas de promoción del desarrollo regional y de conservación de las fuentes de empleo.

c) PARTICIPANTES

- Pueden participar todos los interesados nacionales y extranjeros que cumplan con los requisitos de solvencia moral, económica y técnica establecidos en las bases.
- La cesión parcial de derechos se otorgará únicamente a empresas mexicanas, en cuyo capital la inversión extranjera podrá llegar al 100%.

A continuación se presenta parte del Título de Concesión para la Administración Portuaria de Coatzacoalcos Veracruz, publicada en el Diario Oficial del lunes 21 de Noviembre de 1994.

CONCESION otorgada a Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V., para la administración integral del puerto de Coatzacoalcos, Ver.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TÍTULO de concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Coatzacoalcos, Veracruz.

INDICE

ANTECEDENTES

FUNDAMENTO

CONDICIONES

Capítulo I

Objetos y alcances

Primera

Objeto de la concesión

Segunda

Áreas previamente concesionadas

Tercera

Servicios previamente autorizados

Cuarta

Sustitución de concesiones y permisos por contratos

Capítulo II

Disposiciones generales

Quinta

Legislación aplicable

Sexta

Derechos reales

Séptima

Cesiones y gravámenes

Octava

Control mayordomo por mexicanos

Novena

Contraprestación al Gobierno Federal

Capítulo III

Expansión, modernización y mantenimiento

Décima

Programa maestro

Decimoprimera

Programa operativo anual

Decimosegunda

Obras

Decimotercera

Conservación y mantenimiento

Decimocuarta

Dragado y señalamiento marítimo

Decimoquinta

Capacidad del puerto

Decimosexta

Fondo de reserva

Decimoséptima
Medidas de seguridad
Decimoctava
Preservación del ambiente
Capítulo IV
Operación y calidad del servicio
Decimonovena
Reglas de operación
Vigésima
Operación de terminales y prestación de servicios
Vigésimoprimer
Contratos
Vigésimosegunda
Concurso
Vigésimotercera
Excepciones al concurso
Vigésimocuarta
Eficiencia y productividad del puerto
Vigésimoquinta
Características de los servicios
Vigésimosexta
Cesión de contratos
Vigésimoséptima
Responsabilidades
Vigésimoctava
Daños a los usuarios
Capítulo V
Regulación tarifaria y seguros
Vigésimonovena
Cobros a operadores y prestadores de servicios
Trigésima
Cobros a los usuarios
Trigésimoprimer
Regulación tarifaria
Trigésimosegunda
Seguros
Capítulo VI
Verificación e información
Trigésimotercera
Verificaciones
Trigésimocuarta
Información contable y estadística
Capítulo VII
Vigencia, revocación reversión y sanciones
Trigésimoquinte
Vigencia

Trigesimosexta
Inicio de operaciones
Trigesimoséptima
Revisión de condiciones
Trigesimoctava
Causas de revocación
Trigesimonovena
Reversión
Cuadragésima
Sanciones
Cuadragésimaprmera
Pena convencional
Cuadragésimasegunda
Tribunales competentes
Cuadragésimatercera
Notificaciones
Cuadragésimacuarta
Publicación
Cuadragésimoquinta
Aceptación

ANEXOS

- Uno. Copia del plano autorizado del recinto portuario de Coatzacoalcos, Veracruz.
Dos. Concesiones, permisos y autorizaciones previamente otorgados por la Secretaría.
Tres. Contratos celebrados por el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría y de Puertos Mexicanos en extinción, previamente al otorgamiento de la concesión.
Cuatro. Obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario.
Cinco. Oficio por el que se da a conocer la contraprestación al Gobierno Federal.
Seis. Programa Maestro de Desarrollo Portuario.
Siete. Lineamientos para la constitución del fondo de reserva.
Ocho. Reglas de operación del puerto.
Nueve. Regulación tarifaria.

Por supuesto, el Título de Concesión otorgado a los diferentes puertos se realiza considerando las características específicas de cada uno de ellos y son igualmente publicadas en el Diario Oficial. El documento anterior fué proporcionado en entrevista, por el Lic. Eduardo García Jaenz de la S.C.T.

3.9.2 AVANCES EN LA PRIVATIZACION DE PUERTOS

Pese a que el proceso de modernización portuario se inicia nuevamente en el año 90 con más fuerza, es hasta finales de 1994 cuando se dan ininterrumpidamente cambios determinantes en el futuro desarrollo del sector.

"Con el propósito de mejorar los procesos de almacenamiento y abasto de los alimentos básicos, el 4 de noviembre la SCT dio a conocer en el diario oficial la concesión en favor de Almacenes Nacionales de Depósito, S.A., de tres terminales portuarias especializadas para el manejo de granos y otras materias primas, establecidas en Veracruz, Lázaro Cárdenas y Altamira. Les dos primeras se otorgaron para su operación y explotación, mientras que la última también incluye la construcción. El día 22 la SCT informó en el mismo medio el otorgamiento de una concesión al Grupo Bajío, S.A. de C.V., para operar y explotar una terminal portuaria especializada en el manejo, almacenamiento y distribución de materias primas y energéticos necesarios para la fabricación de fertilizantes químicos en el puerto Lázaro Cárdenas." ³⁹

"El 13 de Diciembre de 1994, se otorga la terminal para cruceros en Punta Langosta, Cozumel al Consorcio ICA, asociada con los empresarios más fuertes del estado, entre los que figuran el "dueño" de Cozumel, Nassim Joaquin (papá de Pedro Joaquín Coldwell) y Javier Guillermo Claussel, yerno de José Trinidad

39 Bancomext COMERCIO EXTERIOR "recuento nacional" Vol. 44 N°. 2 México, Febrero 1994 p. 166 N°. de pags. 187.

("Trino") Molina, propietario de Grupo Turfstico Aviomar y de todo el movimiento de cruceros en la Isla." 40

En febrero de 1995 se publicaron las convocatorias para licitar terminales de contenedores e instalaciones de usos múltiples de los cuatro principales puertos:

PACIFICO	GOLFO
Lázaro Cárdenas, Michoacán	Altamira, Tamaulipas
Manzanillo, Colima	Veracruz, Veracruz

En Julio de 1995, las autoridades emitieron el fallo, la concesión de Altamira calificó técnicamente por no tener competencia, la empresa tamaulipeca (rehabilitación de maquinaria) REMACONST, dirigida por Enrique de Hita Yibale.

Para la terminal de Veracruz compitieron siete empresas:

- " 1) Corporación Integral de Comercio Exterior, Pacific and Orien y Tribasa de los Peña Loza.
- 2) La Filipina International Container Services, con Ingenieros Civiles Asociados (ICA), con Bernardo Quintana como líder; y
- 3) Transportación Marítima Mexicana de José Serrano, allada a la Estadounidense Stevedoring Services of América, y
- 4) La Chilena Sudamericana Agencias Aéreas Marítimas.

40 Arellano Melchor EL FINANCIERO "Cozumel ¿Otra concesión para Tatich?" 14 de diciembre de 1994 p. 30.

La terminal especializada de contenedores de Veracruz es la mayor de las terminales en el reciente proceso de concesión, con una superficie de 347 mil 74 metros cuadrados.

La concesión de esta terminal quedó finalmente otorgada a ICA aliada con la Filipina Internacional Container Terminal Services:

En Manzanillo compitieron dos grupos:

- 1) La empresa estadounidense American Preslden Lines, que dirige para México Joaquin Montalván, mediante su Filial Eagle Marine Services, Asociada con Neo lloyds Group, Bechtel Group, la Nipona Mitsui Osk Line y Tribasa.

TMM de nuevo con Stevedoring Services of America.

En este caso, la terminal cuenta con una superficie de 133 mil 230 metros cuadrados y su valor de equipo alcanza 84 mil 863 mil nuevos pesos.

Esta terminal fue ganada por Transportación Marítima Mexicana y en sociedad con la estadounidense Stevedoring Services of America." ⁴¹

En este proceso de privatización, se convocó también a licitar la terminal de contenedores del puerto de Lázaro Cárdenas, para la cual no hubo interesados.

"El 27 de Julio del 95, la SCT decidió a favor de ICA sobre el Muelle de Punta Langosta en Cozumel Quintana Roo y con esto dicha empresa cierra un importante círculo marítimo portuario en el Golfo y Mar Caribe ya que tiene a su

⁴¹ Arellano Melchor EL FINANCIERO "¿Manejará una subsidiaria la flota petrolera?" 19 de julio de 1995 p.3 A.

haber por medio de su Filial Calizas Industrializadas del Carmen (Calica) la terminal portuaria de uso público para transbordadores y cruceros turísticos y embarcaciones de pasajeros en Puerto Aventuras." 42

Con la privatización, el gobierno pretende, además de allegarse recursos, incrementar la productividad de los puertos y hacerlos más competitivos internacionalmente.

"Sin embargo, la modernización de la infraestructura portuaria requiere inversiones de 70 mil millones de dólares que sólo el capital extranjero (y unas cuantas empresas nacionales) pueden aportar.

Por lo anterior, la reestructuración portuaria se presenta incierta y contradictoria debido a que no se contemplaron dichas necesidades al crear las Apis y que vendidos los principales puertos; el resto continuará en el montón." 43

El desenvolvimiento de licitaciones portuarias confirman nuevamente, la tesis marxista de la concentración de capital al alcanzar el modo de producción capitalista cierto grado de desarrollo y como podemos ver en los siguientes cortes periodísticos, la participación de ICA y TMM son dos de los ejemplos más claros del engrandecimiento de dichos monopolios.

Pese a la concentración, lo importante en último caso serán los efectos que tendrán las nuevas inversiones en los puertos concesionados y de los que debemos estar pendientes. Algo sumamente importante, ¿qué sucederá con los ingresos obtenidos por el gobierno por la concesión de puertos? y si alguna parte de éstos se destinará algunos de los 73 puertos restantes no privatizados. Asimismo esperamos ver realizada la reestructuración económica portuaria con la

42 Arellano Melchor EL FINANCIERO "Hoy las propuestas técnicas económicas de las Tums" p. 30.

43 Morales Lourdes EL FINANCIERO "Fortalecer Monopolios, privatizar la infraestructura" 14 de noviembre de 1995. p. 13

licitación de puertos ya que la tendencia en ésta última década es continuar con la privatización.

ESTE TEXTO ES UN
SERVIDOR DE LA BIBLIOTECA

EL ECONOMISTA

En el desahogo del primer punto del orden del día, los electos positivos de la primera fase de desincorporación portuaria son visibles al abrir la puerta a nuevos negocios de transporte multimodal que, tarde o temprano, tendrán que ser puestos en marcha pese a lo irreal que hoy sugnan las grandes obras de infraestructura.

Tanto en la terminal de contenedores de Veracruz que dirige Jorge A. Cano se han abierto oportunidades para vincular el tráfico marítimo con el ferroviario que busca ICA capitaneada por Bernardo Quintana, como en la terminal especializada de Manzanillo a cargo de Humberto Uribe surgen oportunidades de transporte multimodal que por su lado busca TMM de José Serrano.

En la terminal de contenedores de Altamira I, que también formó parte del primer paquete que sacó a la venta Jorge Silberstein, las operaciones arrancaron hace poco más de siete meses con una inversión de 30 millones de pesos dentro de un plan de negocio que contempla 130 millones de pesos para reequipamiento y modernización de la terminal que ganó la asociación de Enrique de Hita Yibale y Francisco López Barredo.

JUNTA DE CONSEJO

MAURICIO FLORES A.

Orden del día

¿Puente Ferroviario Manzanillo-Altamira?

En la primera etapa de operación, las inversiones obligatorias en infraestructura portuaria están concluidas al 100%, al 72% las obras adicionales que se propusieron en el concurso, y en 93% la rehabilitación de grúas de patio e introducción de equipo de comunicaciones y de operación en tierra.

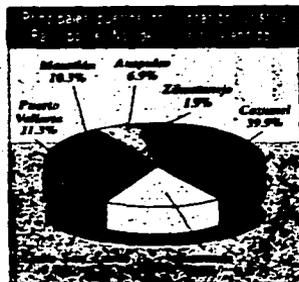
En una segunda fase, los operadores de Altamira I contemplan una fuerte promoción para captar mayor clientela en la región industrial de Nuevo León, así como en los ejes industriales de Saltillo y de San Luis Aguascalientes.

En una tercera etapa se contempla el ambicioso plan de promover el Puente Ferroviario Manzanillo-Altamira, integrando al comercio de las zonas industriales del norte las producciones hortícolas e industriales de Michoacán, Colima y el Bajío para exportar al este de Estados Unidos, Canadá y con salida a Europa.

En otras palabras, un puente ferroviario interoceánico que, si bien hoy suena a "sueño guajiro", posee mayor viabilidad que el puente Salina Cruz-Coatzacoalcos por atravesar zonas de alta actividad industrial y no solamente los descampados de la sierra mixteca. Veremos.

Solo interesan a tres empresas los puertos de Acapulco y Vallarta

BERNARDO PEREZ LINCU/El Economista



A unas semanas de que se conceden las terminales portuarias de Acapulco y Puerto Vallarta, sólo tres empresas mantienen interés: éstas son: ICA, TMM y Tres Estrellas de Oro.

Las compañías deberán presentar sus propuestas técnicas y económicas el 5 de junio próximo.

Ese día se abrirán las propuestas técnicas y para el 12 de junio las económicas; estas últimas contendrán lo que ofrecen pagar las compañías como renta en los 30 años que dura la concesión.

Transportación Marítima Mexicana (TMM) ya es concesionaria de la terminal de contenedores del puerto de Manzanillo. La Ley de Puertos establece que una empresa no puede operar en dos puertos de un mismoitoral; sin embargo, TMM podrá, si ofrece más de renta al gobierno que el resto, adjudicarse Acapulco o Puerto Vallarta, ya que estas terminales son de vocación turística.

Cualquiera de estas tres empresas podrá adjudicarse solamente uno de los puertos.

ICA, por su parte, también es concesionaria de la terminal de contenedores del puerto de Veracruz, la cual ganó asociada con la filipina International Container Terminal Services.

TMM está asociada con Corporación Integral de Comercio Exterior en la terminal de Manzanillo.

Tres Estrellas de Oro pertenece al Grupo Empresarial de Occidente, en el que tienen una alta participación Raymundo Gómez Flores y el propio exgobernador de Guerrero, Rubén Figueroa.

El puerto de Acapulco reporta anualmente un movimiento promedio de 120 arribos de cruceros, mientras que el de Vallarta llega a los 260.

Una vez que se adjudiquen las terminales portuarias de Acapulco y Puerto Vallarta, siguen en la lista las de Mazatlán y Topolobampo, también en el Pacífico.

Además de Manzanillo y Veracruz, hasta la fecha fueron concesionadas a empresas privadas seis áreas de usos múltiples en Altamira, Lázaro Cárdenas y el propio Manzanillo.

EL ECONOMISTA

TMM es la virtual ganadora de la administración portuaria de Acapulco

*Ofreció pagar 60 millones de pesos y superó a ICA y Estrella de Oro
La empresa fue la única interesada en la API de Puerto Vallarta*

BERNARDO PÉREZ LINCE ■ **Economista**

TMM será la primera empresa privada en obtener la administración de un puerto mexicano.

La naviera ofreció pagar al gobierno más de 60 millones de pesos por las acciones de la Administración Portuaria Integral (API) de Acapulco superando a ICA, que ofreció 37.5 millones y a Estrella de Oro, que estaba dispuesta a pagar 33.2 millones.

Estas tres empresas fueron las únicas que cumplieron los requisitos para participar en este concurso: sus proyectos técnicos de operación ya habían sido aprobados y por eso tuvieron derecho a que se abrieran sus ofertas económicas.

TMM es la virtual ganadora de la API porque ofreció el pago más alto. La empresa además es la única interesada en concursar por la API de Puerto Vallarta, por la que ofreció pagar 33 millones de pesos, sin embargo, no podrá adjudicárselo porque controlará Acapulco y la Ley establece que una empresa no puede operar más de un puerto en un mismo litoral, si éstos son del mismo giro.

TMM es concesionaria, junto con Stevedoring Services of America, de la terminal de contenedores del puerto de Manzanillo, también en el Pacífico, que ganó hace un año.

No hay restricciones para que se adjudique Acapulco porque este puerto tiene vocación turística y el otro es de giro comercial.

En el caso de Puerto Vallarta habrá que esperar a que los trabajadores de esa terminal igualen la oferta de TMM, en cuyo caso podrán adjudicárselo, de lo contrario, el concurso se declarará desierto.

Un representante de la naviera dijo en la ceremonia de apertura de las propuestas económicas que TMM tiene proyectos de inversión por cinco millones de dólares en Acapulco, donde actualmente laboran 50 personas.

En una semana más la SCT dará a firmar a TMM el contrato de venta de las acciones de la API de Acapulco. Por este contrato la naviera deberá pagar más de dos millones de pesos.

Además, tendrá que erogar 33 millones de dólares como contraprestación al gobierno durante los 25 años en que fungirá como propietaria de la API de Acapulco.

El año pasado el gobierno concesionó a

Ingresos del gobierno por concesionar puertos				
(Millones de pesos)				
Puerto	Equipo	Contra- prestación	Contrato	Ganador
ACAPULCO Administración portuaria	60*	33	2	TMM
ALTAMIRA Area 1	12.8	16.7	2	Remaconst
Area 2	62.03	313.6	5	Tribasa
LAZARO CARDENAS Area 1	5.2	11.03	2	Ispat Mexicana
Area 2	3.2	10.03	2	Siderurgico IC Las Truchas
MANZANILLO Terminal de contenedores	82.2	211.3	10	TMM y Stevedoring Services of America
Area 1	2.1	13.9	2	Ocupa
Area 2	2.1	12.8	2	Ocupa
PUERTO VALLARTA Administración portuaria	23*	21.5	2	TMM
VERACRUZ Terminal de contenedores	95.1	531.2	15	ICA e ICTS
Total	347.7	1,176.6	46	= 1,589.3

Fuente: Elaborado por El Economista con información de la SCT
* En estos puertos no se vende el equipo sino las acciones de la administración portuaria

empresas privadas las dos principales terminales de contenedores del país y seis áreas de usos múltiples de los puertos de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Altamira.

Esta es la primera vez en que el gobierno vende la administración de un puerto; TMM podrá, bajo el nuevo esquema, hacer concesiones a otras empresas privadas operadoras de cruceros turísticos para que arriben al puerto.

Además, el grupo tiene autorización para instalar, si lo desea, una tienda libre de im-

puestos en las instalaciones portuarias.

Pedro Pablo Zepeda, coordinador de Puertos y Marina Mercante de la SCT, aclaró que las próximas API a privatizar serán las de los puertos de Tuxpan, Topolobampo, Mazatlán y Guaymas.

El puerto de Ensenada también será sujeto a privatización, aunque el gobierno no ha decidido el esquema. El funcionario aclaró que una opción será concesionarlo junto con la ruta ferroviaria Ensenada-Tecate o venderlo bajo el mismo esquema que aplica en Acapulco.

SEGUNDA PARTE

4. PRINCIPIOS ECONOMICOS DEL TRANSPORTE MARITIMO

De ninguna manera, el transporte marítimo puede desligarse de la actividad portuaria porque uno de otro es razón y consecuencia, dentro de lo que es la historia del comercio marítimo internacional; pero he considerado ver cada uno por separado para conocer de forma más clara cuales son los problemas y condiciones de cada una de estas áreas.

La industria del transporte marítimo, como toda industria está sujeta a reglas generales, sin embargo, por ser productora de servicios y no de bienes tangibles como la de transformación, se caracteriza por ciertos rasgos de una naturaleza especial que no se encuentran ni en el transporte terrestre ni en el aéreo.

Los principios que rigen los fenómenos económicos del transporte marítimo aparecen de una manera general en el mecanismo del precio a través de oferta y demanda. El transporte marítimo cuando se incrementa la demanda y sube el precio, también tiende a incrementarse la oferta de servicios.

Los servicios marítimos públicos, se dividen a la vez en altura y cabotaje y ambos a su vez en servicios de barcos "Tramp". La oferta, por lo tanto está constituida por el tonelaje del peso muerto de todos estos barcos y la frecuencia de sus zarpes. La demanda, por lo que toca al tráfico de altura, la constituye el volumen de comercio internacional con excepción del comercio terrestre y el muy reducido volumen de tráfico aéreo. En lo concerniente a cabotaje la demanda está determinada por los excedentes y déficit de la mercancía objeto de comercio nacional que se produce y consume en las zonas de influencia de los puertos.

Sin embargo, el mecanismo del precio a través de la oferta y demanda sólo opera de una manera parcial en el transporte marítimo. Debido a una serie de factores institucionales y a la fuerte intervención estatal a que hasta hace poco estaba sujeta la industria.

A este respecto cabe mencionar una de las declaraciones de Jorge Cervantes R. Gerente de Comercialización en los API'S Coatzacoalcos que sorprende y muestra las verdaderas condiciones en la que se encuentra nuestros puertos:

"Tenemos estadísticas de ingreso presupuestal, pero no existían estadísticas de presupuesto de costos porque no estábamos en competencia, no había esa mentalidad. Ahorita ya, el puerto tiene un informe trimestral. Antes no se sabía el costo real que el puerto tenía, para que en base a esto propusiera tarifas. Por ejemplo: aquí existen ocho muelles y en Veracruz uno. Los costos de mantenimiento tenían que ser los mismos. Los volúmenes de operación de los puertos no eran los mismos y las tarifas también eran las que desde el centro se establecían.

En la actualidad estas tarifas... tenemos que hacer un análisis de los costos que tenemos como recinto portuario y que ahí determinamos una tarifa de acuerdo al volumen y de acuerdo a sus costos, uno tiene que cambiar sus metas". ⁴⁶

⁴⁶ Se transcribe íntegra la declaración en entrevista a Jorge Cervantes Rodríguez, para no modificar la idea que se ha querido dar, API'S Coatzacoalcos Veracruz, 15 de Junio de 1995.

4.1 EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

En los últimos diez años, el sector del transporte marítimo a nivel internacional ha seguido caracterizándose por importantes cambios tecnológicos y de organización. La continua sustitución de las operaciones de transporte marítimo de carga general de tipo tradicional por operaciones en gran escala de transporte en contenedores y la consiguiente conversión de los transportistas, especialmente los de los países marítimos tradicionales, a los servicios logísticos y multimodales, junto con una creciente tendencia al crecimiento interior o exterior de las empresas, han tenido repercusiones considerables en los navieros de los países en desarrollo y su capacidad para participar en la prestación de servicios de transporte marítimo de manera significativa y comercialmente viable.

No obstante dichos cambios, en México, la política de apertura, que forma parte de las estrategias dentro de la política neoliberal a traído como resultado la degradación del sector naviero dada la competencia desleal de países pertenecientes a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), entre los que se encuentran Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania, España, Japón y otros.

"El presidente de CANAINTRAM, Carlos Viveros Figueroa denunció que embarcaciones de países que pertenecen a la OCDE están incursionando indebidamente en el tráfico de cabotaje reservado a las compañías nacionales. Aseveró, que a raíz de la creación de "paraísos fiscales" en diversos países, se concentraron las flotas mercantes en un reducido número de naciones y conocidas como "banderas de conveniencia." *

* Tristán Georgina EL FINANCIERO "Urge una política de fomento para la Marina Mercante Nacional" 10 de noviembre de 1994. p. 21.

Las navieras mexicanas se encuentran en desventaja con respecto a esos países, no sólo en cuanto a los estímulos fiscales directos que brindan a sus flotas, sino; que también ofrecen fletes, compiten deslealmente con los mexicanos dando trato fiscal, fiscal financiero y otros más.

Por supuesto, existen contadas navieras mexicanas como TMM que "Sortea favorablemente la contracción en el Comercio Exterior del país, para registrar hasta junio pasado un incremento real de 9% sus ventas acumuladas con base en el mayor énfasis de sus negocios en el exterior y al constituirse como una empresa de transporte multimundial" ⁴⁷ (Véase Entrevista tres)

Desafortunadamente no es el caso de todas las navieras mexicanas, de entre poco más de 30 navieras podemos mencionar además de TMM a Tecomar, S.A., Cía. Naviera Amamex, Cía. Naviera del golfo, APL de México, S.A. de C.V. y Navimin entre otras y como sabemos la mayoría de ellas no participaron en las licitaciones.

El presidente de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros en septiembre de 1994, Jesús Vega Arriaga; señaló que existen barreras no arancelarias que inhiben el comercio exterior en los puertos del país, por lo que por ese concepto anualmente se pierden millones de dólares. Algunos de estos obstáculos son:

- Aduanas (SHCP)
- Capitanías de Puertos (Puertos Mexicanos)
- Migración (Secretaría de Gobernación)
- Oficinas de Sanidad Vegetal (Secretaría de Agricultura).

47 EL FINANCIERO "TMM, Saldo Favorable", 28 de Julio de 1995.

4.2 IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO

La transportación marítima por sus ventajas comparativas de gran capacidad, amplios márgenes de seguridad y bajo costo, es un elemento esencial en el intercambio de bienes, particularmente en el mercado mundial. En el ámbito nacional, la opción del cabotaje es una alternativa importante para el abatimiento de costos y la integración y desconcentración territorial.

La industria del transporte marítimo, además de ahorrar divisas y ser el motor de otras actividades, genera ingresos por la exportación de servicios. Asimismo, esta industria tiene un papel estratégico en la diversificación de los mercados mexicanos, ya que es el medio idóneo que permite la distribución de mercancías hacia regiones apartadas de nuestras fronteras nacionales.

Las empresas mexicanas cubren las diferentes especialidades del transporte marítimo, ofreciendo servicios de líneas de carga general y de contenedores, de transporte de petróleo y sus graneles, agrícolas y de pasajeros.

Eduardo García Jaenz de la SCT señala que "la modernización y ampliación de los puertos es muy importante para México porque hay que tomar los puertos no como entes aislados sino, que se deriva de los puertos todo el servicio ferroviario de carga y el transporte carretero . . . es decir, urge dar mayor movimiento tanto a mercancías que vienen del extranjero como de los que salen al exterior. Con el ferrocarril transmérico se pretende hacer eficiente este tipo de transporte y a los puertos, -que sea una fuente de desarrollo regional en aquella parte del país, en donde se requieren muchos empleos-. Además dice que en caso de darse la concesión del servicio (es eso . . . un servicio) el Estado mantiene su soberanía". *

* Se transcriben íntegras las declaraciones en entrevistas para no modificar la idea que se ha querido dar.

4.3 EFECTOS DE LA APERTURA EN EL TRANSPORTE MARITIMO

El proceso de apertura comercial emprendido en los últimos años y la política del comercio exterior aplicada en la anterior administración, no han significado un incremento en el tonelaje de buques registrados bajo Bandera Mexicana. Más aún, en lugar de observarse un aumento, la marina mercante mexicana ha disminuido en los últimos años, debido a factores como.

- Falta de un esquema especial de fomentos a esta actividad.
- Reglamentación sobre la materia completamente regulatoria.
- Ausencia de financiamiento bajo condiciones competitivas.
- Estructura del Sistema Portuario Mexicano.
- Apertura al exterior de actividades reservadas para nacionales, como el cabotaje.

"El transporte de cabotaje otrora reservado para empresas nacionales, sólo participa 45 por ciento, mientras que las navieras extranjeras tienen 55 por ciento del mercado". 48

Sin duda, quien tiene más capital es el mayor beneficiario aquí en nuestro país y en cualquier parte del mundo; por eso es fácil reconocer que:

"La decisión de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) de dividir en tres regiones y un sistema integral en la zona metropolitana de la Ciudad de México y

48 Tristán Georgina EL FINANCIERO "En peligro de naufragar la flota mexicana" 14 de Junio de 1995. p. 21

la privatización de los ferrocarriles será una medida que beneficiará principalmente a las de Norteamérica, asociadas a las compañías más fuertes de México". ⁴⁹

4.4 DESVENTAJAS Y OBSTACULOS PARA EL TRASPORTE MARITIMO MEXICANO

La falta de dragado, infraestructura y equipamiento adecuado, cobros excesivos y escasas vías de comunicación son los principales obstáculos para que los productos nacionales salgan por el mar. ⁵⁰ (Ver cuadro 19)

"El presidente de la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo (CANAINTRAM) advirtió que la flota mexicana es cada día mas reducida y vieja, actualmente se tienen 75 barcos con un promedio de vida de más de diez años, y la vida útil de una embarcación es de 20 años". ⁵¹

Se requiere como vemos, empezar a sustituir o dar mantenimiento a nuestras embarcaciones para poder, ya no competir sino; mantener ó elevar nuestra participación en el comercio marítimo.

Por ejemplo: "Cabo San Lucas (Municipio de los Cabos) es el único destino de cruceros en PCS que compite con el resto de los puertos turísticos en el país, pero que carece de la infraestructura básica para desarrollar, este segmento. Un elemento que demuestra la poca atención en los cruceros turísticos en Cabo San Lucas, es que éste no cuenta con muelle para cruceros. Los buques fondean

49 Hernández Jaime EL FINANCIERO "Dividen en tres regiones la privatización de Ferrocarriles" 19 de Junio de 1995. p. 14

50 K. T. Troup EMBARCACIONES ESPECIALES "DRAGAS" Ed. Limusa 1988 México, D.F. pp. 271 - 305. El dragado, puede definirse como la remoción, la elevación y eliminación del material que forma la corteza terrestre. Una draga flotante puede definirse como una máquina utilizada para desalojar, elevar y en ciertos tipos, transportar el material subacuático.

51 Tristán Georgina, "EL FINANCIERO" En peligro de naufragar la flota mexicana". 14 de Junio de 1995. p. 21

CUADRO 19

MOVIMIENTO DE CABOTAJE EN PUERTOS NACIONALES

Año	Puertos		Longitud De Muelles (Miles de m.)		Capacidad De Bodegas (Miles de m ²) 2/		Área de Pilotos (Miles de m ²) 2/		Dragados (Miles de m ³) 3/		Recintos /4 Fiscales	Señala- miento Marítimo
	Marítimos 1/	Fluviales	En el litoral del Pacífico	En el litoral del Golfo	En el litoral del Pacífico	En el litoral del Golfo	En el litoral del Pacífico	En el litoral del Golfo	En el litoral del Pacífico	En el litoral del Golfo	Miles de m ²)	(Señal 5/)
1980	75	9	18.1	25.2	165.3	163.8	1 386.6	525.3	5 269	11 003	1 954.4	774
1981	75	9	22.9	29.4	136.7	153.6	1 420.0	765.2	4 388	11 760	2 161.0	890
1982	75	9	24.8	31.7	141.5	160.6	1 513.0	948.2	5 127	12 984	2 161.0	912
1983	75	9	25.8	33.9	142.6	179.9	1 444.1	848.8	2 253	8 354	2 161.0	936
1984	75	9	27.6	42.2	142.6	179.9	1444.1	958.0	2 164	7 992	1 641.0	938
1985	76	9	28.7	42.4	143.8	179.9	1474.1	958.0	1 700	6 800	3 828.3	960
1986	76	9	29.3	42.4	143.8	179.9	1 474.1	958.0	1 200	7 100	5 469.0	970
1987	76	9	29.9	42.9	178.7	195.1	986.8	1 007.0	3 090	7 560	7 519.7	993
1988	76	9	29.9	42.9	178.1	195.1	986.9	1 007.0	2 910	6 860	7 519.7	12
1989	76	9	31.0	43.7	178.1	195.1	986.9	1 007.0	4 236	6 395	7 519.7	1 031
1990	76	9	31.5	43.9	178.1	195.1	986.9	1 007.0	7 512	3 730	7 519.7	1 015
1991	76	9	32.1	44.3	186.2	195.1	1 214.8	1 032.1	6 190	4 348	7 519.7	1 018
1992	76	9	32.1	44.3	152.4	188.7	1 183.4	1 116.1	3 343	2 843	7 519.7	1 020
1993	76	9	32.1	44.3	152.4	188.7	1 183.4	1 116.1	2 618	3 029	7 519.7	1 020
1994	76	9	32.1	44.3	152.4	188.7	1183.4	1 116.1	1 530	2 370	7 519.7	1 020

1/ Incluye puertos de altura, cabotaje terminales de transbordadores y puertos de pesca.

2/ Datos actualizados a partir de 1992 por el Sector Comunicaciones y Transportes.

3/ Comprende únicamente lo realizado por el Sector Comunicaciones y Transportes.

4/ Los recintos fiscales se localizan en Acapulco, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Salina Cruz, Tampico, Veracruz y Yukalpetén.

5/ Incluye faros, balizas y boyas. con anterioridad a 1978 el sector no contaba con registros disponibles de este concepto. En 1990 el sector actualizó la cifra.

n.d. No disponible.

p/ Cifras preliminares.

e/ Cifras estimadas.

FUENTE: VI Informe de Gobierno CSG 1994, SCT.

cerca de la playa, de donde los pasajeros son llevados en tenders a las áreas turísticas de interés en el puerto". 52

En México el transporte en general se encuentra rezagado en relación con los socios comerciales Canadá y Estados Unidos. El transporte marítimo al igual que las otras áreas, enfrentan problemas de burocracia, desinformación e incluso "me atrevo a decir" falsa información:

El estado de desventaja e incapacidad de competencia para con el exterior e incluso a nivel nacional, se confirma dada la actitud de los funcionarios de las diferentes secretarías. Se inclinan a dar información más que optimista, yo diría que poco honesta y en algunos casos completamente falsa.

En la API'S de Veracruz por ejemplo, no tuvieron ninguna disposición de colaborar a proporcionar información, pese a que se solicitó en nombre del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM ó quizá por eso se limitó a mostrarse en todos los aspectos complaciente y triunfalista con los cambios que se han dado y siguen dando en el sistema portuario. Se teme probablemente, pues no sé, el que se descubriera que el puerto número uno y más importante del país; deja mucho que desear en su organización, administración y lo que es más en la inactividad en que se encuentra.

La Marina Mercante Mexicana ha compartido los efectos negativos de la crisis del transporte marítimo a nivel internacional y ha mostrado un lento crecimiento, un envejecimiento relativo y un rápido desabanderamiento. A esto se suma la generación de fugas de capitales, desempleo y merma de la seguridad nacional.

52 Arellano Melchor "EL FINANCIERO" Los cabos, sin muelles para cruceros" 14 de Agosto de 1995.

La Lic. Leticia Castellanos del área de promoción, fomento, carga y flete de la Secretaría de Puertos y Marina Mercante, señaló que el proceso de desabanderamiento que se está dando en nuestra Marina Mercante, se debe en parte, a que siendo el financiamiento, condición indispensable para el crecimiento de cualquier industria, las instituciones Mexicanas no ofrecen la mejor alternativa.

A lo anterior se agrega la falta de un entorno propicio para el transporte marítimo en materia fiscal (lo que va desde el impuesto al activo) y financiera que trae como consecuencia una paralización de la inversión y la desaparición de empresas en el medio.

"De 33 marinas e instalaciones turísticas concesionadas por la SCT en los últimos años (especialmente en 1993), la mayoría de éstas se encuentran paradas por falta de créditos para su rehabilitación y nuevas edificaciones, baja operación y descenso de usuarios en general. Las marinas se refieren a las instalaciones portuarias empleadas para actividades turísticas de recreo y deportivas (veleo, esquí, acuático, surfing, windsurf, pesca deportiva, buceo, motonáutica y otros)." ⁵³

El movimiento de pasajeros para el período 93-94 se presenta en las páginas siguientes.

Cuando se habla de escaso y obsoleto arrastre ferroviario parece justificarse la privatización de ferrocarriles y principalmente del proyecto de crear un canal interoceánico y del ferrocarril transísmico pese a que los propios funcionarios de la SCT reconocieron que: "concesionar el ferrocarril y los servicios portuarios de contenedores en el Istmo de Tehuantepec para unir Salina Cruz con Coatzacoalcos es un asunto político muy importante, por lo que se tendrá mucho cuidado en determinar "quienes" van a hacer los empresarios que van a manejar esta parte". ⁵⁴

53 Arellano Melchor "EL FINANCIERO" Panorama Incierto de Marinas Turísticas" 13 de Septiembre de 1995 p. 16

54 Hernández Jaime EL FINANCIERO "Asunto Político" la Concesión del Istmo de Tehuantepec: SCT. 26 de Junio de 1995 p. 14

PUERTOS MEXICANOS
COMPARATIVO DE PASAJEROS ATENDIDOS ENERO-AGOSTO 1993-1994

ARRIBOS DE CRUCEROS Y NUMERO DE PASAJEROS

LITORAL PUERTO	ARRIBOS				PASAJEROS				PASAJEROS POR CRUCERO			
	1993	1994	DEF	%	1993	1994	DEF	%	1993	1994	DEF	%
PACIFICO	923	774	-149	-16.1	743,425	665,868	-77,557	-10.4	805	860	55	6.8
ENSENADA, B. C.	431	382	-49	-11.4	229,105	228,814	-291	-0.1	532	599	67	12.6
CABO SAN LUCAS, B. C. S.	154	120	-34	-22.1	145,379	115,306	-30,073	-20.7	944	961	17	1.8
PICHILINGUE, B. C. S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MAZATLAN, SIN.	113	85	-28	-24.8	126,408	102,172	-24,236	-19.2	1,119	1,202	83	7.4
VALLARTA, JAL.	124	90	-34	-27.4	135,871	106,987	-28,884	-21.3	1,096	1,189	93	8.5
MANZANILLO, COL.	5	3	-2	-40.0	1,334	824	-510	-38.2	267	275	8	3.0
ACAPULCO, GRO.	69	80	11	15.9	81,906	99,009	17,103	20.9	1,187	1,238	51	4.3
ZIHUATANEJO, GRO.	27	14	-13	-48.1	23,422	12,756	-10,666	-45.5	867	911	44	5.1
CARIBE	412	513	101	24.5	504,841	623,950	119,109	23.6	1,225	1,216	-9	-0.7
COZUMEL, Q. ROO	412	513	101	24.5	504,841	623,950	119,109	23.6	1,225	1,216	-9	-0.7
T O T A L	1,335	1,287	-48	-3.6	1,248,266	1,289,818	41,552	3.3	935	1,002	67	7.2

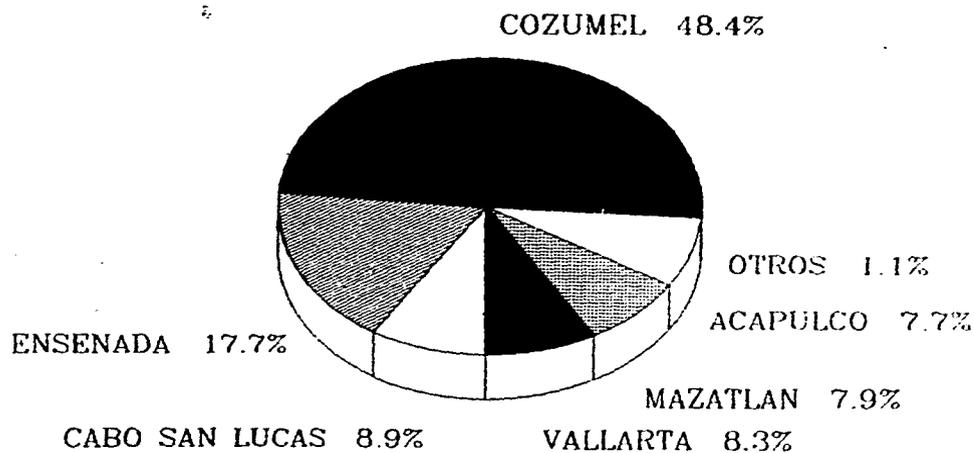
*** NO COMPARABLE

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS. VOCALIA DE PLANEACION
 REPORTE ESTADISTICO DEL MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS EN LOS PRINCIPALES PUERTOS
 ENERO-AGOSTO 1993-1994.

PUERTOS MEXICANOS

PASAJEROS EN CRUCEROS ENERO-AGOSTO

PARTICIPACION POR PUERTO EN 1994



Finalmente cabe destacar que además de la falta de un esquema de fomento en México, que reconozca la realidad de esta industria en el exterior; al descenso de la flota contribuyó en buena medida la existencia de una legislación nacional completamente reguladora, hasta antes de la nueva política.

Tan sólo, el reciente retiro de la concesión a la compañía Naviera Isla de Tris, S.A de C.V (nitsa) por parte de la SCT a través de la Coordinación de Marina Mercante, que encabeza Jaime Corredor Esnaola, confirma lo anterior.

"La citada empresa operaba en Campeche con unidades obsoletas y sin cumplir con las normas mínima de seguridad en la navegación (reparación, mantenimiento, clasificación, seguros y demás." ⁵⁵

Por último, no hay que olvidar que la óptima operación de puertos y de transporte marítimo es interdependiente una de otra y que así como uno comparte los problemas del otro, también en la medida que podamos resolver poco a poco los problemas de puertos; las deficiencias del transporte tendrán que ir simultáneamente resueltas.

4.6. INVESTIGACION DE CAMPO

CUESTIONARIO PRESENTADO EN LAS SECRETARIAS

1.- ¿COMO SE HA MANIFESTADO LA MODERNIZACION PORTUARIA EN LOS ASPECTOS?

- ECONOMICO
- COMERCIAL
- FINANCIERO

55 Arellano Melchor EL FINANCIERO "En crisis el transporte marítimo de pasajeros" 10 de Octubre de 1994. p. 66

- OPERACIONAL (INFRAESTRUCTURA)
- ORGANIZACIONAL
- ADMINISTRATIVO
- JURIDICO

2.- ¿CUALES HAN SIDO LOS ALCANCES Y REPERCUSIONES DE LA PRIVATIZACIÓN?

3.- ¿EXISTE OPERACION REGIONAL EN RELACION A?

- SISTEMA DE INFORMACION
- ESTRUCTURA DE COSTOS
- SISTEMAS ESTADISTICOS
- REGLAMENTACIONES E
- INTERCAMBIO TECNICO

4.- ¿COMO SE ESTABLECEN LAS TARIFAS EN PUERTOS?

5.- ¿SE HA VISTO AFECTADO EL TRANSPORTE MARITIMO NACIONAL CON LA PRESTACION DE SERVICIO EXTRANJERO?

6.- ¿SITUACION LABORAL?

7.- PARTICIPACION PORCENTUAL EN EL PIB

**ENTREVISTA CON EL ING. RICARDO HALCOME M. SUBGERENTE
DE OPERACIONES Y JORGE CERVANTES RODRIGUEZ, GERENTE
DE COMERCIALIZACION EN COATZACOALCOS VERACRUZ**

15 de Junio de 1995

Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos S.A. de C.V.

**Tel: 46743
46746
46744**

- La fusión de nosotros es ofrecer un mejor servicio.
- La estructura en el aspecto operativo real todavía no se sabe si va a funcionar.
- Ahora sólo se administra a los prestadores de servicios.
- Está cambiando la administración portuaria de una estructura de delegación portuaria a una administración dirigida por un empresario (viendo las necesidades de los prestadores de servicio), pasando de un esquema de puertos cerrados a un esquema comercial un poco más competitivo en términos generales.
- Estamos tratando de iniciar un Proyecto de Corredor Tránsísmico pero falta un diseño completo con la SCT y otras dependencias como la Comisión Nacional de Competidores, porque el puerto no puede desarrollar una política local.

- En Coatzacoalcos se participa a nivel nacional con varios productos. (Sin embargo)
- Coatzacoalcos se caracteriza por ser un puerto netamente petrolero.
- No hay un puerto que tenga capacidad para todo el producto forestal. En Coatzacoalcos, los productores no conocen el servicio del puerto. Los productores no conocen el servicio del puerto. Los productos de Banano exportan semanalmente 120,000 cajas vía transporte carretero porque no contamos con la infraestructura adecuada para manejarlo a través de la vía marítima.
- Necesitamos de apoyo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la de Comercio; ya que la propia ley nos limita en cuanto a la participación de la inversión extranjera o nacional. Por ejemplo: La atención de la solicitud de algún inversionista interesado tarda hasta cinco meses.
- En cuestiones de inversión los tiempos juegan un papel importante ya que: bueno, nos llegaron proyectos presentados en agosto de 1994 y por establecer éste esquema de licitaciones públicas, el inversionista reconsidera sus proyectos de inversión (dada la crisis económica y la devaluación) que acrecentó sus deudas.
- Estamos sujetos a un procedimiento que el inversionista no entiende por el momento.
- Cuando se sientan a realizar los proyectos de los puertos (dicen.-va haber mil personas interesadas en inversión de los puertos) sin embargo, tenemos 60 hectáreas y hay dos inversionistas que se interesan en 20 mil

metros o dos hectáreas. Quedan 58 hectáreas y todavía lo hacen más difícil a través de convocatorias, licitaciones, y requisitos tremendos

- Hay algunas cosas que tenemos que replantear para hacer más atractivas las condiciones de inversión. Por ejemplo: para que se pueda revisar un esquema de convocatorias público; se tendría que derogar, cancelar, suprimir y modificar 6500 artículos y disposiciones, programas, planes y esquemas existentes.
- Desconozco en México la participación que Coatzacoalcos tiene en el PIB porque no hay una estadística confiable en la que pueda basarme para decir un porcentaje exacto porque realmente no lo tenemos, no lo hemos contabilizado, no lo hemos analizado, no tenemos estadísticas.
- Tenemos estadísticas de ingreso presupuestal, pero no existían estadísticas de presupuestos de costo porque no estábamos en competencia (no había esa mentalidad).
- Ahora ya el puerto tiene un informe trimestral. Antes no se sabía el costo real que el puerto tenía, para que en base a esto propusiera unas tarifas. Por ejemplo: Aquí existían 8 muelles y en Veracruz uno. Los costos de mantenimiento no eran los mismos y sin embargo las tarifas tenían que ser las mismas. Los volúmenes de operación de los puertos no eran los mismos y las tarifas tenían que ser las mismas.
- En la actualidad estas tarifas ... tenemos que hacer un análisis de los costos que tenemos como recinto portuario y de ahí determinamos una tarifa de acuerdo al volumen y de acuerdo a sus costos, uno tiene que cambiar sus metas.

- Ahora bien, todo el transporte de E.U. participa en un 3% en el PIB, nosotros ¿qué podemos decir?. Además todas las estadísticas las manejan a nivel central.
- Nos enfrentamos a problemas de diseño de computo, ¿qué tipo de reportes?, ¿quienes los van a realizar?, ¿cómo vamos a conjuntar a las diferentes áreas que conforman la administración?. No ha sido fácil.
- Lo primero es dar un excelente servicio, la situación de Coatzacoalcos es similar a la de los demás puertos. Algunos puertos pueden estar más adelantados que otros pero, en general; todo el sistema portuario está en proceso de reestructuración.
- La participación privada se limita a 49% y en prestación de servicios hasta un 100% como lo sería la maniobra de carga y descarga y la administración de aguas y víveres.
- El esquema de puertos después de tantos años no ha sido fácil ni para el país.
- No existe en nuestro país la palabra competitividad (tenemos crisis cautivas) no hay competitividad porque no tenemos una estructura como consumidor, ni como productor. Sólo se está dando un nuevo esquema.
- La Administración Portuaria Integral es autónoma (no recibimos ningún peso del presupuesto federal).
- La obtención de divisas ha disminuido por la reducción de tarifas.

- Para que en puertos haya competencia hay que disminuir y abatir los costos de mantenimiento, administración y de operación. Es necesario tratar de crear las condiciones convenientes con las agencias navieras y aduaneras de tal manera que el puerto pueda ser una opción para un importador o un exportador.
- El principal objetivo es mantenerse con el mismo volumen de carga manejado en 1994, ahorrar lo más posible, abatir costos y gastos.
- Aquí laboran 25 gentes (para toda la administración del puerto desde: operación, finanzas, comercialización ... estas 25 gentes le dan posición, operación del buque, realizan algunos exámenes en cuanto a recursos humanos, en cuanto a trámites y procedimientos con respecto a la contraloría y en cuanto a ¿qué es el esquema de comercialización entre los diferentes puertos?. Abarcan todo el sistema operativo y comercial.
- La generación de empleos se da hasta la toma de posición de alguna de las instalaciones de alguna de las empresas interesadas en invertir. Si entran más buques también se genera más empleo. Nosotros somos los generadores de un aumento de volumen, de la implantación de una empresa para que los prestadores de servicios se aboquen a realizarlas. Toda la operación de las empresas es privada, nosotros no tenemos ninguna ingerencia en el establecimiento de sus programas laborales, aunque existe un programa en el que se dicta como se debe operar de acuerdo al producto que manejan.

NOTA: SE TRANSCRIBE INTEGRAL LA ENTREVISTA PARA NO DEFORMAR LAS IDEAS QUE SE HAN QUERIDO DAR. SE OMITEN LAS PREGUNTAS POR NO SER RESPONDIDAS EN SU TOTALIDAD Y PARA UNA MEJOR COMPRESION.

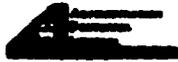
NOTA: SE TRANSCRIBE INTEGRA LA ENTREVISTA PARA NO DEFORMAR LAS IDEAS QUE SE HAN QUERIDO DAR. SE OMITEN LAS PREGUNTAS POR NO SER RESPONDIDAS EN SU TOTALIDAD Y PARA UNA MEJOR COMPRESION.

En las siguientes páginas, se presenta información que complementa la presente entrevista y la cual fue proporcionada por la misma Administración portuaria.

Los datos a los que no hubo oportunidad de acceder fue a ninguna fuente de aspectos laborales y ocupación económicamente activa en el sistema portuario.

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE COATZACOALCOS

- El Puerto Coatzacoalcos cuenta excepcional ubicación geográfica que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica, así como entre las cuencas del Atlántico y del Pacífico a través del Istmo de Tehuantepec.
- Adicionalmente Coatzacoalcos forma parte de una de las mayores y más dinámicas zonas comerciales e Industriales del país.
- Respecto a las comunicaciones, el puerto cuenta con tres importantes vías ferroviarias que lo enlazan con Mérida, Salina Cruz y la Cd. de México, mismas que pronto serán concesionadas para su mayor y mejor operación. El sistema de carreteras igualmente lo comunican con las principales ciudades del país.



Instalaciones Portuarias

Dentro del recinto portuario se ubican siete terminales, mismas que utilizan la infraestructura portuaria para la realización de sus operaciones comerciales.

Nº	TERMINAL PORTUARIA	SUPERFICIE (Has)	TIPO DE INSTALACION
1	Pemex-Gas y Petroquímica Básica (Azufrera)	16.50	Planta de azufre y tanques de almacenamiento.
2	Grupo Celanese S.A de C.V.	4.04	Tanques de almacenamiento para manejo de productos petroquímicos.
3	Comextra (Prolexa-Burlington)	1.98	Rampa para barcazas.
4	Compañía Mexicana de Terminales S.A de C.V.	1.70	Tanques de almacenamiento para manejo de productos químicos.
5	Cemex Comercial S.A. de C.V.	1.27	Bodega y bandas transportadoras para cemento.
6	Transferencias Graneleras del Istmo S.A..	1.22	Bodega y bandas transportadoras para granel agrícola.
7	Planta de Almacenamiento para mieles incristalizables. (Utilizada por Westway de México)	0.79	Almacenamiento de mieles.
Superficie Total:		27.50	

SERVICIOS PORTUARIOS A LOS BARCOS

- Maniobras de Carga y Descarga.
- Pilotaje.
- Remolque.
- Amarre y Desamarre.
- Lanchaje.
- Báscula.
- Báscula.
- Avituallamiento.
- Suministro de Agua.
- Suministro de Combustible.
- Suministro de Lubricantes.
- Recolección de Basura.
- Almacenaje.
- Fumigación.

CARGA OPERADA

PRODUCTO	1993	1994
AZUFRE	695.4	528.0
CEMENTO	428.5	498.1
GRANEL AGRICOLA	273.7	498.1
PRODUCTOS QUIMICOS	321.6	324.1
EQUIPO FERROVIARIO	78.3	196.1
MELAZA	105.0	86.9
LECHE EN POLVO	56.2	53.3
CLORURO DE POTASIO	70.4	42.7
CARBON MINERAL	21.5	43.3
BARITA AGRANEL	32.3	24.2
MONOFOSFATO DE AMONIO	40.5	23.8
ACIDO TEREFTALICO	16.0	18.0
BANANO	51.6	4.7
VARIOS	36.3	38.9
TOTAL	227.3	2380.2

CAPACIDAD INSTALADA

Tomando en cuenta los niveles de productividad actual por tipo de carga. Se estima que la capacidad instalada del Recinto Portuario es cercana e los 12.2 millones de toneladas al año. Por lo que se determina suficiente para atender la demanda futura.

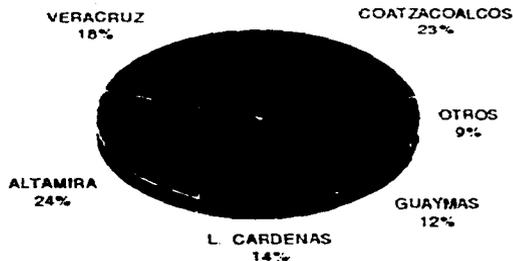
Especialidad	Posición	Capacidad	Capacidad	% Utilización
		Actual Estimada (Miles ton/año)	Actual Ocupada (Miles ton/año)	
Carga General	4	2 584	324	12
Carga Contenerizada	1	1 664	0	0
Granel Agrícola	2	1 770	477	26
Granel Mineral	1	937	663	70
Fluidos	3	5 274	918	17
SUMA	11	12 229	2 380	19

COATZACOALCOS EN EL CONTEXTO NACIONAL.

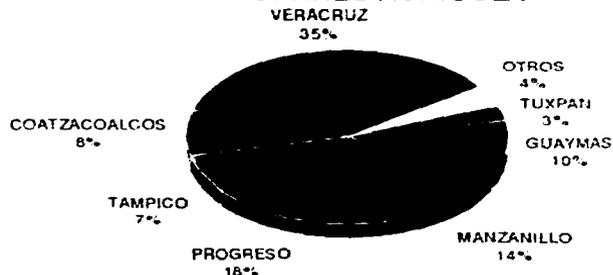
(MILES DE TONELADAS EN 1994)

Puerto	Carga General		Granel		Fluidos	Total
	Suelta	Contenerizada	Agrícola	Mineral		
LAZARO CARDENAS	1547	795	100	5311	566	8319
VERACRUZ	1247	2453	2050	411	719	6880
MANZANILLO	324	579	794	1991	135	3823
TAMPICO	840	343	413	1564	26	3186
COATZACOALCOS	324	0	477	659	920	2380
GUAYMAS	102	0	601	959	462	2124
ALTAMIRA	148	805	0	30	945	1928
OTROS (15)	2231	304	1351	1493	188	5567
Sub-Total	6763	5279	5786	12 418	3961	34 207

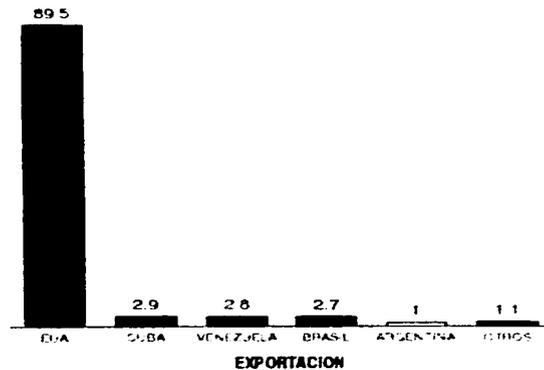
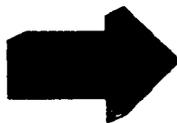
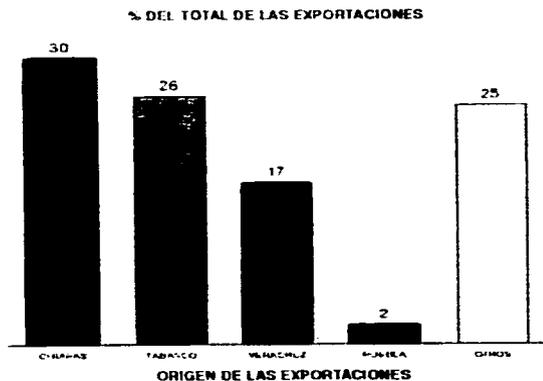
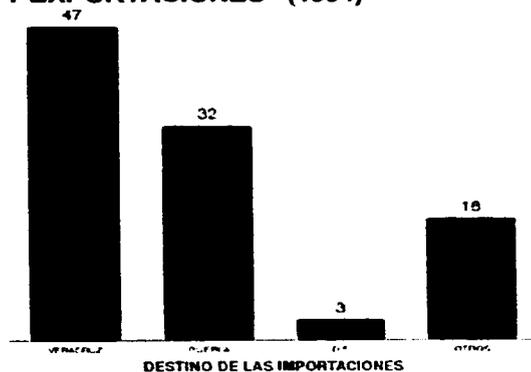
FLUIDOS



GRANEL AGRICOLA



ORIGEN Y DESTINO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES (1994)



ENTREVISTA CON EL LIC. EDUARDO GARCIA JAENZ UNIDAD DE COMUNICACIONES PLANTA BAJA EDIFICIO C

28 de Junio de 1995 a las 7:00 p.m.

- Lo que estaba yo pensando es que quizá deba usted cambiar el tema de su tesis. Pero eso sólo usted lo decidirá.

- Con lo que respecta a Puerto y Marina Mercante, estamos en el proceso de licitación para la concesión de espacios y servicios en los puertos.

- Los tres principales puertos del país:
 - * Lázaro Cárdenas en Michoacán
 - * Veracruz en Veracruz y
 - * Altamira en Tamaulipas.

- El proceso de privatización llevó tres pasos importantes:
 - 1) Promover y al final de cuentas se logra la aprobación del Congreso de la Unión en las reformas del artículo 28 de la Constitución para que se pudiera aceptar la participación de capital privado en los puertos.

 - 2) Elaboración de una Ley ya especial, para establecer las bases sobre las que se licitarían los servicios de estos puertos y

 - 3) Se publican las convocatorias tanto en el país como en el extranjero para que se inscribieran las empresas interesadas en esas concesiones. A esas convocatorias se inscribieron 21 empresas de seis diferentes países y se debe resolver el 30 de julio.

- La función de los puertos cambia completamente y las API'S sólo son un paso más dentro de ese proceso de privatización porque lógicamente tienden a desaparecer.
- Las API'S llevan todo el manejo de las liquidaciones de los trabajadores por medio de convenios firmados con el sindicato de los trabajadores de puertos.
- Una de las nuevas condiciones para los nuevos concesionarios es recontractar a todos esos trabajadores.
- La preocupación del Gobierno es respetar los derechos laborales de los trabajadores del país.
- ¿Qué pasa con la privatización del Istmo?
- La modernización y ampliación de los puertos es muy importante para México porque hay que tomar los puertos ... no como entes aislados, sino; que se deriva de los puertos todo el servicio ferroviario de carga y el de transporte carretero ... es decir, urge para mayor movimiento tanto a mercancías que vienen del extranjero como de los que salen al exterior. Pero sobre todo a los que interconectan a todo nuestro país.
- El sistema portuario mexicano está muy ligado al sistema ferroviario que igualmente se está buscando licitar para concesionar servicios, señalización, carga, y pasaje del ferrocarril.
- Cuando se logre la modernización de los puertos es para poder utilizar un mejor servicio ferroviario, lo que significa que todo va interconectado.

- El Ferrocarril Tránsísmico es un Proyecto antiquísimo en el que se pensó antes de la construcción del canal de Panamá con el objeto de ampliar la vía de ferrocarril existente y haciendo uso de contenedores para poder trasladar de un océano a otro la mercancía recibida por buques. Cabe recalcar que en este caso si se da la concesión de servicio (es eso, un servicio) el Estado mantiene su soberanía.
- El gobierno no tiene los recursos (esa es la realidad) necesarios para ampliar todos esos servicios.
- Debido a que cada uno de nuestros puertos tiene características muy diferentes que redundan en el aspecto financiero, es decir, hay puertos como los tres mencionados anteriormente que tienen un movimiento muy grande en su volumen de carga.
- Para las concesiones de esos servicios y espacios y sobre todo para el servicio de movimiento por contenedores pues son ... primero, tenemos instalaciones suficientes que pueden ser rentables, pero hay puertos en los que se va a hacer la licitación más adelante que no tienen las instalaciones completas. Por ejemplo: Ensenada.
- Entonces se tiene que ir compensando. En algunos es visiblemente rentable, desde el día que lo tome, el concesionario "pues le va a costar esa concesión" y en otros donde el concesionario tiene que hacer inversiones más fuertes para ampliar y hacer suficientes las instalaciones, por lo tanto el pago será menor porque está invirtiendo en instalaciones que van a ser propiedad de la nación.

- En esto también se está cuidando que no se pierda ni la rectoría del Estado, ni la propiedad de la nación pues eso es inalienable (no se pueden vender esas instalaciones).
- En julio se dan los fallos y se dice quienes ganan las concesiones.
- A las convocatorias respondieron varias empresas.
- Ellos están ofreciendo qué hacer y sobre todo de acuerdo con las bases establecidas en las convocatorias para el concurso. (De ahí vendrá el fallo - se declara quien de ellos ganará) y en ese momento comienzan ellos a hacer su inversión.
- La falta de infraestructura es lo grave (el 12 de julio se da el fallo).
- En un término hipotético, si un puerto comienza a obtener mayor volumen de carga, tanto de entrada como de salida del país llega a un momento necesario. Si se le aumentará considerablemente el volumen de carga van ha estar saturados nuestros puertos. Ahora si se ampliaran las instalaciones del puerto, lo único que vamos a hacer es embodegar más carga porque los ferrocarriles no van a ser suficientes para esa carga.
- Entonces necesitamos también: modernizar y ampliar la infraestructura ferroviaria, para que dé salida a toda esa carga que se puede recibir en los puertos; recibir ó sacar del país. Entonces todo esto es una labor simultánea y eso está ocurriendo también con las carreteras. Es decir que ... el volumen de carga que manejan los ferrocarriles es importante pera ya lo ha superado en mucho el autotransporte carretero. La idea de mejorar los ferrocarriles es desde la vía, para que puedan ser una vía más rápida.

- En nuestros puertos existe ineficiencia de servicios, no tenemos más barcos, porque no tenemos más instalaciones, y no tenemos más instalaciones, porque no tenemos más barcos.
- Entonces esos recursos que podrían ser del Estado; que no existen, que no los tiene, y que en el momento económico en el que estamos viviendo está difícil que los tenga, entonces eso se suple con la participación del capital privado.
- "Yo gobierno no puedo con las necesidades de los puertos, entonces ven tú capital privado e invierte y ten una rentabilidad de capital privado e invierte y ten una rentabilidad de capital".
- Cuando hablamos de contenedores, nos referimos a cajas enormes del tamaño del ferrocarril o camión con ciertas características (de acuerdo a la mercancía). Así se mueve y así se pone en una plataforma.
- Otros servicios especializados ya tienen que ver con el Transporte Multimodal (las instalaciones en los puertos son diferentes).
- A granel (granos, azufres y demás) y el de carga general que cuenta con diferentes empaques y presentaciones de diferentes tamaños.
- Entonces las concesiones van enfocadas al manejo de contenedores de carga multimodal o al manejo de grano.
- Un factor importante que hay que considerar es que las concesiones se inician a la par de la crisis.

**ENTREVISTA A ERNESTO GARCIA TRANSPORTACION MARITIMA
MEXICANA AV. DE LA CUSPIDE N°. 4766 COL. PARQUES DEL
PEDREGAL MEXICO 04010, D.F.**

1.- ¿Actividad a la que se dedica?

Transporte de carga en general y cargas especiales. (Antes tenía transporte turístico, pero ahora ya no).

2.- ¿Principales Servicios?

Transporte de carga en general a los principales puertos del mundo y cuenta con oficinas representativas en Hamburgo, Tokyo, Los Angeles y Houston.

3.- ¿Monto en dólares de sus actividades? 50 a 60 mdd en el mes aproximadamente. (para el último año).

4.- ¿Cuál ha sido el comportamiento de la empresa en tiempo de crisis y devaluación?

Ha favorecido a la empresa:

a) Las exportaciones transportadas por la empresa aumentaron hasta en un 500%.

b) En tanto que las importaciones disminuyeron en aproximadamente 40%, este hecho fue pasajero, porque se empiezan a recuperar.

5.- ¿Cómo ha favorecido la apertura comercial a la empresa?

No la ha favorecido, pero tampoco la ha perjudicado porque todas sus transacciones se llevan a cabo en dólares y sus cuentas bancarias están en Estados Unidos; en México sólo tiene lo indispensable para nómina y mantenimiento.

6.- ¿Cuál es su situación (posición) en el sector portuario mexicano?

Es un monopolio, no existe comparación con el resto de empresas en México. Transportación Marítima Mexicana es una empresa 100% de mexicanos y se encuentra entre las más importantes a nivel latinoamérica y entre las 30 más importantes del mundo.

7.- ¿Cuál es su opinión con relación al proceso de privatización de puertos?

Definitivamente ha sido la única vía para la restructuración no sólo de puertos, sino; de la economía a nivel nacional. Se da un ambiente de competencia empresarial muy importante, tiene un impacto comercial único y da a la empresa una imagen Internacional. Sin embargo desde mi punto de vista el gobierno ha dejado mucho por hacer, considerando que las grandes empresas que estan participando en las licitaciones; no son muchas y tampoco adquirirán todos los puertos. Hasta ahora, al gobierno le ha faltado actuar, no ha hecho nada y tampoco muestra capacidad ni siquiera para poner el personal capacitado que la modernización portuaria está requiriendo. En el caso de Chile por ejemplo el sector portuario ha alcanzado una agilidad que va acorde con las necesidades del país y la participación del gobierno ha tenido mucho que ver con los grandes logros que presenta dicho sector. Lo que en el futuro inmediato hay que tener presente es: ¿qué es lo que va a pasar con el resto de los 73 puertos que no se licitarán y que es lo que está haciendo el gobierno a ese respecto?.

GLOSARIO

ADUANA: Organismo encargado de aplicar la legislación relativa a la importación y exportación de mercancías y a los otros regímenes aduaneros, de percibir y hacer percibir los gravámenes que les sean aplicables y de cumplir las demás funciones que se le encomienden.

ADMINISTRADOR PORTUARIO: El titular de una concesión para la administración portuaria integral.

AVITUALLAMIENTO: Provisión de vituallas (víveres).

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARITIMO: Este documento debe solicitarse a la empresa marítima en tres originales, todos firmados a tinta con objeto de utilizar uno de ellos al presentar la reclamación a la Compañía Aseguradora por faltantes o mercancías dañadas en tránsito.

CONTENEDOR: Que contiene algo. Cajas para carga de diferentes dimensiones de acuerdo al tipo de carga que puede ser **CARGA SECA**, **CONTENEDORES REFRIGERADOS PARA PERECEDEROS**, **CONTENEDORES FLAT RACKS PARA MAQUINARIA 20 pies y/o CONTENEDORES FLAT RACKS 40 pies**.

DESABANDERAMIENTO: Desnacionalizar, quitar el carácter de nacional.

DESCARGA: Operación por la cual las mercancías se sacan del vehículo en que han sido transportadas.

ESTIBA: Mar. Lastre o carga que se pone en la bodega de los barcos: una estiba Insuficiente. Disposición de dicha carga.

FONDEAR: Reconocer el fondo del agua. Dar fondo, anclar.

GRAN CABOTAJE: Es aquel que se presta a lo largo de un litoral como un servicio costero y puede ser nacional, cuando sólo toca puertos de ese país.

GRAVAMENES A LA IMPORTACION: Derechos aduaneros y cualesquiera otros recargos de efectos equivalentes -sean de carácter fiscal, monetario o cambiario- que incidan sobre las importaciones, con excepción de las tasas o derechos cuyo monto se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

INSTALACIONES PORTUARIAS: Las obras de infraestructura y las edificaciones de superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

MARINA: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

PUERTO: Lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento.

RECINTO PORTUARIO: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

SERVICIOS PORTUARIOS: Los que se proporcionan en puertos terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

TENDER: Vagón que sigue la locomotora, llevando el combustible y el agua.

TERMINAL: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a lo que se destina.

TRAFICO DE ALTURA: Es aquel que es interoceánico.

TRAFICO DE CABOTAJE: Es aquel que se presta a lo largo de un litoral como un servicio costero y puede ser nacional, cuando sólo toca puertos de ese país.

TRANBORDO: Traslado de mercaderías efectuado bajo control aduanero en una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, para continuar su destino.

ZARPE: Zarpa. Acción de Zarpar. Levantar el ancla un barco, hacerse a la mar.

ZONA DE DESARROLLO PORTUARIO: El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del domicilio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

ZONA MARITIMA ADUANERA: Espacio marítimo donde la aduana ejerce jurisdicción de acuerdo con la legislación correspondiente.

ZONA O PUERTO LIBRE: Puerto ó parte de un puerto ó un espacio determinado, cuyos límites son vigilados por la aduana y que está situado ó considerado bajo ciertos aspectos como situado en el exterior del territorio aduanero, en los cuales todas o algunas mercaderías son admitidas con exención de derechos e impuestos a la importación y/o están normalmente sometidas al control de la aduana. Las mercaderías pueden ser allí depositadas, almacenadas, acondicionadas y expuestas sin ninguna restricción, o bajo ciertas condiciones, trasbordadas, puestas a la venta, transformadas o terminadas.

CONCLUSIONES

Efectivamente como dice Marx, el modo de producción capitalista sólo es compatible con límites estrechos, espontáneos y naturales, de la sociedad. Hoy día podemos comprobarlo al ver como el empresario capitalista en forma natural (al ver reducidas sus posibilidades de realización de sus ganancias) busca la forma de incrementar o mantener el mismo nivel de utilidades al que está acostumbrado. La sociedad requiere y crea nuevas formas de subsistencia como en el caso de la Globalización y/o la conformación de bloques.

En otras palabras así lo señala Karl Marx cuando sostiene que la relación del capital presupone la escisión entre los trabajadores y la propiedad sobre las condiciones y la relación del trabajo, y que una vez establecida la producción capitalista, la misma no sólo mantiene esta división sino que la reproduce en escala cada vez mayor; nos explica los acontecimientos de hoy (como la concentración de la riqueza por unas cuantas empresas).

Los cambios en la economía capitalista afectan y determinan de algún modo la operatividad de los sectores que constituyen una economía. Este es el caso de México y de nuestro sector portuario y se manifiestan claramente con la participación de ICA y TMM en el proceso de privatización.

De este modo, las condiciones de reestructuración en que no sólo el sector portuario sino, nuestra economía en su totalidad se encuentra; transforma las relaciones del trabajo y de la propiedad. El estado vuelve a ocupar el papel de rector de la economía pero sin intervenir en ella como agente económico. La pregunta entonces es ¿qué sucederá con el resto de los 73 puertos que no han sido considerados para concesión?

La política de modernización establecida para el sector portuario, supone nuevas oportunidades para México, un mayor comercio, posibilidad de penetración a unos mercados y un significativo volumen de inversiones extranjeras. Sin embargo durante el desarrollo de la presente tesis se confirma la ausencia de un marco adecuado para la operación, crecimiento y desarrollo del sector puertos y marina mercante.

No se trata de tener propuestas, porque las hay y son buenas, sino; de contar con esas condiciones de competencia que en este momento se requieren.

En pleno periodo de crisis, la investigación del campo nos reveló la casi parálisis del puerto número uno del país "Veracruz".

El comercio ha decrecido, el desempleo se ha incrementado en la actividad portuaria al igual que en el comercio y el turismo. Aún cuando la tendencia del comercio fuese inversa; es preocupante la condición en que las instalaciones del puerto de Veracruz se encuentran. No nos fue permitido entrar porque hay que realizar cantidad de trámites, registros y permisos que por supuesto no pudimos realizar por el tiempo y la distancia. La parálisis del puerto se hizo evidente con la ausencia de barcos (en tres días solo vimos dos barcos uno griego y un americano); la inoperatividad de Astilleros Unidos recién privatizada, contenedores en ruinas y una guardia marina inactiva.

Las diversas áreas que constituye puertos y marina mercante requiere apoyos similares (en la medida de nuestras posibilidades) a las marinas mercantes de otros países industrializados con los que si bien no podemos competir; si se pueda incrementar el volumen de operación.

Considero que la medida política de privatización es la única alternativa viable para intentar esa modernización del sector; aunque no precisamente la mejor.

En el caso de México no era ya posible en un contexto de transformación y cambios a nivel internacional, seguir manteniendo una economía estancada, improductiva, y lo que es más super endeudada.

Hoy día, es indispensable que México logre desarrollar más a sus empresas navieras y pueda contar con una marina mercante fuerte y suficiente para apoyar ese crecimiento dentro de las relaciones comerciales del país.

El impacto económico que tendrá se reflejará no sólo en el sector laboral como hemos visto; sino también en el comercio y entrada de capitales, estructura productiva e incluso en la estructura política.

ALTERNATIVAS

- Dado el panorama que presenta el mercado de transporte marítimo a nivel mundial, es necesario asegurar el crecimiento y modernización tanto de puertos, como de flotas mexicanas.
- Es conveniente crear un reglamento sobre coordinación de autoridades portuarias, para terminar con la dispersión de decisiones y abusos de autoridad, como las multas y la revisión de contenedores por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Nuestro sector portuario, requiere contar con el apoyo de bancos de desarrollo como Bancomext y Nafin en la adquisición de buques y que desarrollen funciones de banca de primer piso, con la cual se elimine los costos de intermediación y los exagerados requisitos que exige la banca comercial como son, anuales de 90 millones de dólares, si se desea comprar un barco de 30 millones.
- Capacitar al personal, en las diferentes áreas que integran la red del transporte marítimo, ya que por pequeñas deficiencias administrativas, los barcos atracados en los puertos pagan hasta ocho mil dólares la estadía por día, cantidad que se cobra a los exportadores.
- Establecer un registro especial a través del cual pueda canalizarse apoyos fiscales tanto para las empresas, como para las tripuleciones y además, en el caso de estas últimas un tratamiento especial en materia de seguridad social.
- Como parte de los esquemas de apoyo fiscal a las empresas es conveniente promover medidas que fortalezcan su capitalización, tales

como depreciación acelerada, reservas libres de impuestos para la adquisición de barcos y equipos y tratamientos fiscal a las garantías de capital. Estas medidas podrían beneficiar no sólo al tráfico de altura, sino también el de cabotaje, y ...

- Reducir el tiempo de estadía de los buques y cargas en los puertos, así como ofertar tarifas para el uso de Infraestructura y de servicios que reflejen la realidad de las operaciones del puerto y de las opciones cercanas que la naviera y el cargador tienen entre sí.

Estas son sólo algunas de las demandas de funcionarios, dependencias y con la que yo estoy de acuerdo recolectadas a lo largo del desarrollo de esta investigación, aunque por supuesto, no son todas ni quizá las más importantes. Son sin embargo demasiadas para ambicionar que se lleven a cabo todas para contribuir a la real modernización de nuestro sector.

Por último, quiero resaltar que uno de los requisitos más importantes con los que debe contar no sólo nuestro Sector Portuario y Transporte Marítimo; sino, todos los sectores de nuestra economía es el de información veraz y detallada, para que cada uno de ellos sepa como y con que debe actuar en periodos tan difíciles como lo es la crisis que hemos vivido todo '95' y que apenas parece estar tocando fondo.

BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA

1.- Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. NUEVA ESTRUCTURA TARIFARIA Marzo 1995, N°. de pags. 31.

2.- Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. PRIMERA REUNION. SISTEMA MARITIMO DE LAS AMERICAS PROGRESO. YUCATAN Junio 1995, N°. de pags. 21.

3.- Agencias "Resulta la Crisis Financiera de México, afirma el FMI" EL FINANCIERO martes 23 de mayo de 1995 p.4 33.- EL DIA "Resultados de las Negociaciones de la Ronda Uruguay del Gatt", 15 de julio de 1994 p.25

4.- Arellano Melchor, "Cozumel ¿Otra concesión para Tatic?" EL FINANCIERO 14 de diciembre de 1994 p.30

5.- Arellano Melchor, "Francisco López Barredo (TMM): Vivimos un Mundo Globalizado que reclama mas Esfuerzos y Capacidades" EL FINANCIERO, 6 de junio de 1994 p.14 A

6.- Arellano Melchor, "Guerra de Muelles para Cruceros en Cozumel" EL FINANCIERO 21 de diciembre de 1994 p. 28

7.- Arellano Melchor, "Inserta la Reestructuración portuaria" EL FINANCIERO 25 de enero de 1995 p.26

8.- Arellano Melchor, "¿Manejara una subsidiaria la flota petrolera?" EL FINANCIERO 19 de julio de 1995 p. 3 A

9.- Arellano Melchor, "¿Promueve la Sector el Turismo de Cruceros?" EL FINANCIERO 14 de junio de 1995 p.30

10.- Arellano Melchor, "Régimen Jurídico Incompleto" EL FINANCIERO 9 de enero de 1995 p.46

11.- Arellano R. Fausto, "Rezago y necesidad de: Volver la vista al mar" EXCELSIOR 13 de enero de 1995

12.- Aspe Armello Pedro EL CAMINO MEXICANO DE LA TRANSFORMACION ECONOMICA "Reflexiones en torno a la experiencia mexicana de privatización" Cap. IV. Fondo de Cultura Económica 1a. reimpresión 1993 No. pags. 214

13.- Alvarez Alejandro LA CRISIS GLOBAL DEL CAPITALISMO EN MEXICO 1968-1985 "Integración y Segmentación en la Economía mundial: el subproceso Estados Unidos - México, 142" Ed. Era Primera Impresión 1988 No. pags. 178

14.- Banco Nacional de Comercio Exterior COMERCIO EXTERIOR "Recuento Nacional" Vol. 44 Núm. 2 México. Febrero 1994 No. pags. 187

15.- Berrett David, "La privatización de puertos atrae a inversionistas extranjeros" EXCELSIOR

16.- Calva José Luis, "Las fases del Modelo Neoliberal Mexicano" EL FINANCIERO , 21 de octubre de 1994, p.32.

17.- Calva José Luis MOMENTO ECONOMICO "La deuda social heredada por el nuevo gobierno y la propuesta presidencial del bienestar para todos" Instituto de Investigaciones Económicas UNAM No. pag. 43

- 18.- CANAINTRAM TRANSPORTE MARITIMO Documento inédito No. pags. 19
- 19.- Chávez M. Marcos, "Ingreso en su Fase de Agotamiento el Modelo Económico del Salinismo" EL FINANCIERO, Julio 4 de 1994 p.34
- 20.- Colín Morvella, "Crecimiento Heterogéneo en Infraestructura de Comunicaciones Y Transportes" EL FINANCIERO, 23 de Noviembre de 1994 p. 3a
- 21.- Consultores Internacionales, "Ajuste de Política Económica" EL DIA, 10 de enero de 1995, p.18
- 22.- Domville Lucia, "La Apertura Comercial solo favorece a Transnacionales: Efectos Negativos en 50% de las Empresas Nacionales" EL FINANCIERO, febrero 8 de 1994 p.20
- 23.- ESTADISTICAS FINANCIERAS INTERNACIONALES: ANUARIO 1994, FMI
- 24.- Fadi Kuri Sergio, MOMENTO ECONOMICO "1989-1994, periodo de revisión de dependencias y establecimientos de bases", IIEc UNAM No. 76 Noviembre - Diciembre 1994 p.p. 2-5
- 25.- Flores Oleg, NEXOS "Los desafíos de la Política Exterior de México" septiembre 1985 p.p. 41-43
- 26.- Garzón Ernesto LA REALIDAD ALEMANA "Navegación Marítima y Fluvial" Bertelsmann Lekikon Verlag 6a. Edición 1987 No. pags. 414
- 27.- Girón González Alicia MOMENTO ECONOMICO "1994 versus 1982: deuda externa" IIEc, UNAM No. 74 julio - agosto 1994 p.2 p.6

28.- Guillen Romo Héctor, ORIGENES DE LA CRISIS EN MEXICO. 1940-1982 "El monetarismo de los años setentas". Cuarta reimpresión 1989. No. pag. 140

29.- Gurría José Angel, LA POLITICA DE DEUDA EXTERNA. UNA VISION DE LA MODERNIZACION DE MEXICO Ed. FCE

30.- Hernández Jaime EL FINANCIERO "Necesario Acelerar la Privatización de Puertos: CANAINTRAM" 20 de octubre de 1995 p.17

31.- Huerta G. Arturo, LA POLITICA NEOLIBERAL DE ESTABILIZACION ECONOMICA DE MEXICO "El ajuste externo relega el ajuste fiscal" Ed. Diana, 2da impresión 1994 No. pag. 228

32.- Huerta González Arturo RIESGO DEL MODELO NEOLIBERAL "Consideraciones al Tratado Norteamericano de Libre Comercio" cap. I Editorial Diana No. pags. 149 2da. Impresión Julio de 1993

33.- Ibarra Daniel COMERCIO EXTERIOR "Algunas Experiencias Devaluatorias" marzo de 1994 p.p. 275-283

34.- INEGI ESTADISTICAS HISTORICAS DE MEXICO 1994 Tomo II p.706

35.- INFORME ANUAL DEL BANCO DE MEXICO, varios años. 1980-1995

36.- Karl. Marx EL CAPITAL "El proceso de producción del capital" Tomo 1 Vol. 3 Editorial Siglo XXI. Décimo Tercera Edición 1988 No. pags. 149

37.- K. D. TROUP EMBARCACIONES AUXILIARES Ed. Limusa, 1988 p.p. 271-305

38.- Keynes J. M. TEORIA GENERAL DE LA OCUPACION, EL INTERES Y EL DINERO "Especiales Observaciones sobre la Naturaleza del Capital" No. pags. 356 FCE Décima impresión 1987

39.- Kury Gaytán Armando COMERCIO EXTERIOR "La Globalización hacia un nuevo tipo de hegemonía" Vol. 42 núm. 12 México diciembre de 1992 p.p. 1169-1172

40.- Mercado COMERCIO INTERNACIONAL II "Tratado de Libre Comercio de América del Norte" Editorial Limusa, Tercera Edición 1994 No. pags. 398

41.- Miranda Rosas José Luis ANIERM "51 Años de Comercio Exterior para el Engrandecimiento de México" No. 149 Enero de 1995

42.- Morales Lourdes, "Fortelecerá Monopolios privatizar la infraestructura" EL FINANCIERO, 14 de noviembre de 1995 p.13

43.- Naciones Unidas, ESTUDIO ECONOMICO Y SOCIAL MUNDIAL 1994

44.- NAFINZA EL MERCADO DE VALORES "Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior 1990-1994". No. 3 Febrero 1 de 1990

45.- Olguin Claudia, "Empresas navieras, a la caza del Ferrocarril del Sureste" EL FINANCIERO 14 de septiembre de 1995 p.17

46.- Poder Ejecutivo Federal PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989-1994

47.- Puertos Mexicanos TO THE PORTS OF MEXICO p.p. 1-18

48.- Puertos Mexicanos, Vocalla de Planeación REPORTE ESTADISTICO DEL MOVIMIENTO DE CARGA Y PASAJEROS EN LOS PRINCIPALES PUERTOS ENERO- AGOSTO 1993 - 1994 N°. de pags. 31

49.- Rivera Ríos Miguel A. CRISIS Y REORGANIZACION DEL CAPITALISMO MEXICANO 1960-1985 "El desenvolvimiento de la crisis y de la incipiente recuperación, 1983-1985", Ed. Era No. pags. 227 Tercera reimpresión 1990

50.- Roberto Bustamante Ahumada (Autores varios) INGENIERIA MARITIMA México 1959.

51.- Ruiz Olmedo Sergio A., "Elementos de Modernización Portuaria" EL FINANCIERO, 18 de agosto de 1994, p.23 A

52.- Salinas de Gortari Carlos VI INFORME DE GOBIERNO 1994

53.- Saxe Fernández John, LA GLOBALIZACION: ASPECTOS GEOECONOMICOS Y GEOPOLITICOS Instituto de Investigaciones Económicas Tomo II Primera Edición 1993

54.- Saxe Fernández John, LA REESTRUCTURACION MUNDIAL Y AMERICA LATINA. "Globalización: Procesos de Integración y Desintegración". IIEc UNAM No. pag. 141

55.- SCT ANUARIO ESTADISTICO 1989-1990 "Subsector Marítimo"

56.- SCT COORDINACION GENERAL DE PUERTOS MEXICANOS Y MARINA MERCANTE "Privatización Terminales Portuarias, Convocatorias" Febrero 1995

57.- SCT JNFORME DE LABORES, periodo 1 de septiembre de 1988 al 31 de Octubre de 1994, p.p. 51-54

58.- SCT PUERTOS MEXICANOS "Ensenada, B.C.: Promotor de Desarrollo" México Noviembre de 1991 No. 20

59.- Sección Nacional COMERCIO EXTERIOR "Los Puertos Mexicanos ante el Reto de la Modernización" Vol. 45, No. 4, México, abril de 1995 p.p. 303-307

60.- Secretaría de Puertos y Marina Mercante LOS PUERTOS MEXICANOS INVERSION HACIA EL FUTURO "Ley de Puertos 1993", N°. de pags. 32.

61.- Secretaría de Puertos y Marina Mercante LOS PUERTOS MEXICANOS INVERSION HACIA EL FUTURO "Proceso de Reestructuración y Privatización", Octubre 1994, N°. de pags. 19.

62.- Secretaría de Puertos y Marina Mercante MEXICO: PAIS DE TRES CONTINENTES "Confianza y Oportunidad para la Inversión" N°. de Pags. 38 (Documento Proporcionado por la misma Secretaría).

63.- Tristán Georgina, "Falta del dragado e infraestructura, Obstáculos para el Transporte Marítimo" EL FINANCIERO, 1 de diciembre de 1994, p.21.

64.- Tristán Georgina, "Maia Infraestructura Portuaria, Lastre para la Competitividad" EL FINANCIERO, 13 de octubre de 1994 p.25

65.- Tristán Georgina, "Son Obsoletas las Prácticas de Revisión del Transporte de Carga: IP" EL FINANCIERO, 9 da diciembre de 1994 p.23

66.- Tristán Georgina, "Trabajadores Portuarios Condenados al Naufragio" EL FINANCIERO, 7 de julio de 1995 p.12

67.- Tristán Georgina, "Urge privatizar los servicios portuarios para desencallar exportaciones: Vega Arriaga" EL FINANCIERO, 2 de septiembre de 1994 p.19

68.- Tristán Georgina, "Urge una Política de Fomento para la Marina Mercante Nacional, EL FINANCIERO, Noviembre 10 de 1994 p.21

69.- UNCTAD/B/CN/4/ LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS "Comercio y Desarrollo del Transporte Marítimo, 6 de noviembre de 1992.

70.- UNCTAD/SHIP/643 EXAMEN DE ACTIVIDADES EN LAS ESFERAS DEL TRANSPORTE MARITIMO, LOS PUERTOS Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL 3 de septiembre de 1992

71.- Valdés G. Verónica UNO MAS UNO "Evitó el Banco de México otra caída del peso" 30 de diciembre de 1995 p. 1-3 economía.

72.- Villamil Rodríguez Jenaro, "Presiones Políticas, en la entrega de concesiones portuarias en Quintana Roo" EL FINANCIERO, 23 de diciembre de 1994 p.12

73.- Wadgyamar Ortiz Arturo, EL CAPITALISMO NEOLIBERAL EN LOS ALBORES DEL SIGLO XXI Doc. Inédito

74.- Zuñiga Juan Antonio, "La de ayer fue la modificación más buscada en la paridad cambiaría desde diciembre de 1987" LA JORNADA, diciembre de 1994 p.41

75.- Wadgymar Ortiz Arturo, POLITICA ECONOMICA DE MEXICO
1982-1994. DOS SEXENOS NEOLIBERALES, Ed. Nuestro Tiempo No. pag. 165.

ENTREVISTAS

Lic. Leticia Castellanos
Area de Promoción, Fomento, Carga y Flete
Puerto y Marina Mercante 2º piso
Abril 1995

Lic. Manuel Peña
Fomanto a la Marina Mercante
puertos y Marina Mercante
Abril de 1995

Lic. Eduardo García Jaenz
Unidad de Comunicaciones
Edificio C
5199284
28 de Junio de 1995

Ing. Ricardo Halcombe M.
Subgerente de Operaciones
Coatzacoalcos Veracruz
46743 46746
15 de Junio de 1995 9:00 a.m.

Cervantes Rodríguez Jorge
Gerente de Comercialización
Administración Portuaria Integral
de Coatzacoalcos y Veracruz
15 de Junio de 1995

García Ernesto
Atención a clientes
(comunicación social)
Transportación Marítima Mexicana
18 de Septiembre 1995 9:00 A.M.