



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Economía

# LA TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL 1994 – 2000

## Evaluación de sus resultados

Que para obtener el título de Licenciado en Economía

**P r e s e n t a**

**Mario Urdapilleta Escobedo**

Director de Tesina: Lic. Antonio Gazol Sánchez



**México, D.F., Julio de 2002.**



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.

# **La transformación del sistema portuario nacional 1994-2000**

## **Evaluación de sus resultados**

### **C O N T E N I D O**

#### **Introducción**

#### **I. Consideraciones Generales**

**I.1. Antecedentes**

**I.2. Importancia del Sistema Portuario Nacional**

**I.3. Marco del comercio y el transporte marítimo**

**I.4. Estructura del sistema portuario nacional**

#### **II. La transformación del Sistema Portuario Nacional**

**II.1. Situación previa a la transformación**

**II.2. Objetivos y estrategias del cambio estructural**

#### **III. Los Resultados**

**III.1. La evolución de la carga comercial 1994-2000**

**III.2. El nuevo modelo de organización y sus resultados**

#### **Conclusiones**

#### **Bibliografía**

#### **Anexos**

# **INTRODUCCIÓN**

---

**L**a apertura comercial y la estrategia económica seguida durante los últimos años, han permitido que México se posiciona como un importante país exportador, la economía décimo primera del mundo por el tamaño de su PIB y el segundo socio comercial de los Estados Unidos de América, después de Canadá. Con el apoyo de los acuerdos comerciales firmados con diversos países de América, Europa y Asia, se ha logrado impulsar el crecimiento del comercio exterior y el de la economía. En este nuevo entorno se pone de manifiesto el papel fundamental que, durante los próximos años, habrá de jugar el sistema portuario nacional.

Los puertos mexicanos se han convertido en estos años en base de negocios y de actividades generadoras de importantes recursos, divisas y empleos para el País. Esto, empero, ha sido posible gracias a los resultados de diversas acciones y políticas que el presente estudio intenta describir, a partir de las condiciones existentes en el sistema portuario nacional previas a 1994.

En este estudio se concibe a los puertos mexicanos como la gran puerta de México al mundo, debido a que son el enlace estratégico con los distintos continentes: Con una extensión territorial de casi dos millones de kilómetros cuadrados y más de 11 mil 500 kilómetros de litorales, nuestro País presenta una excepcional ubicación geográfica, que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica; además de que forma parte de una de las mayores y más dinámicas zonas comerciales del mundo.

Por lo que toca al manejo de la carga comercial en los puertos nacionales, en el año 2000 se movilizaron más de 240 millones de toneladas de mercancías de todo tipo, que corresponde a una tercera parte del movimiento nacional operado por todos los modos de transporte. Asimismo arribaron casi un centenar de líneas navieras internacionales, entre ellas las principales del mundo, las cuales

ofrecen servicios regulares que se complementan con los ofrecidos por las agencias multimodales y de carga que brindan una amplia gama de opciones al comercio nacional e internacional.

Si bien los resultados alcanzados por los puertos mexicanos a la fecha se consideran favorables, hay que reconocer también que éstos son todavía insuficientes y se deberá tener claro que habrán de enfrentar enormes retos en el siglo que inicia, particularmente en cuanto a la competencia con otros puertos y con otros modos de transporte; además de nuevas y mayores exigencias en materia de productividad, eficiencia, modernización tecnológica, aspectos ambientales, etc.

Estas exigencias animaron la realización del presente documento, y dado que no se considera una tarea menor, también pretende sumar esfuerzos y llamar el interés de los agentes involucrados: como las empresas navieras, agencias aduanales, las dependencias gubernamentales, empresarios, investigadores y estudiosos en general, para imprimir un renovado y legítimo interés para mirar el futuro del País junto y de frente al mar, no de espaldas a él y redescubrir que el futuro de México está no sólo en el altiplano, sino también en sus costas. Las acciones y políticas públicas que resulten deben conducir a un aprovechamiento más racional de los recursos que el mar ofrece; y buscar los mejores beneficios para el País y su población.

Desde luego, esta reflexión no es, ni pretende ser, de modo alguno novedosa ya que ha sido expuesta por un sinnúmero de mexicanos vinculados y preocupados por el mar y por un desarrollo más armónico equilibrado en el País. Desde el siglo XIX la posición geográfica de México entre Europa y Asia ha alentado el optimista proyecto de convertirlo en un espacio comercial importante. Sin embargo, para ello es necesario definir una política marítima amplia que incluya las de carácter portuario y de navegación. Países esencialmente marítimos, como el Reino Unido, Holanda y Japón

muestran que el progreso en materia marítima y portuaria es muy importante para desencadenar diversas fuerzas económicas y sociales que favorecen e impulsan el desarrollo.

Sobre este aspecto vale la pena destacar que el llamado “Padre de la industria” Estevan de Antuñano fue el primero en exponer con claridad un ideario de “Marcha al mar”, alzando su voz contra la vida hermética del altiplano, que aislaba a México del resto del mundo.\* Posteriormente, al iniciar la segunda mitad del siglo XX el almirante Roberto Gómez Maqueo, entonces Secretario de Marina durante la administración del presidente Adolfo Ruiz Cortines, señalaba que: “Desde época lejana, pero particularmente en la contemporánea, se ha pulsado una tendencia a convertir en potencia marítima mercante a México, para ponerlo en consonancia con la potencialidad de sus extensas costas y de las zonas de influencia de sus puertos actuales y futuros...”•

Naturalmente este trabajo no es una obra acabada, totalmente construida, que refleje el universo de los resultados alcanzados durante 1994-2000, años del proceso de transformación de los puertos mexicanos, objeto de este estudio. Más bien, es un esbozo de los primeros resultados derivados de este proceso. Sería una pretensión inútil sugerir que este trabajo abarca la totalidad de tópicos portuarios y marítimos ya que, por la naturaleza y complejidad del tema, nuevos y mayores esfuerzos deberán proporcionar otros datos y ofrecer esquemas, lineamientos y políticas viables, acordes al tiempo y las circunstancias que hoy vive el País.

Sin embargo, es necesario señalar que no obstante las limitaciones de tiempo y de recursos, en el desarrollo del estudio se procuró

---

\* Véase, Keremitsis.Dawn, “La Industria textil mexicana en el siglo XIX”, Pág. 13 y Lorenzo, Enrique; Compendio de los editoriales del periódico México Marítimo, México, 1954, Pág. 3

• Mendoza Franco, Roberto “Política Portuaria” Edit. México Marítimo 1957, Pág 7.

contar con elementos suficientes que permitan al lector disponer de una visión clara del proceso de transformación portuaria y sus resultados. Abrigo la esperanza de que el presente estudio logre despertar el interés por realizar nuevas y detalladas investigaciones para profundizar en el tema, ya que en mi opinión, éste ha sido escasamente estudiado y se tiene todavía mucho por conocer.

Una vez planteadas las anteriores reflexiones, es preciso señalar que el estudio en su contenido pretende establecer un panorama general de nuestros puertos en el presente y aportar elementos para la visión de éstos en el futuro. En tal razón los capítulos que comprende el presente documento se desarrollan de la siguiente manera.

Un apartado de consideraciones generales, donde se realiza un somero repaso histórico sobre la evolución de los puertos en México y las entidades, organismos, dependencias e instituciones responsables de su administración, operación y desarrollo. Aquí se intenta destacar, también, la relevancia del sistema portuario nacional y, dentro de este contexto, el papel que los puertos y el transporte marítimo desempeñan en el desarrollo económico nacional; también se expone la estructura actual de los puertos y terminales habilitados en el territorio nacional y su clasificación de acuerdo a su actividad preponderante, sus *hinterlands* (áreas de influencia de los principales puertos), entre otros.

En el segundo apartado intitulado: "La Transformación del Sistema Portuario Nacional" se reseña la situación prevaleciente antes de los cambios instrumentados, donde se enfatiza el tipo de organización institucional existente, y las políticas estratégicas del cambio estructural basados fundamentalmente en la Ley de Puertos. Se busca identificar a los objetivos y las estrategias que sentaron las bases del desarrollo portuario, así como las etapas consideradas para el logro del mismo; destaca la redefinición del papel del Estado en la actividad portuaria, la descentralización de la misma y la promoción de la competencia entre los puertos, la libre contratación laboral, la

privatización y la creación de mecanismos de coordinación entre las autoridades, etc.

Por último se exponen los resultados alcanzados en el Sistema Portuario Nacional derivado de la aplicación de las acciones implementadas, tales como lo relativo a la evolución de la carga durante el período 1994-2000, así como los aspectos más sobresalientes alcanzados con el nuevo modelo de organización.

# **I. CONSIDERACIONES GENERALES**

---

## **1.-Antecedentes**

El transporte de mercancías por vía marítima ha ocupado históricamente un lugar secundario en el sistema de transporte y distribución nacional, respecto al transporte ferroviario y al autotransporte carretero. Las causas fundamentales de dicha situación en el caso del comercio exterior se derivan de la relación existente con los Estados Unidos de América, la cual, en su mayor parte, se satisfacía con ligas ferroviarias y carreteras. Sólo las exportaciones de petróleo y azufre dieron lugar a un desarrollo portuario especializado importante en el Golfo de México.

El transporte de cabotaje ocupa un lugar todavía menos importante que el comercio marítimo de altura. De hecho, el cabotaje se utilizó principalmente para abastecer a las penínsulas de Baja California y de Yucatán y, en menor escala, las zonas insulares como Cozumel e Isla Mujeres, entre otras. Sin embargo, a partir de la construcción del ferrocarril y la carretera a Mérida, el cabotaje desapareció de la península de Yucatán; sólo se mantiene en Baja California e islas cercanas, así como la distribución de combustibles de petróleo y sus derivados en los litorales y el abastecimiento a las zonas de plataformas en el Golfo de México. Por lo anterior, si no se considera estadísticamente el cabotaje de petróleo, es razonable afirmar que en el ámbito nacional el cabotaje es prácticamente inexistente.\*

### **➤ *Un poco de historia***

Si se revisa la historia de México se explica el raquitismo en materia de política marítima nacional.

---

\* Cuando nos referimos a tráfico de altura, aludimos a la cantidad de carga que se mueve por los puertos nacionales con origen o destino en puertos del extranjero. El tráfico de cabotaje también llamado "tráfico costero", se refiere al volumen de carga que se mueve entre los puertos nacionales.

La época colonial se caracterizó por la férrea centralización de la navegación entre Cádiz-Sevilla y Veracruz, basada en el sistema de flotas, para protegerse de la piratería. Además se prohibió el tráfico entre las colonias y era obligatorio que la mitad de las tripulaciones fueran españolas.

El tráfico con el Oriente, a través del Pacífico, dio a Acapulco una presencia destacada e impulsó un importante flujo terrestre entre ese puerto y el de Veracruz; el territorio nacional se convirtió en el puente comercial entre España y Oriente.

En esta etapa también se habilitaron otros puertos menores, como los de Sisal, Campeche, Tlacotalpan, Soto la Marina, Matamoros, Mazatlán y San Blas, cuya presencia no trascendió en forma notable al México Independiente. Así, los puertos del país jugaron un papel protagónico, debido a su posicionamiento estratégico para el proceso de conquista, exploración y colonización.

Sin embargo, las luchas fratricidas y las contiendas con Francia y Estados Unidos deterioraron los puertos del Golfo y cancelaron la posibilidad de constituir una marina mercante nacional. De la misma manera, la insalubridad existente en las costas, aunado a que, gradualmente, los centros mineros y de poder político se ubicaron en el centro del país, provocaron también que los puertos y el comercio marítimo pasaran a un segundo plano durante la mayor parte de la época colonial. A pesar de ello, posteriormente se logró desarrollar el primer sistema de transporte marítimo, cuya función esencial fue enviar productos de la Nueva España a la Península Ibérica.

Durante esta época los puertos más importantes de salida fueron: Veracruz, Campeche, Acapulco, San Blas y Salina Cruz. Como dato adicional, destaca la construcción, en 1796, del primer faro de la Nueva España, en el puerto de Veracruz.

Desde el siglo XIX la posición geográfica de México, entre Europa y Asia, ha alentado el optimista proyecto de convertirlo en un espacio comercial importante: Hacia 1814 es constituida la Marina de Guerra. En 1832 se formuló y presentó el primer informe sobre la actividad marítima, donde se indica la habilitación de los siguientes puertos: Acapulco, Salina Cruz, San Blas, Mazatlán, Guaymas, San Diego, Veracruz, Campeche y Alvarado.

De 1878 a 1900 se observó un crecimiento del tráfico de altura y cabotaje, debido al advenimiento del barco de vapor y el ferrocarril, que revolucionaron el transporte de fines del siglo XIX y principios del XX. Cabe destacar que en 1880 se fundaron las escuelas marítimas de Campeche y Mazatlán.

Durante el porfiriato se trató de desarrollar la marina mercante con algunas empresas navieras. Se emprendió el acondicionamiento de los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos-Salina Cruz y Manzanillo. El impulso de los ferrocarriles permitió vincular estos puertos con el interior del país, aunque este medio de transporte se orientó en buena medida a fortalecer el comercio con Estados Unidos.

En el período comprendido entre 1900 y 1912 se registró un impulso sustancial al servicio de faros producto de la construcción de puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz. Además se iniciaron los servicios de dragado.

El movimiento revolucionario de 1910 marcó un compás de espera en el aprovechamiento de los puertos y en el desarrollo marítimo; algunos productos como petróleo, henequén y algodón empezaron a impulsar el desarrollo de los puertos durante la etapa posrevolucionaria.

No obstante se puede decir que en México la planeación en materia de transporte marítimo ha estado rezagada respecto a la de otros

sistemas de transporte del país. Hasta mediados de la década de los cincuenta se formuló el primer intento de planificación integral de los puertos del país, con el “Programa de Progreso Marítimo”, también conocido como “La Marcha al Mar”.

En los años setenta se implantó la reforma portuaria que permitió impulsar la construcción de infraestructura portuaria y crear organismos y empresas para agilizar la operación y elevar la eficiencia. Mediante diversos estudios se tuvo un conocimiento congruente y de largo plazo del sistema portuario, lográndose un punto de vista integral.

A fines de este periodo se instrumentó el “Programa de Puertos Industriales”, que buscaba inducir, en el largo plazo, un cambio en las tendencias regionales de concentración de la actividad económica, mediante el establecimiento de polos de desarrollo que reunieran las condiciones necesarias para darle al país una mayor competitividad. Se seleccionaron las posibles áreas para la localización de estos proyectos.

De este gran proyecto, sólo se consolidó el inicio de la construcción de los puertos industriales de Lázaro Cárdenas y de Altamira. También se inició la del Ostión, en el Golfo de México, y Salina Cruz en el Pacífico Sur. Este programa constituyó un primer intento por instituir a los puertos nacionales como propulsores de la descentralización económica e industrial del país, así como impulsores del aprovechamiento de regiones costeras estratégicas.<sup>1</sup>

En la década de los años setentas, para eliminar la relación laboral de usuarios y sindicatos, el Gobierno Federal promovió la creación de empresas de servicios portuarios, que serían las responsables de operar los principales puertos comerciales del país, las maniobras de carga y descarga de las embarcaciones, así como la mayoría de los

---

<sup>1</sup> Véase “El Mercado de Valores” Junio 1998, páginas 9-19

principales servicios portuarios. También se creó un ente público de carácter federal para la coordinación de las actividades de estas empresas que se denominó *Comisión Nacional Coordinadora de Puertos*. En 1976 el sistema portuario se transfirió de la Secretaría de Marina a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En esta década también fueron creadas otras instituciones orientadas a mejorar la planeación y operación en materia portuaria, tales como: la Dirección General de Operación Portuaria; la Dirección General de Obras Marítimas, la Dirección General de Dragado y el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (Fondeport).

A partir de la década de los ochenta, los puertos empezaron a cobrar relevancia en los planes de desarrollo. Altamira y Lázaro Cárdenas se incorporaron en forma prioritaria a los programas portuarios. Si bien durante los últimos diez años se aceleró el fortalecimiento y modernización de la infraestructura y equipamiento portuarios, la integración del transporte marítimo con modos terrestres sigue siendo deficiente, lo que constituye un factor que impide el desarrollo de los puertos del país.

En 1984 se disuelven las siguientes entidades: Servicio Multimodal Transistmico, Coordinación General de Puertos Industriales; Fideicomiso para el Equipamiento Marítimo y Portuario (Fidemap). En 1989 se crea el Órgano Desconcentrado *Puertos Mexicanos*, en sustitución de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, coordinando, precisamente, a las empresas de servicios portuarios, además para atender el equipamiento, la construcción y el dragado de la totalidad de los puertos.

Históricamente, los puertos mexicanos han sido operados como entidades del sector público, y como se podrá apreciar más adelante, esa situación incidió desfavorablemente en la operación y en el desarrollo eficiente de los puertos, traducido en una administración portuaria excesivamente centralizada; en un sistema con rigideces

institucionales que dificultaban su operación; en una carga importante para las finanzas públicas, derivada de los subsidios federales requeridos para su operación.

## 2.- Importancia del sistema portuario nacional

México es un país con una excepcional ubicación geográfica, que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica, así como entre las cuencas del Pacífico y del Atlántico, abarca una superficie de casi dos millones de kilómetros cuadrados<sup>2</sup> y 11,592.7 kilómetros de litorales, de los cuales 8,475.06 Km. corresponden al Litoral del Océano Pacífico y 3,117.71 kilómetros al litoral del Golfo de México y el Caribe.

Con una población de más de 100 millones de habitantes, la economía mexicana es, en términos de su Producto Interno Bruto, la décimo primera del mundo. Adicionalmente, el país forma parte de una de las mayores y más dinámicas zonas comerciales del mundo.

En México los puertos están a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien es responsable de los bienes de dominio público en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias y tiene la facultad de concesionar a empresas de carácter mercantil la administración de estos. El sistema portuario en su conjunto cuenta con 108 puertos y terminales habilitados y una infraestructura para el atraque de diferentes tipos de embarcaciones, cuya longitud total de sus muelles asciende a 186.2 kilómetros;<sup>3</sup> se dispone, asimismo, de 5.1 millones de metros cuadrados de áreas de almacenamiento en patios y 360,148 metros cuadrados de bodegas. Sin embargo, por la importancia de sus actividades, destacan 24 puertos comerciales, industriales y turísticos, y 10 terminales especializadas en petróleo y minerales, localizados a lo largo de sus 11,592.7 kilómetros de costas.

---

<sup>2</sup> La extensión territorial de México es de 1 964 375 Km cuadrados, de los cuales, 1 959 248 Km cuadrados son superficie continental y 5 127 Km cuadrados corresponden a superficie insular

<sup>3</sup> Corresponde a muelles con actividades comerciales, tanto de altura como de cabotaje, pesqueras, de turismo, de PEMEX, la Armada, así como los que realizan actividades de construcción y reparación de embarcaciones, pasajeros de transbordo, abastecedores, escuelas náuticas, abastecedores de combustible de embarcaciones y capitánias de puerto.

Los puertos actualmente juegan un importante papel en el desarrollo económico del país, tanto por el volumen total de su comercio exterior e interior realizado cada año, como por el tipo de productos que se manejan: petróleo y derivados, sal, yeso, azufre líquido y concentrados de zinc; una gran diversidad de productos agrícolas, como sorgo, soya, trigo, maíz, girasol, etc; así como por muchos otros insumos, partes, componentes, bienes intermedios y bienes de capital, etc., producidos y/o demandados por el aparato productivo nacional.

Sectores e industrias claves de la economía dependen críticamente de los puertos para su comercio, como es el caso de la industria petrolera, petroquímica, siderurgia, cementera, automotriz y la pesca, entre otras.

#### **Algunos datos:**

- En el año 1994 el sistema portuario nacional manejó un volumen total de 185.4 millones de toneladas, que representó el 30% del monto total transportado en el país, al 53% de lo transportado por carretera y es 3.6 veces superior a lo manejado por ferrocarril.
- En el año de 2000 fueron movilizados 244.3 millones de toneladas de carga: 60.0% correspondió a petróleo y derivados manejados por PEMEX y 23.1 % a minerales, tales como sal, yeso y roca fosfórica, operados a través de terminales privadas fuera de los puertos principales. El 16.9% restante, fue carga general, tanto suelta como en contenedores, otros fluidos y graneles agrícolas movilizados a través de los principales puertos comerciales.
- De estos 244.3 millones de toneladas, 57.7 millones, (el 23.6%) fueron operados en los cinco puertos con mayor movimiento en el país. Estos son: Lázaro Cárdenas, Veracruz,

Manzanillo, Tampico y Altamira. Asimismo, es importante destacar también que de acuerdo al tráfico de mercancías, 176.7 millones de toneladas (el 72.3%) correspondió a tráfico de altura y las 67.6 millones de toneladas restantes a cabotaje (el 27.7%).

- Después del petróleo y los minerales, el tipo de carga más importante correspondió a la carga general suelta y contenerizada, que alcanzaron un total de 17.6 millones de toneladas, de las cuales la carga contenerizada representó el 57% de este tipo de carga.
- La carga contenerizada alcanzó casi 10 millones de toneladas, equivalentes a 1.3 millones de TEUS<sup>4</sup>, registró un crecimiento muy dinámico durante 1994-2000. Dicho movimiento pasó de 549.9 mil TEUS en 1994 a 1.3 millones de TEUS en 2000, con una tasa de crecimiento media anual del 15.7 %.
- Un renglón muy importante del movimiento marítimo en México lo constituye el turismo a distintas escalas. En particular, reviste importancia el movimiento de cruceros, en el cual los puertos mexicanos tienen una importante participación en el mercado internacional. En 1994 atendieron a 1.9 millones de pasajeros y en 2000 los turistas atendidos ascendieron a 3.2 millones.

---

<sup>4</sup> Siglas del término en inglés "Twenty Equivalent Unit". TEU es la unidad equivalente a un contenedor de 20 pies de largo.

### **3.- Marco del Comercio y el Transporte Marítimo.**

Hoy más que nunca, el comercio internacional es un factor fundamental para el crecimiento económico y, como es sabido, el país consumidor de mayores productos de otros países es Estados Unidos. También es del conocimiento general que el país que tiene la mayor frontera con aquella nación es México, con más de 3 mil kilómetros y un litoral marítimo de 11 mil 592.7 kilómetros, lo que hace relativamente fácil el transporte a ese país. Por ese solo factor nuestras exportaciones a Estados Unidos presentan mayores ventajas económicas y por eso México es un importante socio comercial con EU. Éste es nuestro principal socio comercial, ya que significa más del 80% de nuestras exportaciones y también de nuestras importaciones.

De acuerdo con la Organización Mundial de Comercio (OMC), México es hoy una potencia exportadora a nivel mundial y en el año 2000 ocupó el lugar número 13 al vender el 2.6% del total de mercancías que se negocian en el orbe (166.4 mil millones de dólares), pero también es de los principales importadores, ocupando el lugar no. 11 al adquirir el 2.7% del total de mercancías comercializadas en el mismo año, esto es, 182.6 mil millones de dólares <sup>5</sup>. Cabe señalar, también, que de acuerdo a la propia OMC nuestro país es, asimismo, uno de los mayores compradores de alimentos en el mundo, ya que adquirió el 1.8% del total mundial y ocupó el lugar 15 en el mismo año. <sup>6</sup>

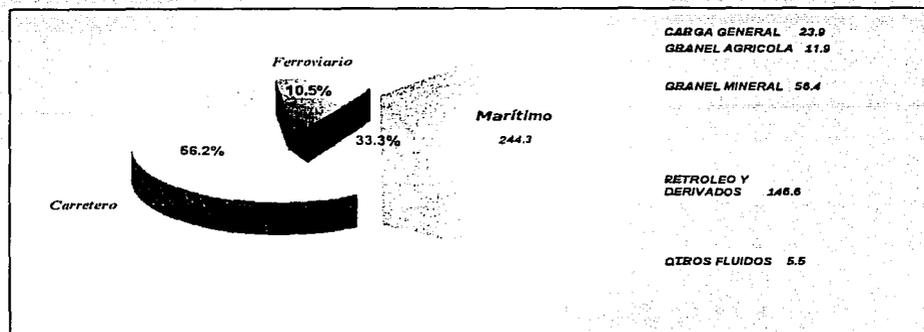
Dentro de este contexto, el transporte marítimo y los puertos juegan un papel primordial en el comercio y en el desarrollo económico nacional, ya que son fuente de importantes ventajas competitivas.

La actividad marítimo portuaria es esencial para la economía mexicana ya que por esta vía se mueve más del 80% del volumen

<sup>5</sup> "El Universal", 25-10-2001, con datos de la OMC.

<sup>6</sup> Ibid.

de las exportaciones y la tercera parte de la carga total operada en México, lo que equivale a más de tres veces lo que se maneja por ferrocarril y a la mitad de lo movilizado por el autotransporte.



Participación del transporte marítimo en el movimiento nacional de carga

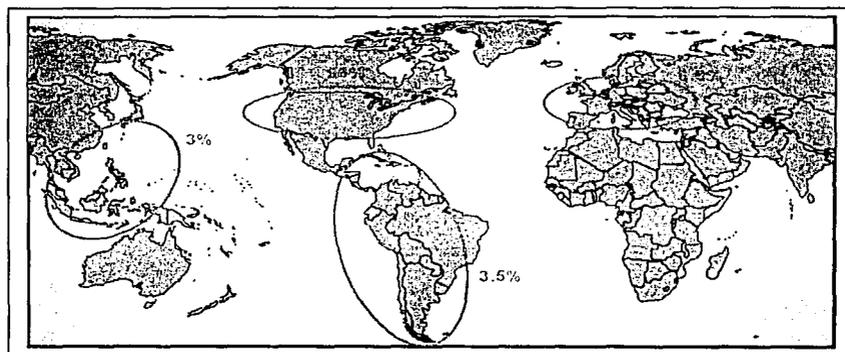
Las exportaciones mexicanas de petróleo crudo, productos químicos y petroquímicos, cemento, minerales, productos metálicos, automóviles, autopartes, productos pétreos, productos agropecuarios y carga general en contenedores, dependen de manera sustantiva del apoyo de los puertos y el transporte marítimo.

Lo mismo ocurre con las importaciones de graneles agrícolas y minerales, derivados del petróleo, productos manufacturados, y carga contenerizada. Hay algunos productos que de manera natural, por el volumen de sus exportaciones y por su localización, se manejan por los puertos, es el caso de las industrias petroleras, química, siderúrgica y pesquera, entre otras.

De acuerdo con el entonces Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en materia de comercio exterior, por la vía marítima se transporta: "En exportaciones: 98% del petróleo y derivados, el 99% de azufre líquido, el 85% de la placa de acero, el 57% del cemento, el 87% de

la sal. En importaciones: el 66% del petróleo y derivados, el 41% del sorgo, soya, trigo y maíz, el 54% de semilla de girasol, el 64% de productos químicos, el 24% de chatarra”.<sup>7</sup>

Históricamente, el comercio exterior mexicano ha estado orientado, en su gran mayoría, hacia los Estados Unidos. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte acentuó esta situación, de manera que entre 1988 y 1998, prácticamente se quintuplicó. En la actualidad alrededor del 85% del total de ese comercio se realiza con los países del TLCAN, en tanto que con el resto del mundo se distribuyó, entre Europa, Asia, Oceanía y con América Latina.



Volumen del comercio exterior de México

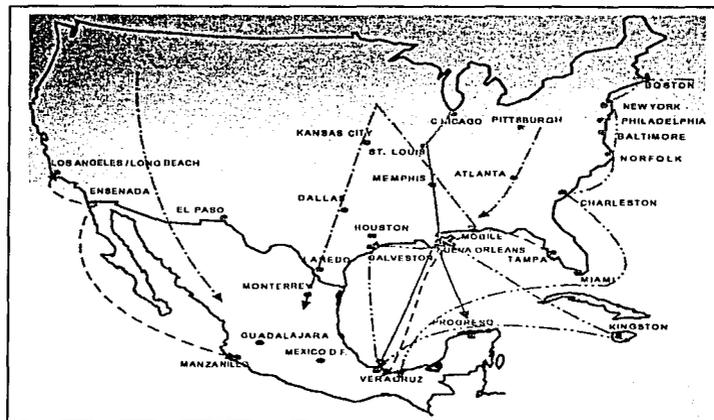
Según Horacio Sobarzo, director de estudios económicos de *El Colegio de México*: “México se encuentra atado casi de manera indefectible a la economía de Estados Unidos, tanto por su ubicación geográfica, como por la complementariedad de las dos economías. Pero también por la firma del TLCAN y la voluntad política del gobierno mexicano de abrirse al mundo años antes de la firma de ese convenio” y agrega: “ En el corto plazo México seguirá atado a la economía y mercados estadounidenses, al margen de declaraciones y

<sup>7</sup> Zepeda Bermúdez P. Pablo. “La Actualidad Portuaria de México” en: 1er Encuentro Iberoamericano sobre Intercambio Tecnológico Portuario. Cancún, México Abril 2000. Pág.,22

aun de acciones como las firmas de tratados de libre comercio con unas 31 naciones”<sup>8</sup>.

En los últimos ocho años, México ha firmado diez tratados comerciales, los cuales involucran a 31 países, no obstante, su intercambio comercial está muy concentrado (80% del total) con Estados Unidos<sup>9</sup>

Los estados de la Unión Americana, dominantes de las exportaciones e importaciones para y de México, son: Texas, California, Arizona, Michigan, Illinois, Nueva York, Pennsylvania y Ohio. Cerca del 80% del comercio entre los dos países, incluido el 40% de las importaciones de productos agrícolas se realiza con la frontera de Texas, en especial por Nuevo Laredo, Tamaulipas, lo cual representa un factor de competencia significativo para el mercado portuario.



Principales rutas de comercio México -  
Estados Unidos de América

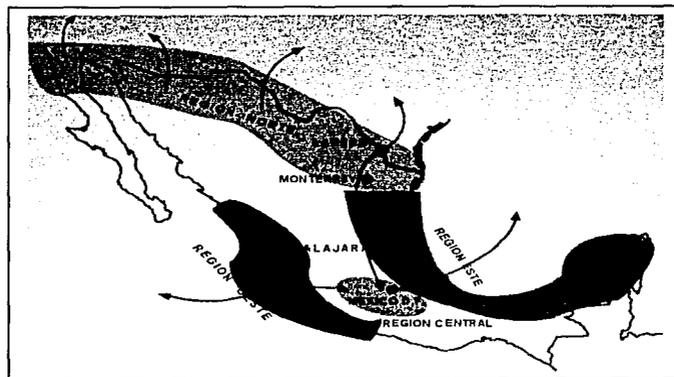
<sup>8</sup> “El Financiero” 5-10-2001

<sup>9</sup> “El Universal” 21-02-2002

En este orden de ideas, la mayor parte del comercio exterior de México puede dividirse en cuatro regiones geográficas o áreas de mercado.

- ❖ La Norte, que incluye los estados fronterizos y que concentra la mayor parte de las maquiladoras, así como las industrias mineras, forestales y frutícolas. Esta región está dominada por el transporte terrestre con los Estados Unidos. En el caso de las maquiladoras de Baja California y Sonora, la distancia a Los Ángeles y Long Beach, los costos de maniobras en estos puertos y la falta de ventajas para navieras pequeñas, sumado a los problemas aduanales de cruce en ambos sentidos empiezan a hacer atractivo para las empresas asiáticas el uso del puerto de Ensenada.
- ❖ La Este, que comprende los ocho estados del Golfo, incluida la península de Yucatán. Esta región tiene la mayor actividad de importación y exportación por vía marítima con la Comunidad Europea, la costa del Golfo de los Estados Unidos y en menor grado con el Caribe, Centro y Sur América.
- ❖ La región central que concentra la mayor parte del producto nacional y la mayoría de la actividad comercial de exportación e importación, constituye la de mayor competencia entre los modos terrestres y marítimos de transporte.
- ❖ Finalmente, la región Occidental, se compone principalmente por la parte media de la costa del Pacífico y combina actividades con la zona Central. Esta región es receptora de importaciones mexicanas por tierra y por mar, realizadas por los puertos del sur de California, en servicios multimodales y por barco alimentador, respectivamente, aunque este esquema se ha modificado últimamente, por el flujo directo entre Asia y el Puerto de Manzanillo.

Los flujos principales de comercio corren por tierra, principalmente de las regiones vecinas a las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey a través de Texas hacia el Noreste de los Estados Unidos y viceversa.



Principales regiones de comercio exterior de México

El comercio por vía marítima con los Estados Unidos ha sido dominado por las cargas a granel como petróleo, productos químicos y agrícolas y minerales metálicos y no metálicos. Estos productos constituyen el 50% del tonelaje total movido entre los dos países. En cambio, el manejo de carga general de bienes manufacturados, sólo el 3% se realiza por agua.

Como ya se dijo, en 2000, la carga manejada por vía marítima en México fue de 244.3 millones de toneladas: 176.7 millones de toneladas, el 72.3%, es carga de altura, en tanto que el 27.7% restante, 67.6 millones correspondió al cabotaje.

De los 176.7 millones de toneladas de carga de altura movilizadas en 2000, 124.9 millones de toneladas (70.6%) correspondió básicamente a exportación de mercancías y 51.8 millones de toneladas (29.4%), fueron importaciones.

En el período 1994-2000 el movimiento de carga en tráfico de altura registró una tasa media de crecimiento anual (TMCA) de 6.3%; las importaciones observaron una TMCA del 15.4% y las exportaciones lo hicieron a una tasa media de crecimiento anual del 3.6%.

En este mismo año, la mayor parte del volumen de carga transportada a través de los puertos mexicanos fue petróleo y derivados, con 146.5 millones de toneladas, que representaron el (60%), sin embargo, estos productos registraron movimientos que implicaron bajar su participación en la carga total, al pasar de 68.6% en 1994 al 60% en el 2000.

Los principales sitios de exportación petrolera, se encuentran ubicados en Cayo Arcas, Campeche, Dos Bocas, Tabasco y el de Pajaritos, Veracruz, que manejaron el 38%, 24% y 30%, respectivamente, del total de la exportación nacional de ese producto. El 8% restante, se exportó por el puerto de Salina Cruz, en los cuales se opera este producto a través de sistemas de monoboyas y torres fijas para la carga de embarcaciones tanqueras que transportan el producto.

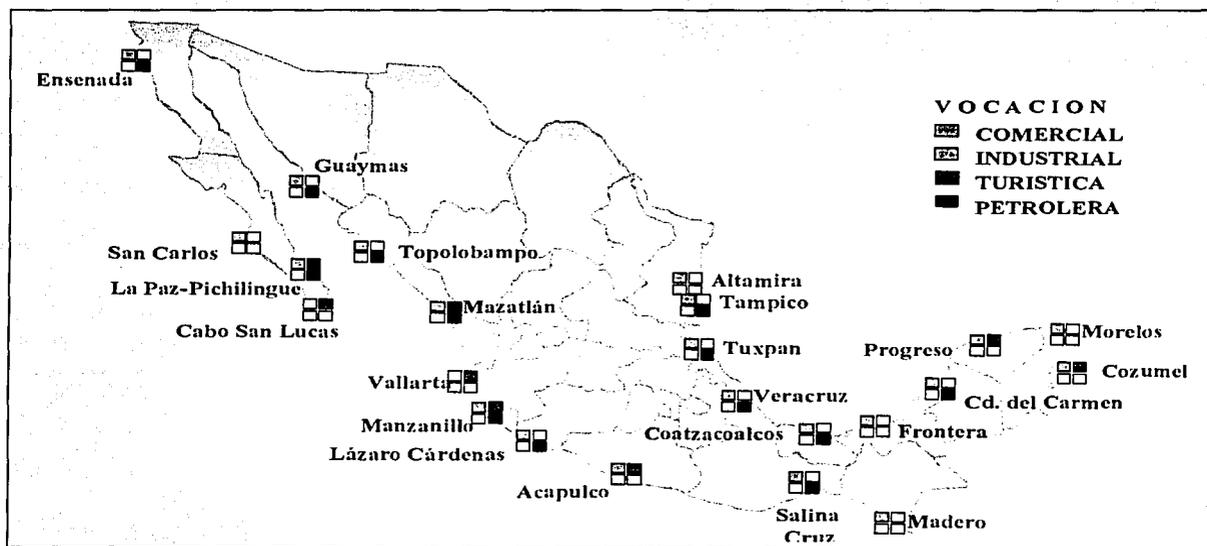
Por lo que se refiere al segundo tipo de carga en importancia a nivel nacional que se opera a través de los puertos mexicanos, corresponde a los graneles minerales, cuyo volumen de carga fue de 56.4 millones de toneladas en el año 2000 que representó el 23.1% del total.

La caliza se envía al exterior en la terminal privada de la empresa *Calica*, en Punta Venados, Quintana Roo. El yeso en terminales privadas en las islas de San Marcos y Santa María, ambas en Baja California Sur. Por último, la sal se exporta de Isla Cedros, Baja California.

#### 4.-Estructura del sistema portuario nacional

Hasta el año 2000 el sistema portuario mexicano estaba constituido por 108 puertos y terminales habilitados: 54 en el litoral del Pacífico y 54 en el Golfo y Caribe. Los puertos realizan más de una actividad, sin embargo, se podría señalar que los puertos mexicanos se dividen en las siguientes categorías:

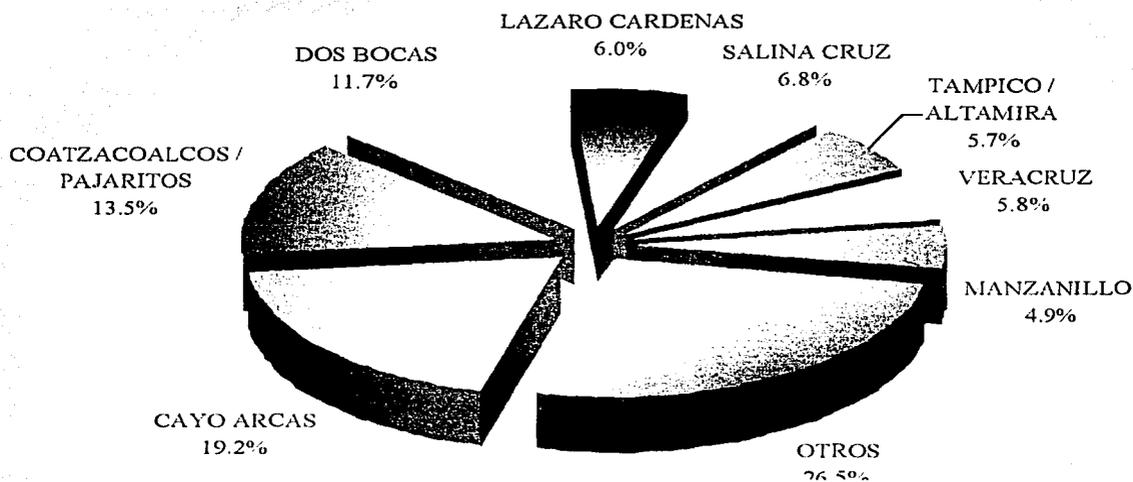
- Comerciales
- Industriales
- Petroleros
- Turísticos
- Pesqueros



Principales puertos de la República Mexicana

Y se les clasifica de acuerdo con su actividad preponderante de mayor peso relativo, (Ver anexo).

Del total de puertos habilitados, en 41 de ellos se realiza el total de movimiento de la carga nacional, de los cuales 8 movilizan el 74% del total nacional de carga, entre los que destacan Cayo Arcas, Dos Bocas, Salina Cruz y Coatzacoalcos/Pajaritos por el movimiento de petróleo crudo y derivados, así como Lázaro Cárdenas, Altamira, Tampico, Veracruz y Manzanillo en carga comercial.



Participación de los principales puertos en el movimiento nacional de carga

Por otra parte el sistema portuario nacional cuenta con 77 puertos pesqueros, de los cuales 35 se ubican en el Pacífico y los 42 restantes en el Golfo y el Caribe. Del total de puertos pesqueros señalados, 39 son considerados principales, en razón de su participación en la producción de todo tipo de pesquerías, tanto en volumen y valor, como en la generación de ocupación, entre otros aspectos<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Salvo indicación contraria, la mayor parte de la información estadística de este documento ha sido tomada de "Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000" editado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los sistemas costeros de mayor “productividad alimenticia marítima” actual y potencial son:

- Península de Baja California: Bahía de San Quintín, Laguna de San Ignacio y Bahía Magdalena.
- Pacífico Norte: sistemas de bahías y lagunas litorales desde el sur de Guaymas hasta Nayarit, en la vecindad de San Blas.
- Pacífico Sur: sistemas de lagunas litorales del Golfo de Tehuantepec y costa de Chiapas.
- Golfo de México: lagunas Madre, de Tamiahua, de Alvarado y el sistema lagunario de Tabasco, hasta la laguna de Términos.
- Península de Yucatán: ríos de Celestún y Lagartos.

Por lo que corresponde a los puertos con vocación turística, en el país existen 38 puertos que realizan algún tipo de esta actividad y de ellos 22 están clasificados como puertos principales. Por lo tanto los sistemas costeros con mayor potencial turístico son:

- La región de Los Cabos, La Paz y de los Santuarios Balleneros en Baja California.
- La región del Pacífico Norte como Mazatlán.
- La Bahía de Banderas entre Nayarit y Jalisco.
- Las bahías de Santiago y Manzanillo.
- Ixtapa, Zihuatanejo y Acapulco en la costa de Guerrero.

- Puertos de la Costa Oaxaqueña como Huatulco y Puerto Angel.
- Cancún, Cozumel y Bahía de Mujeres, así como los que están desarrollándose en el corredor Cancún-Tulum.

### **Áreas de influencia de los principales puertos**

Existen tres factores principales que, además de sus razones históricas, explican, en buena medida, el desarrollo portuario del país:

*El origen y destino del comercio exterior.* En México, el 88% de las exportaciones y el 70% de las importaciones realizadas en el 2000, fueron con los Estados Unidos.

Las principales entidades de la Unión Americana con las que México comercia son: Texas, California, Arizona Michigan, Illinois, Nueva York, Pennsylvania y Ohio, que en su conjunto representan el 80% de nuestro comercio con EU. Esto explica, en parte, que al inicio de la década de los ochenta del siglo pasado y hasta la fecha el mayor volumen del comercio se realice a través de medios terrestres, (principalmente transporte carretero) y, también, que alrededor del 30% del comercio exterior de México sea a través del sistema portuario nacional.

*La geografía del país.* Del comercio exterior e interior del país, buena parte tiene su origen en estados del Altiplano, los cuales, en principio, no tienen ventaja en buscar un transporte marítimo.

La geografía del país, en particular la orografía, es el segundo factor que explica el desarrollo portuario. Las dos principales cadenas montañosas del país (Sierra Madre oriental y occidental) “separan” la costa del altiplano, donde se desarrollaron los tres principales

polos de actividad económica que son las zonas de producción y consumo. Por el contrario, dos sierras de menor importancia (Sierra volcánica transversal y la Sierra del norte de Chiapas) atraviesan transversalmente el altiplano.

*El desarrollo económico.* Como sabemos el desarrollo económico de México ha sido históricamente concentrado en las ciudades de: México, D.F., Guadalajara, Jalisco y Monterrey, Nuevo León, que se encuentran localizadas a considerables alturas sobre el nivel del mar y alejadas de las costas. De esta manera, la mayor parte de las mercancías transportadas por los principales puertos del país tiene origen o destino en esos tres centros urbanos y sus zonas de influencia. Quizá pudiera identificarse un nuevo polo en la frontera norte del país, pero que recurre relativamente poco al transporte marítimo.

Los puertos de Tampico y Altamira están estrechamente vinculado con la ciudad de Monterrey y, su área de influencia abarca los estados de Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, Durango y algunas regiones de Zacatecas, San Luis Potosí y el norte de Veracruz.

El puerto de Manzanillo se vincula con la ciudad de Guadalajara y los estados de Jalisco, Nayarit, Colima, Michoacán, y en especial, con los que conforman la zona del Bajío (Querétaro, Guanajuato y la zona norte del Estado de México). A través de Manzanillo fluye una parte importante de la carga de origen-destino a la Ciudad de México, a pesar de que geográficamente Lázaro Cárdenas tiene una ubicación mejor. Esto se debe a las mejores vías de comunicación ferroviaria y carretera entre el D.F. y Manzanillo.

El puerto de Veracruz se encuentra estrechamente vinculado con la zona metropolitana de la Ciudad de México, y en menor medida, con la de Puebla. Sin embargo, su área de influencia incluye, además de la zona metropolitana de la Ciudad de México, los estados de Veracruz, Puebla, Morelos, Tlaxcala, Hidalgo y algunas

regiones del Estado de México. Esto implica que Veracruz es el puerto vinculado al área de influencia de mayor peso relativo en la economía nacional.

Lázaro Cárdenas. Es el puerto cuya ubicación lo hace candidato natural para satisfacer las necesidades de transporte de carga marítima de la Ciudad de México por el Pacífico. Su área de influencia abarca los estados de Michoacán, Guerrero, Estado de México, la zona metropolitana de la Ciudad de México y una porción de Morelos, sin embargo, potencialmente puede abarcar estados del norte del país y sur de los Estados Unidos. Pero las deficiencias en los medios de transporte terrestre hacia Lázaro Cárdenas, sobre todo el carretero, implican bajo aprovechamiento de dicho potencial.

Los puertos que proporcionan servicio a la economía tripolar son: Tampico-Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, constituyen la base del sistema portuario nacional.

El resto de los puertos considerados como principales están vinculados a micro-regiones, aledañas al puerto, con potencial actual o de desarrollo.

El área de influencia del puerto de Ensenada se limita a la porción norte de Baja California. En específico el puerto da servicio a las ciudades de Ensenada, Tijuana y Mexicali, así como a la industria maquiladora que se ubica en esas tres ciudades. Asimismo, se puede decir que el potencial del puerto podría aumentar si eventualmente se construye una vía ferroviaria que comunique al puerto con Tijuana y/o Mexicali, aunque los volúmenes de carga actuales no hacen rentable todavía dicha vía.

El puerto de Guaymas se vincula, fundamentalmente, con la región agropecuaria del noroeste del país (Sonora, Norte de Sinaloa y Chihuahua). La carga potencial del puerto puede aumentar

sustancialmente si se concreta el establecimiento de alianzas estratégicas con el ferrocarril del sur de los estados fronterizos de E.U.A.

Los puertos de Topolobampo y Mazatlán han observado una reducción sustancial del volumen de carga que manejan, en especial la de altura. Su área de influencia es muy reducida (micro-región) y previsiblemente su vocación en el futuro será, principalmente para carga de cabotaje, en el caso de Topolobampo, y para turismo en el caso de Mazatlán.

El mismo fenómeno se produce con el sistema La Paz- Pichilingue, que se especializa en carga de cabotaje para surtir a su área de influencia en Baja California Sur: La Paz, San José los Cabos y Cabo San Lucas.

El sistema Coatzacoalcos-Salina Cruz tiene un área de influencia bastante reducida, que se limita al Istmo de Tehuantepec. La carga de mayor importancia para Coatzacoalcos ha sido el azufre, aunque recientemente se ha reducido su nivel debido a la saturación del mercado internacional y a los consecuentes problemas de las empresas que exportan ese material. Su área de influencia podría ampliarse en la medida que se realicen ampliaciones del sistema lagunario del Ostión, aunque su vocación dominante seguirá siendo el manejo de fluidos y petróleo. En el caso de Salina Cruz la mayor parte de su carga es petróleo de cabotaje destinada a surtir los centros de consumo del Pacífico.

El puerto de Progreso funge como el principal de la península de Yucatán. Su área de influencia abarca los tres estados de la región. Los otros tres puertos principales de la península (Isla Mujeres, Cozumel y Puerto Morelos) tienen funciones micro-regionales, enfocadas básicamente al turismo y a la carga de cabotaje para abastecer las islas.

Así el desarrollo tripolar de la economía del país (México, Monterrey y Guadalajara) ha ocasionado diversos problemas, que inciden de manera directa o indirecta sobre el sistema portuario nacional. Dentro de éstos destacan:

- Se ha basado en un sistema de transporte de mercancías integrado, casi exclusivamente, por *medios terrestres*. Dicho sistema muestra signos de congestión en puntos cruciales de comunicaciones, en especial en dirección este-oeste. La expansión de las carreteras de cuota durante los últimos años ha seguido la configuración histórica del sistema carretero, sin partir de una estrategia integral de transporte, que incluya a los puertos y a la red ferroviaria.
- La planta industrial del país está concentrada en esos tres polos que, en principio, tienen una buena ubicación respecto al mercado del resto de Norteamérica, pero mala respecto a otros mercados externos (en especial a los países del este asiático).
- Por otra parte, la concentración de la mayor parte de nuestra planta productiva en sólo tres ciudades, todas en el interior del país, ha provocado diferencias importantes en el desarrollo regional. De ahí que unos puertos se hayan desarrollado con celeridad y otros dependan fundamentalmente, del escaso dinamismo de su micro-región.

Por último, el sistema tripolar de desarrollo implica un elevado costo y una creciente escasez en el suministro de servicios básicos como agua y energía eléctrica, entre otros.

En ese sentido, en el futuro el desarrollo portuario del País debe ser considerado no sólo un mecanismo para hacer más eficiente el

sistema de transporte del país, sino un mecanismo de desarrollo regional y un elemento de apoyo a la política de desconcentración de la actividad económica.

## **II. LA TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL**

---

## **1.- Situación previa a la transformación**

La organización institucional existente en los puertos comerciales, industriales y turísticos era la de una organización gubernamental excesivamente centralizada en un organismo, con sede en la Ciudad de México, que decidía y realizaba la mayoría de las acciones relacionadas con los aspectos de construcción, mantenimiento, administración, operación y promoción de los puertos.

La administración centralizada de los puertos, la poca participación privada en los mismos, los monopolios en la prestación de servicios, el sistema de contratación laboral prevaleciente, la elevada regulación; y la fragmentación de las maniobras en el manejo de la carga, contribuyeron a limitar la posibilidad de contar con puertos eficientes a la altura de las exigencias del comercio exterior.

Ante esta situación era preciso llevar a cabo cambios radicales en el sector portuario: en 1991 con la requisa del puerto de Veracruz se inició la modificación al entorno laboral en ese puerto y se creó un clima de competencia en la prestación del servicio de maniobras, se eliminaron los radios de acción, otorgando permisos para efectuar todas las maniobras en el puerto tales como: estiba, alijo, traslado, carga, etc, sin exclusividad.

En la requisa, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes revocó el permiso a la empresa de servicios portuarios, liquidó a los trabajadores, socios y eventuales. Los sindicatos concluyeron sus relaciones laborales y cancelaron su registro sindical.

Se otorgaron permisos de maniobras a tres empresas, considerando la prestación de la totalidad de las maniobras en todo el puerto y favoreciendo la competencia.

Con excepción de Veracruz, en donde se efectuó con resultados satisfactorios la requisa, en el resto de los puertos los servicios de

maniobras se prestaban de manera monopólica por parte de las empresas públicas y por agrupaciones de trabajadores que los prestaban también con exclusividad.

Un sistema de administración con rigideces institucionales inhibía la participación del capital privado, la modernización de las operaciones y la competencia, lo que redundaba en una falta de competitividad del sistema a nivel internacional y una carga importante para las finanzas públicas, derivada de los subsidios federales implícitos en los precios y tarifas y de la dispersión de las inversiones.

Por lo que toca a la participación relativa de los sectores público y privado, hasta 1993 se continuó fortaleciendo la presencia del Estado en la construcción, operación y administración portuaria, inclusive en Veracruz, donde se realizó la requisa antes citada. La participación privada en la prestación de servicios era escasa al no existir un marco jurídico que alentara la competencia y diera certidumbre a la inversión de los particulares.

En lo que concierne a la situación laboral prevaleciente, existía un sólo sindicato por puerto y aún las empresas concesionarias de terminales privadas tenían que contratar las maniobras con el sindicato único a través de las empresas del Estado. Los sindicatos decidían quiénes y cuántos integrarían los grupos de trabajo en cada tipo de maniobra.

La remuneración se establecía por tonelada operada, por lo que la baja productividad de las nuevas inversiones no permitía la recuperación del capital invertido; los salarios no dependían de la naturaleza misma del trabajo, sino de la vinculación de los trabajadores con el sindicato y por lo tanto los sindicatos administraban los procesos de trabajo.

En cuanto a las políticas de regulación de precios y tarifas, existía una misma tarifa a nivel nacional para cada operación o servicio, que no tomaban en cuenta las diferencias en inversiones y en costos de operación entre los distintos puertos. Esta política implicaba la existencia de subsidios implícitos e impedía aprovechar las ventajas comparativas de cada uno de los puertos.

En infraestructura y equipamiento, el elevado número de puertos provocaba dispersión en las inversiones y falta de recursos para mantener, terminar o ampliar las obras de infraestructura. En los principales puertos del país se carecía de terminales especializadas, lo que provocaba una baja productividad. Existía también ausencia de equipos y sistemas eficientes para el desalojo terrestre y se carecía de una estructura moderna de enlace entre los puertos y los distintos medios de transporte; se carecía, asimismo, de sistemas informáticos modernos.

No existía competencia entre los puertos, lo que inhibía la búsqueda de una mayor eficiencia y era limitado el desarrollo de los servicios integrados y multimodales. Esto significaba la ausencia de una cultura común de eficiencia y competitividad, así como falta de coordinación entre las distintas autoridades.

Las finanzas portuarias mostraban un modelo financiero global que propiciaba la existencia de subsidios cruzados<sup>11</sup> y dificultaba la asignación de inversiones acordes con la demanda y rentabilidad de los mercados. Asimismo, las empresas paraestatales de servicios portuarios mantenían una situación financiera precaria debido a que los precios que cobraban por los servicios respondían a criterios de fomento y no a la generación de rendimientos de mercado. Todas estas empresas operaban con índices muy bajos o negativos de rentabilidad respecto del capital invertido.

---

<sup>11</sup> Se refiere a la recepción de transferencias del Gobierno Federal de puertos de mayor volumen de ingresos a puertos con muy escasos ingresos.

Por otro lado, existía una desarticulación en la actividad portuaria y en los programas regionales y locales; tampoco habían diagnósticos y normas en materia de seguridad y contaminación. Fondepport disponía de grandes reservas territoriales que se encontraban subutilizadas, con graves problemas de tenencia de la tierra y cuyo desarrollo obedecía a políticas de promoción, distintas a las aplicadas para el desarrollo general del sistema portuario.

En los puertos petroleros, los aspectos que requerían atención se referían a la regularización de las terminales e instalaciones de PEMEX en los puertos con administración portuaria integral. Esto era prioritario debido a que dichas terminales representan un importante ingreso para las APIS por concepto de uso de los frentes de agua y porque era necesario formalizar la relación entre la administración y PEMEX.

Los cobros que se le hacen a PEMEX en puertos como Tuxpan, por el uso de boyas o los derechos de puerto que paga en Baja California Sur, de no considerarse en el futuro como precedentes —dado que no reciben un servicio fundamental de las APIS a cambio de dichos pagos—no serían financieramente viables.

Por último, la problemática prevaleciente en los puertos pesqueros se resume en la ausencia total de administradores portuarios, además de la insuficiente infraestructura, la existencia de graves problemas de mantenimiento y gran escasez de recursos para su dragado.

Tampoco existía una política de precios y tarifas por el uso de infraestructura y los usuarios no estaban dispuestos a pagar los costos de mantenimiento de ésta y de algunos servicios fundamentales, tales como: luz, agua y limpieza, agravando el grado de abandono de los puertos.

En suma, la problemática existente en el sistema portuario nacional antes de la instrumentación del proceso de transformación portuaria se puede resumir de la siguiente manera:

- Existía una gran dispersión de las inversiones en un elevado número de puertos, lo que se reflejaba en un bajo índice de utilización de la capacidad instalada, al tiempo que había puertos cercanos al grado de saturación
- Se otorgaban sistemáticamente cuantiosos subsidios para el mantenimiento mayor, el equipamiento y la construcción y conservación de infraestructura; y, a pesar de ello, los equipos y las instalaciones mostraban rezagos importantes.
- La participación del capital privado era prácticamente simbólica y, cuando existía, se limitaba a terminales o instalaciones particulares, cuyos concesionarios no podían emplear a su propio personal para realizar las maniobras, pues las tenían que contratar con las empresas del Gobierno, las cuales las brindaban con los miembros del sindicato; y éste decidía cuántos y qué individuos integrarían los grupos de trabajo.
- El trabajo desempeñado después de las cinco de la tarde se pagaba como si se realizara en tiempo extraordinario, aunque no se hubiera laborado el turno ordinario y, en general:
  - a) La remuneración se establecía por tonelada, de manera que los incrementos de la productividad debidos a la inversiones en nuevos equipos beneficiaba, no a quien las hacía, sino a los trabajadores sindicados.

- b) Los ingresos de éstos no dependían de la naturaleza de su labor, sino de su grado de vinculación con los dirigentes sindicales.
- c) Estos últimos eran quienes elaboraban las nóminas, determinaban los salarios y señalaban a qué personas debía pagar la empresa.
- d) Además, eran ellos, los dirigentes sindicales, quienes elegían a los trabajadores eventuales que cubrirían cada turno, les asignaban las tareas más rudas y les fijaban los salarios más bajos.
- e) En algunos casos, los trabajadores de planta designados para un turno, se valían ilegalmente de sustitutos, a quienes trasladaban una parte ínfima de su propio salario.
- f) Los maniobristas no recibían capacitación para el desempeño de sus labores.

- Se entregaban a los sindicatos, para sus propios fines e intereses, cantidades adicionales a los salarios, las cuales, en algunos casos, llegaban a equivaler a 35% del monto de aquellos; se les proporcionaban vehículos para uso de sus dirigentes, y se les suministraban otras sumas de dinero que debían destinar a los trabajadores pensionados.
- La mano de obra representaba desde el 45% hasta el 90% de importe de las tarifas de maniobras, las cuales, por un lado, se establecían desde el centro por el Gobierno Federal, y, por el otro, eran fijas y uniformes para todos los puertos del país, sin que su monto se relacionara con las diferentes condiciones de cada uno de ellos, ni con el importe de las inversiones de la infraestructura, ni con el costo de la operación, lo que generaba subsidios cruzados entre puertos y dentro de cada uno de ellos.

Como fue señalado anteriormente, las irregularidades antes descritas se exacerbaron de tal manera en Veracruz que, en 1991 se hizo necesario requisar el puerto, promover la constitución de empresas privadas de maniobras y establecer un principio de reordenación de la operación portuaria, la cual no se logró en definitiva, sino con la reestructuración total del sistema. “Esta exigía crear un nuevo marco legal, por lo cual, el 19 de julio de 1993, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Puertos; el 21 de noviembre de 1994 apareció el Reglamento de la Ley de Puertos y en 1995, se declararon disueltas y entraron en liquidación las antiguas empresas prestadoras de servicios portuarios, las cuales convinieron la terminación de las relaciones laborales con sus respectivos sindicatos y con los trabajadores agrupados en ellos, a quienes pagaron generosas indemnizaciones, superiores a las previstas en la Ley”<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Zepeda, Jorge Antonio, “Modelos de Gestión, Política Tarifaria”, en México, 1er. Encuentro Iberoamericano sobre Intercambio Tecnológico Portuario, México, abril 2000, pág. 425.

## **2.-Objetivos y Estrategias del Cambio Estructural**

Los objetivos establecidos al iniciar la transformación del Sistema portuario mexicano fueron los siguientes:

- Ampliar y modernizar la infraestructura portuaria para satisfacer las necesidades crecientes de transporte marítimo derivadas de la apertura comercial.
- Incrementar la eficiencia de los puertos para que sean competitivos a nivel internacional.
- Promover el desarrollo comercial, industrial, pesquero y turístico de los puertos.
- Alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario, con mayor participación de la inversión privada y reduciendo al mínimo la utilización de fondos públicos.

Para el logro de dichos objetivos se plantearon tres etapas, a saber:

- Adecuar el Marco Jurídico y establecer una nueva organización institucional.
- La desincorporación de terminales, instalaciones y servicios portuarios, así como de las APIS.
- Simultáneamente, promover la modernización de la infraestructura y los servicios portuarios.

Las estrategias diseñadas para alcanzar dichos objetivos fueron:

- El papel del gobierno se planteó como exclusivamente normativo y de supervisión, dejando de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de los servicios.
- La inversión necesaria para mantener y desarrollar la infraestructura provendría de la propia operación portuaria y mediante la participación del capital privado.
- Las funciones de autoridad dentro del puerto, tales como las de capitanía de puerto, aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecerían bajo el control directo del gobierno.



Modelo de Organización Actual

En suma, el gobierno dejaría de participar en la construcción, administración y operación portuaria y concentraría sus esfuerzos para fortalecer su papel en materia de autoridad, supervisión y planeación.

En materia de *descentralización portuaria*, se planteó la creación de Administraciones Portuarias Integrales (APIS). Cada puerto o conjunto de pequeños puertos dentro de una misma entidad federativa debería tener una administración propia, autónoma y autosuficiente; esto es, una administración portuaria integral (API).

Coexistirían los siguientes tipos de APIS, según el origen de su capital:

- a) *Administraciones portuarias integrales federales*. Tienen a su cargo la administración de los principales puertos comerciales. Estas administraciones fueron constituidas de manera temporal como empresas paraestatales por el Gobierno Federal y se desincorporarán gradualmente, una vez que hayan madurado y se tenga un punto de referencia de su gestión.
- b) *Administraciones portuarias integrales estatales*. Estas empresas tienen a su cargo la administración integral, por entidad federativa, de aquellos puertos cuya vocación de servicio sea regional o relacionada con la actividad pesquera y cuyo tamaño y situación financiera no justifique su desincorporación desde el inicio de sus operaciones. Con la creación de estas empresas se descentraliza la administración de los puertos, se evita la existencia de un organismo controlador dependiente del Gobierno Federal y, fundamentalmente, se logra una atención más directa de los mismos en beneficio de los de los usuarios.
- c) *Terminales especializadas de servicio particular y marinas turísticas*. Se trata de terminales especializadas de servicio particular y de marinas turísticas de servicio público que se encuentren fuera del ámbito geográfico de una API.

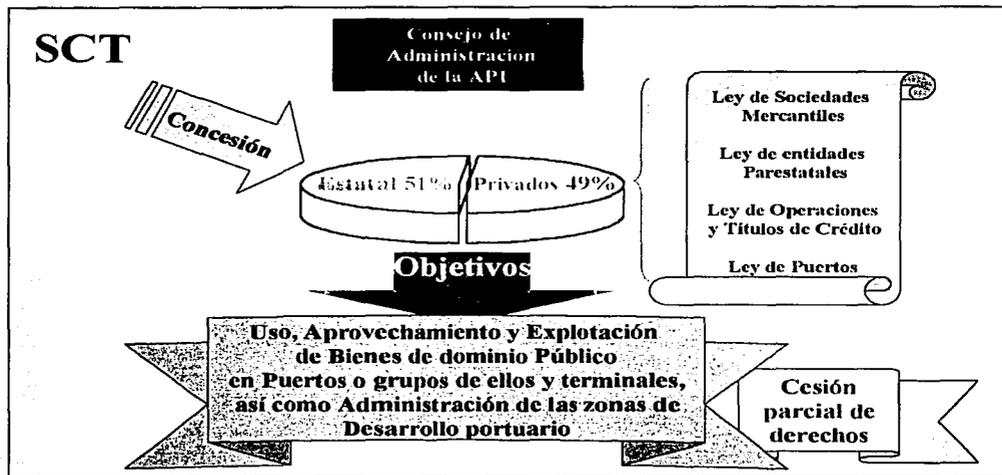
En relación con la prestación de servicios, se tendrían los siguientes tipos de APIS:

- *API Administradora, "landlord port authority"*. Este tipo de API tendrá como actividad fundamental la de administrar y promover el desarrollo del puerto. La operación de terminales y prestación de servicios sería realizada a través de terceros. Con esta distribución de funciones se evita el conflicto de intereses entre los prestadores de servicios y el administrador del puerto y se propicia la competencia al responsabilizar a la API de promoverla. La regla general para garantizar mayor competencia y eficiencia en la prestación de los servicios será que los puertos comerciales e industriales se ajusten a este modelo.
- *API operadora o Mixta*. Además de administrar el puerto podrá operar las terminales y prestar los servicios de manera directa. Este tipo de título de concesión se otorgará cuando se trate de puertos con una infraestructura limitada y que no cuenten con posibilidades de expansión. Asimismo, cuando se trate de puertos que prácticamente realicen una sola actividad y que sus volúmenes de operación sean reducidos o que no exista interés de las empresas privadas para la prestación de servicios, como por ejemplo Mazatlán, Topolobampo y Salina Cruz.

La estrategia definida en materia de *privatización* está dirigida a su apertura a la inversión privada, nacional o extranjera, en la operación de terminales (contenedores y usos múltiples, fluidos, graneles, cruceros, etc.) instalaciones (bodegas, astilleros, silos, tanques, etc.) en la prestación de servicios (maniobras de carga, remolque, lanchaje, amarre, avituallamiento y otros) e incluso, en la propia administración de los puertos, o sea en las APIS.

La inversión extranjera podrá realizarse de la siguiente manera y sólo a través de sociedades mercantiles mexicanas:

- Administraciones Portuarias Integrales (hasta 49%),
- Terminales (hasta 100%)
- Instalaciones (hasta 100%)
- Servicios portuarios y conexos (hasta 100%)



Constitución de una Administración Portuaria Integral

La infraestructura portuaria existente no se desincorpora del dominio público; sólo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión. Cuando se trate de nueva infraestructura construida en zonas de dominio público federal, ésta se revertirá a favor de la nación al término de la concesión.

Por lo que toca a *la competencia entre los puertos y dentro de cada uno de ellos*, la estrategia diseñada se fundamentó en que los puertos existiese libre entrada de prestadores de servicios, sujeto al cumplimiento de condiciones técnicas y mediante contrato con las APIS. En todo caso, cuando el número de los mismos se restrinja

será sólo por razones de productividad y eficiencia y estará previsto en los programas maestros.

Se promovería también la existencia de varios operadores de terminales. Tratándose de terminales e instalaciones portuarias, además de la competencia entre puertos, se alentó la existencia de al menos dos operadores de un mismo tipo de terminal o instalación dentro de un mismo puerto y, en su defecto, se preverán en los programas maestros, las áreas necesarias para la instalación de futuras terminales.<sup>13</sup>

La estrategia en materia de política de *precios y tarifas* constituye el instrumento esencial para garantizar competencia en el mediano plazo. Está representado por el modelo de organización institucional de puertos autónomos y que establece que la operación y prestación de servicios deberá ser realizada por terceros. En tanto este modelo madura se determinó establecer regulación tarifaria en materia de infraestructura, terminales de contenedores, pilotaje y remolcadores

Los principales elementos del modelo que permiten estimular la competencia son:

- a) No existirá regulación tarifaria para la fijación del monto de los precios y tarifas, con excepción de los servicios de pilotaje, remolcadores y terminales de contenedores, mientras exista más de un solo prestador.
- b) Para poder iniciar el proceso de privatización, en diciembre de 1994 se implantó un nuevo sistema tarifario por uso de infraestructura. Con su entrada en vigor, se establecieron precios relativos por puerto que reflejan los costos de largo plazo en que incurren al prestar dichos servicios, con lo cual se

---

<sup>13</sup> De acuerdo con la Ley, específicamente en el Título de Concesión otorgado a cada API, cada cinco años se deberá elaborar un *Plan Maestro de Desarrollo* del puerto, con la participación de diferentes entidades del Sector Público, el sector privado y aún de la Sociedad Civil.

eliminaron los subsidios cruzados que existían anteriormente. Se trata de un sistema de tarifas máximas que permite que las APIS otorguen descuentos para competir entre ellas.

- c) Los esquemas de tarifas máximas se aplicaron al 80% para la navegación de altura y 60% en cabotaje, establecidos por un período de dos años. Debido a que las APIS son empresas públicas y a que la Ley establece que en estos casos las tarifas serán fijadas por la Secretaría de Hacienda, a propuesta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En cuanto a la *libre contratación laboral y salarios de mercado*, la estrategia fue la de promover la existencia de un marco laboral más flexible, sin exclusividades, a fin de fomentar la inversión privada y la competencia dentro y entre los puertos.

Con el apoyo de los trabajadores, procurar que el nuevo régimen laboral estimule la presencia de diversas empresas en los puertos y, consecuentemente, la competencia, al permitir que los administradores portuarios, los operadores de terminales marinas e instalaciones y las empresas prestadoras de servicios puedan realizar las operaciones que les correspondan, con equipo y personal propio, o por conducto de terceros, así como definir sus procedimientos de trabajo y pactar con los trabajadores los términos de remuneración que correspondan, atendiendo la naturaleza eventual del trabajo portuario; y de reconocer que los actos y contratos relativos al servicio portuario deben ser de carácter mercantil, y de otorgar contratos colectivos con sindicatos de empresa.

La estrategia para *vincular los puertos con el desarrollo regional* se orientó a procurar la participación estatal y municipal a través de una comisión consultiva del puerto, integrada por autoridades, gremios y asociaciones.

En materia ecológica, realizar una evaluación del grado de cumplimiento de las normas y los impactos económicos que esto puede ocasionar.

Finalmente, para alcanzar una mayor integración entre los puertos y los sistemas terrestres de transporte, se buscó incluir dentro de los Programas Nacionales de Comunicaciones y Transportes, los circuitos de origen-destino de los productos, a fin de lograr que los puertos cuenten con enlaces adecuados con los distintos modos de transporte.

Resumiendo, las estrategias instrumentadas para inducir el proceso de transformación del sistema portuario nacional fueron orientadas a la atención de los siguientes aspectos medulares:

- Redefinición del papel del Estado en la actividad portuaria: rectoría de la actividad y fortalecimiento de las funciones normativas y de supervisión.
- Descentralizar la administración portuaria hacia una administración portuaria propia, autónoma y autosuficiente en cada puerto o conjunto de pequeños puertos.
- Creación de competencia entre los puertos y entre cada uno de ellos. Abrir los puertos a la participación de la iniciativa privada, liberación de precios, supresión de subsidios cruzados y eliminación de monopolios y barreras de entrada.
- Libre contratación laboral y salarios de mercado.
- Privatización: apertura a la inversión privada, nacional y extranjera, en la operación de terminales e instalaciones, en la prestación de servicios e incluso, en la propia administración de los puertos.

- Creación de mecanismos de coordinación de autoridades y promoción de una cultura común de productividad.
- Mayor integración entre los puertos y los sistemas terrestres de transporte.

### **III. LOS RESULTADOS**

---

## 1.-Evolución de la carga comercial 1994-2000

Mientras que en 1994 el sistema portuario nacional manejó 185.4 millones de toneladas, el volumen total de carga transportada durante el año 2000 ascendió a 244.3 millones de toneladas. La tasa media de crecimiento anual (TMCA) registrada durante 1995-2000 ascendió a 5.5%. La mayor parte correspondió a los puertos del Golfo y Caribe: 152.7 millones de toneladas (62.5% del total); por los del Pacífico se transportaron 91.6 millones de toneladas (37.5%). Del total de la carga, el petróleo y sus derivados registraron el principal tipo de carga operado a través de nuestros puertos (60.0%), le siguen en importancia el granel mineral (23.1%), la carga general suelta y contenerizada (9.8%), el granel agrícola (4.9%) y otros fluidos (2.2%).



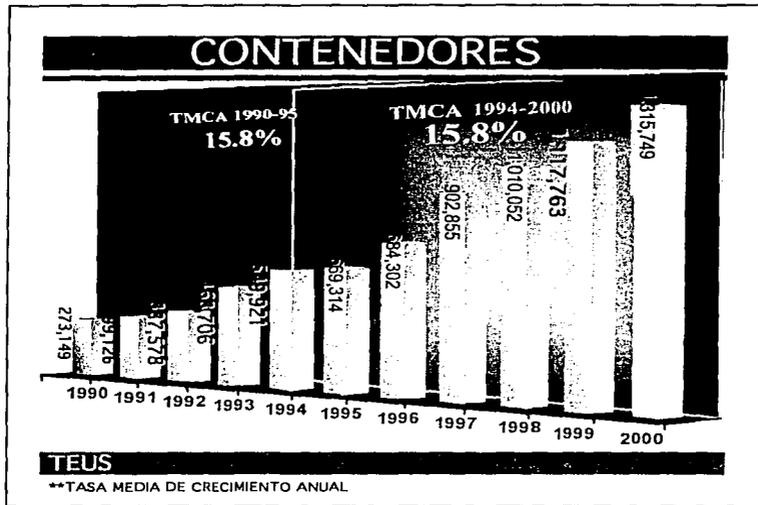
Movimiento Nacional de carga

En cuanto al movimiento por tipo de tráfico, la carga de altura fue de 176.7 millones de toneladas, (72.3%). De esta última, 70.6% fue

exportaciones de mercancías (124.9 millones de toneladas) y 29.4% correspondió a importaciones (51.8 millones de toneladas). Asimismo registró una TMCA de 6.3% en el período en estudio; de los cuales las importaciones observaron una TMCA del 15.4% y las exportaciones crecieron a una tasa media de crecimiento anual del 3.6%. La carga de cabotaje ascendió a 67.6 millones de toneladas, lo que representó 27.7% del total, con una TMCA de 1.3% durante el mismo período.

Por tipo de mercancías, destaca lo siguiente:

- El transporte de petróleo y derivados (146.5 millones de toneladas) representó la mayor parte del volumen de carga. Durante 1994 a 2000, tanto en el transporte de cabotaje como de altura, estos productos registraron una participación promedio de 62.7%, pero implicó una disminución de su participación en la carga total, al pasar de 68.6% en 1994 a 60.0% en el año 2000.
- Por el contrario, la carga de granel mineral, básicamente sal, yeso, cemento y calizas, incrementó su volumen entre 1994 y 2000, aumentando su participación de 19.5% a 23.0%, lo que significó pasar de 36.3 millones de toneladas en el primer año a 56.4 millones en el 2000.
- La carga general, en especial la contenerizada, también aumentó su volumen al duplicar su participación en la carga total al pasar de 12.4 millones de toneladas en 1994 a 23.9 millones en el 2000. Cabe destacar que este tipo de carga mostró la mayor tasa de crecimiento, con 32%.
- La carga contenerizada medida en TEU's (Twenty Equivalent Unit) cajas de 20 pies de longitud, paso de 550 mil operados en 1994 a 1,315.7 mil en el año 2000, este tipo de carga mostró en el periodo de 1994 a 2000 una tasa de 15.8% anual.



Movimiento nacional de contenedores

- La carga de granel agrícola registró variaciones importantes de un año a otro. Ello obedece, fundamentalmente, a que las importaciones de productos agrícolas se realizan para cubrir la demanda interna no satisfecha por la producción nacional, que fluctúa de un año a otro en grado sustancial. Por ejemplo, mientras que este tipo de carga participó con el 2.8% de la carga registrada en 1994, durante el 2000 su participación ascendió al 4.8% del total. Es decir, este tipo de carga casi se duplicó en el período en estudio, al pasar de 5.2 millones de toneladas en el primer año, a 11.0 millones de toneladas en el 2000.

El perfil del comercio de la carga de altura por tipo de mercancía difiere sustancialmente entre importaciones y exportaciones:

- La carga de exportación se concentra en dos tipos de productos: petróleo y derivados (75.0%) y granel mineral (16.3%). En conjunto, el volumen exportado aumentó de 100.8 millones de

toneladas en 1994 a 124.9 millones en el año 2000, lo que representa un incremento de 23.9% entre esos años.

- La carga de importación observó una mayor diversificación por tipo de producto. En 2000 las importaciones de granel agrícola representaron 20.3% del volumen importado, y sólo 30.8% correspondió a petróleo y sus derivados. En conjunto, el volumen importado aumentó de 21.9 millones de toneladas en 1994 a 51.8 millones en el año 2000.

En lo que se refiere a cabotaje éste ascendió a 67.6 millones de toneladas en este último año y significó el 27.6% del total de la carga movilizada en 2000. Aquí también se observa una elevada concentración en dos tipos de productos: petróleo y derivados y granel mineral, que representan 89.3% del total de carga. Sin embargo, cabe destacar que la participación de petróleo y derivados en el cabotaje se redujo de 63.7% del total en 1994 a 54.5% en 2000. Por el contrario, el granel mineral aumentó su importancia relativa: pasó de 28.2% al 34.7% en el mismo período.

Así, durante el período 1994-2000, la carga de cabotaje aumentó 1.4% en promedio por año, mientras que la de altura lo hizo 6.5%.

## **2.-El nuevo modelo de organización y sus resultados.**

Cuando en 1993 se estableció un nuevo régimen jurídico con la expedición de la Ley de Puertos, se definió también el nuevo modelo de organización institucional, el cual prevalece a la fecha<sup>14</sup>. Posteriormente, en 1994 se inició la constitución de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) para:

- Descentralizar la administración de los puertos.
- Procurar su autonomía de gestión.
- Favorecer su autosuficiencia financiera.

Desde la entrada en vigor de la Ley, hasta el año 2000, las Administraciones Portuarias Integrales constituidas por el Gobierno Federal son las siguientes:

### **PACÍFICO**

Manzanillo  
Lázaro Cárdenas  
Ensenada  
Guaymas  
Mazatlán  
Topolobampo  
Acapulco (privada)  
Salina Cruz  
Puerto Madero  
Vallarta  
Baja California Sur (estatal)  
Bahías de Huatulco (Fonatur)  
Cabo San Lucas (Fonatur)

### **GOLFO y CARIBE**

Veracruz  
Tampico  
Altamira  
Coatzacoalcos  
Tuxpan  
Progreso  
Dos Bocas  
Tamaulipas (estatal)  
Tabasco (estatal)  
Quintana Roo (estatal)  
Campeche (estatal)

---

14 Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de Julio de 1993.

Actualmente existen 24 Administraciones Portuarias Integrales: 16 federales, 5 estatales, una privada y dos a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur)

Conforme a la Ley de Puertos, los bienes del recinto portuario integrados por zonas de agua, infraestructura, terminales, instalaciones y áreas de tierra son del dominio de la Federación. Únicamente se concesionan para su uso, aprovechamiento y explotación.

Los principales avances registrados durante el período 1994-2000 en el proceso de transformación portuaria, después de la entrada en vigor de la Ley de Puertos son los siguientes:

*a) Creación de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS).*

La mayoría de los puertos industriales, comerciales y turísticos cuentan con una Administración Portuaria Integral, las que además:

- Cuentan con autonomía de gestión, son financieramente autosuficientes y no requieren de subsidios.
- Cubren su gasto corriente y el mantenimiento de las instalaciones.
- Realizan inversiones crecientes para la modernización y ampliación de la infraestructura.
- Ejecutan nuevas obras de infraestructura con recursos propios, sin recursos fiscales, atendiendo a la demanda de servicios.
- Promueven inversiones privadas en nuevas terminales, instalaciones y equipo.
- Cubren una contraprestación al Gobierno Federal y pagan impuestos como cualquier otra empresa.
- Operan con utilidades.

b) *Nuevo Marco laboral.*

En el año de 1995, se negoció y acordó con los trabajadores terminar los antiguos contratos colectivos de trabajo y establecer un nuevo marco laboral más flexible que permitió la constitución de sindicatos de empresa y la fijación de salarios de mercado.

Los viejos Contratos Colectivos de Trabajo ya no eran consistentes con las nuevas condiciones de operación de los puertos, ya que:

- Obligaban al pago por tonelada manejada.
- Establecían los salarios en función de la relación del trabajador con el sindicato y no de acuerdo con las características de las labores desempeñadas.
- Restringían la introducción de nuevas tecnologías

A la fecha existen sindicatos de empresa, se establecen salarios por jornada y las empresas seleccionan a su personal y definen los lugares de trabajo.

c) *Política de liberación de precios y tarifas por uso de infraestructura y maniobras.*

A partir de enero de 1995 se liberaron los precios y tarifas de los servicios portuarios para alentar la participación del capital privado, eliminar los subsidios cruzados y consolidar la capacidad de gestión y la autosuficiencia financiera de los puertos, en los casos donde no se presentaran las condiciones de competencia, se estableció un sistema de regulación basado en tarifas máximas.

Para incentivar la inversión privada se estableció un costo de capital a la infraestructura construida con recursos públicos. Excepcionalmente, para los casos en los que se pudieran presentar prácticas no competitivas, se estableció un esquema de regulación tarifaria.

*d) Participación del capital privado.*

La participación del capital privado juega un papel preponderante dentro de este nuevo esquema de administración, ya que permite el desarrollo y promoción del puerto y se posibilita la participación del capital externo que de acuerdo con la Ley de Inversión Extranjera puede participar hasta un 49% en las acciones de una API. Además, otra manera de participación de inversionistas privados se presenta mediante la realización de las siguientes actividades:

- Desarrollo del puerto. A través de la realización de diversos contratos con la API (mantenimiento, dragado, construcción de infraestructura básica, etc.)
- Servicios Portuarios. Para tal efecto fueron constituidas diferentes empresas para prestarlos: maniobras, avituallamiento, recolección de basura, sumiunistro de combustible, almacenaje, pilotaje, báscula, remolque, telecomunicaciones, etc. En este sentido la participación del capital externo puede ser del 100%.
- Terminales. Para administrar por concesión las antiguas terminales o para la construcción de nuevas: de graneles, contenedores, líquidos, usos múltiples, marinas turísticas, terminales de cruceros, etc. La participación del capital externo es del 100%.
- Zonas de desarrollo portuario. Que posibilita la inversión en industrias diversas, almacenamiento, pesqueras y astilleros. La participación del capital externo es del 100%.

Es así que los principales concursos de terminales, instalaciones, áreas para nuevas instalaciones y de contratos de cesión de derechos para la prestación de servicios en los puertos, son:

***Principales concursos de Terminales, Instalaciones, Áreas para nuevas instalaciones y de Contratos de Cesiones de Derechos para la prestación de servicios en puertos, 1995-2000***

<b>Principales concursos concluidos</b>	<b>Número</b>
• Terminal de contenedores.	3
• Terminales de usos múltiples.	7
• Terminales y/o áreas de graneles agrícolas.	5
• Terminales y/o áreas de graneles minerales.	5
• Terminales y/o áreas de fluidos (aceites, melazas y productos químicos industriales).	5
• Instalaciones y/o áreas para manejo de carga general y almacenamiento.	5
• Instalaciones y/o áreas para frigoríficos o instalaciones pesqueras.	10
• Servicios de remolcador.	10
• Servicios de pesaje	3
• Terminales de cruceros	1
• Capital Social de APIS (Acapulco)	1

**FUENTE:** El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000, pág. 181.

### e) *Productividad.*

En el período de referencia se observó un importante incremento en la productividad, ya que:

- Se incrementó la productividad en el manejo de todas las cargas.
- En cuanto al manejo de *contenedores*. Durante este período el puerto de Veracruz pasó de 45 a 75 contenedores operados por hora buque, en tanto que en el mismo lapso los puertos de Manzanillo y Altamira sobrepasaron el estándar internacional de 50 contenedores hora-buque en operación.
- En el manejo de *graneles agrícolas* el puerto de Progreso incrementó sus niveles de descarga al pasar de 2,500 a 8,000 toneladas por día. El puerto de Veracruz los incrementó de 2,500 a 9,000 toneladas por día en la terminal de granos, y en el puerto de Altamira existe una nueva terminal con capacidad de descarga de más de 20 mil toneladas por día, y en Manzanillo se construyó una instalación similar.
- *En vehículos*, Acapulco opera más de 200 unidades por hora, que comparados con los 125 que manejaba, representan un incremento del 60%.

Las mejoras en infraestructura y equipo llevaron a incrementar la calidad y productividad de los servicios, con lo que se logró que un número importante de ellos sean competitivos en el ámbito internacional, en calidad y precio.

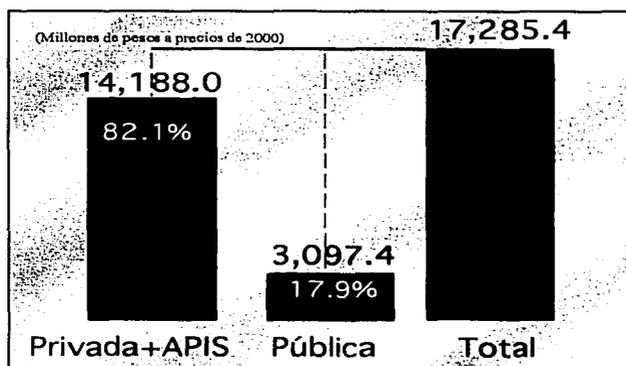
En los puertos de Altamira, Manzanillo y Veracruz se alcanzó una productividad que fluctúa entre 28 y 30 contenedores por

hora grúa en operación, que es similar al de las terminales con las que compiten los puertos mexicanos.

En el caso de graneles agrícolas, ahora se cuenta con terminales de alto rendimiento, cuya productividad en los casos de Manzanillo y Altamira, es de aproximadamente 20 mil toneladas diarias tratándose de barcos especializados. En el manejo de fluidos, graneles minerales y carga general, también se incrementaron de manera muy importante los índices de productividad.<sup>15</sup>

f) *Inversiones.*

Como resultado de la apertura a la inversión privada y de la autosuficiencia financiera de las APIS, la inversión en infraestructura y nuevas terminales, instalaciones y equipos se ha incrementado sustancialmente para alcanzar un total acumulado en los últimos seis años de 17,285.4 millones de pesos, de los cuales 14,188 millones corresponden al capital privado (85% de origen nacional y 15% de origen extranjero) y 3,097.4 millones de pesos a recursos propios de las APIS.

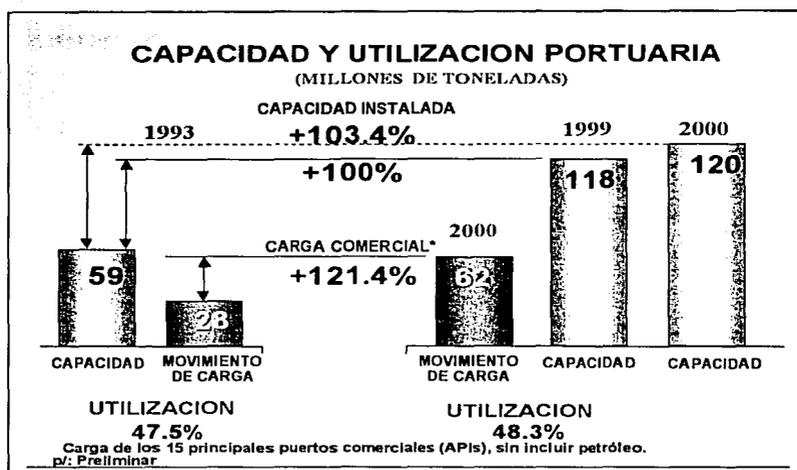


Inversión total en los puertos mexicanos 1995-2000

<sup>15</sup> CFR *El Sector Comunicaciones y Transportes 1994 - 2000*. México, S.C.T. pp. 187-188.

### g) Capacidad Instalada

Las inversiones mencionadas y las mejoras en productividad permitieron duplicar el número de terminales y la capacidad instalada para manejo de carga comercial no petrolera, la cual pasó de 59 millones de toneladas en 1993 a 120 millones de toneladas en 2000. La capacidad adicional permitirá atender el incremento de la demanda de servicios portuarios en los próximos años.



Los puertos que experimentaron el mayor crecimiento en su capacidad instalada fueron: Veracruz que pasó de 6 millones de toneladas en 1994 a 20 millones de toneladas en 2000; Altamira que pasó de 4 millones a 13.3 millones; Manzanillo, de 7 millones a 17 millones; y Progreso que pasó de 2.3 millones a 7 millones de toneladas para esos mismos años.

Las obras realizadas en este último puerto fueron muy significativas: Se construyó un canal de navegación de 7

kilómetros de largo, 150 metros de ancho y 12 metros de profundidad; y se construyeron dos terminales, una para cruceros con dos posiciones de atraque y cinco hectáreas para instalaciones comerciales y de servicios, y otra destinada a contenedores, granel agrícola y productos petroleros, principalmente, con 26 hectáreas y espacio suficiente para construir cuatro posiciones de atraque de 250 metros de longitud.

#### *h) Terminales y Muelles Especializados*

El número de kilómetros de nuevos muelles comerciales se incrementó en 34.6% con respecto a los existentes en 1994, con lo que actualmente se cuenta con 24.9 kilómetros de muelles para carga comercial no petrolera, sin incluir los destinados al manejo de petróleo, sal y yeso. Dentro de la mayor longitud de muelles mencionada, sobresale el incremento en el número de posiciones de atraque en terminales especializadas de contenedores en 71.4%, al pasar de siete en 1994 a doce en el año 2000.

Durante el mismo período, se construyeron cinco nuevas terminales para graneles agrícolas, cinco para minerales y seis de fluidos no petroleros, para un total de ocho, doce y once respectivamente.

El número de grúas de muelle aumentó en 180% al incrementarse de 10 en 1994 a 28 en el 2000, y las grúas de patio en 105%, al pasar de 19 en 1994 a 39 en la actualidad.

Por su parte, el número y la capacidad de los remolcadores en los puertos se duplicó, así en el 2000 se cuenta con 31 remolcadores frente a los 16 que existían en 1994 y con una potencia de 95,336 caballos de fuerza a diferencia de los 46,594 caballos de fuerza en 1994.

## TERMINALES Y MUELLES ESPECIALIZADOS

Concepto	1994	2000	Crec. %
Terminales especializadas de graneles agrícolas	3	8	167.0
Terminales especializadas de graneles minerales	7	12	71.4
Terminales para fluidos no petroleros (se incluye petroquímicos).	5	11	120.0
Posiciones de atraque en terminales especializadas para cruceros.	6	15	150.0
Posiciones de atraque en terminales especializadas de contenedores.	7	12	71.4
Kilómetros de atraque para carga comercial en tráfico de altura (sin incluir petróleo, sal y yeso).	18.5	24.9	34.6

FUENTE: El Sector *Comunicaciones y Transportes 1994 - 2000*, pág. 186.

### *i) Tiempo de estadía de los barcos.*

Los avances reseñados anteriormente se han traducido en menores costos de estadías para los barcos y fletes más bajos, mayor disponibilidad de muelles; y mayor competitividad en nuestros puertos.

Así, por ejemplo en el puerto de Veracruz, en 1994 un buque con 800 contenedores permanecía en muelle dos días, mientras que para el 2000 sólo 17 horas, y un barco de 30 mil toneladas de granel agrícola que se descargaba en quince días, ahora se atiende en sólo dos días. En Manzanillo, en 1994, las maniobras de descarga de un buque granelero de 40 mil toneladas tardaban doce días y actualmente requieren únicamente 2.5 días.

## TIEMPO DE ESTADÍA DE LOS BARCOS

Estadías de los barcos	1994	2000	Descenso %
<b>Veracruz</b>	<b>48 hrs</b>	<b>17 hrs</b>	<b>64.6</b>
<b>Buque con 800 contenedores</b>	<b>15 días</b>	<b>2.0 días</b>	<b>86.7</b>
<b>Barco de 30 mil tons. de granel agrícola</b>			
<b>Manzanillo</b>			
<b>Buque granelero de 40 mil tons.</b>	<b>12 días</b>	<b>2.5 días</b>	<b>79.2</b>
<b>Progreso</b>			
<b>Banco granelero de 17 mil tons.</b>	<b>8 días</b>	<b>2.5 días</b>	<b>68.8</b>
<b>Tuxpan</b>			
<b>Banco granelero de 27 mil tons.</b>	<b>8 días</b>	<b>4 días</b>	<b>50.0</b>
<b>Banco de fluidos de 4.5 mil tons.</b>	<b>18 hrs.</b>	<b>10 hrs.</b>	<b>44.4</b>

FUENTE: El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000, pág. 189.

### *j) Tarifas de los servicios de maniobras.*

Otro logro importante se observó en la reducción de un 21.6% en promedio de las tarifas de servicios de maniobras de graneles agrícolas, minerales, contenedores y carga en general entre enero de 1995 y junio de 2000. (Ver anexo)

### *k) Volúmenes de carga.*

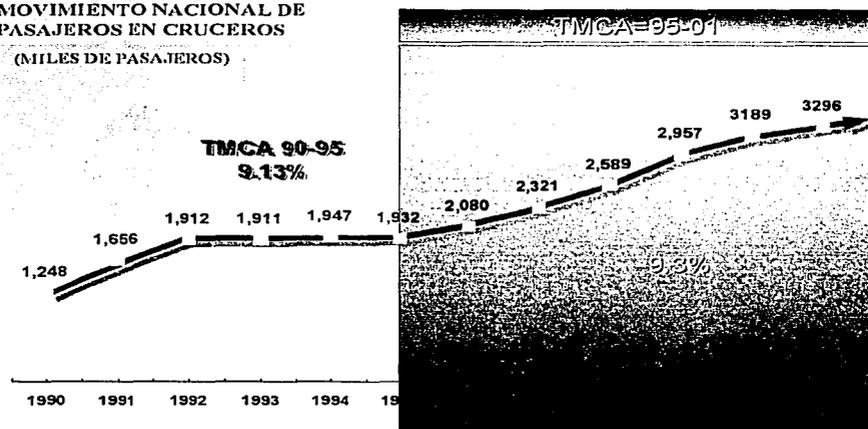
La reforma portuaria se conjugó positivamente con el dinamismo observado por la economía durante los últimos años, impulsando un crecimiento acelerado de la carga manejada por esta vía.

Específicamente, el número de contenedores se duplicó entre 1994 y 2000, pasando de 550 mil a 1 millón 300 mil.

### l) Número de pasajeros.

También el número de pasajeros transportados en cruceros ha venido en constante aumento. En 1994 arribaron 1,937 cruceros que atendieron a 1.9 millones de personas, mientras que el 2000 se registraron 2,471 arribos con 3.2 millones de personas, lo que significa un incremento de 27.6% en arribos y 68.4% en personas entre 1994 y 2000.

MOVIMIENTO NACIONAL DE PASAJEROS EN CRUCEROS  
(MILES DE PASAJEROS)



Movimiento nacional de pasajeros en cruceros 1990-2001

### m) Empleo

Derivado del dinamismo de la actividad portuaria y del mayor número de empresas que hoy operan y prestan servicios, el nivel de empleo en los principales puertos del país aumentó en más del 50% con respecto a 1994, a la vez de que mejoraron las condiciones de trabajo, los salarios y la capacitación de los trabajadores.

## **CONCLUSIONES**

---

Como se puede apreciar, el modelo de organización institucional diseñado y puesto en operación ha permitido alcanzar el doble objetivo de lograr la eficiencia en los servicios y de establecer las bases para el desarrollo de los puertos en el largo plazo.

Así, los avances registrados durante 1994-2000 han permitido que nuestro país cuente con mejores puertos y mejores servicios de transporte marítimo:

- El comercio interior y exterior de México cuenta con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros.
- Además el país cuenta con servicios regulares, quincenales o semanales, de 97 líneas navieras que enlazan a nuestros puertos con 339 puertos de 94 países.

También las principales líneas navieras internacionales otorgan servicios a nuestro país.

De la misma manera, el nuevo modelo ha permitido pasar de puertos subsidiados, a centros de negocios de alto rendimiento, capaces de ofrecer a exportadores e importadores servicios de calidad conformes a los estándares internacionales de competitividad y precio.

La apertura a la participación del capital privado es generalizada, tanto en la construcción y operación de terminales, como en la prestación de servicios y en la administración propia de las APIS. La inversión extranjera es posible en un 100% en el caso de las terminales y la prestación de servicios y hasta en un 49% en el caso de las APIS.

Con objeto de crear un entorno de competencia, incentivar la incorporación de nuevas tecnologías, y atraer inversiones, las nuevas

empresas operadoras acordaron con los trabajadores la creación de sindicatos de empresa y la fijación de los salarios de acuerdo con los mercados de trabajo; es decir, por jornada y no conforme al tonelaje manejado y a consideraciones históricas como se venía haciendo anteriormente. Cabe señalar que en todos los casos se reconocieron los derechos de los trabajadores y se les dio la preferencia para incorporarse a la nueva empresa.

El nuevo marco legal e institucional también dio certidumbre a los inversionistas y a los operadores portuarios.

Uno de los aspectos más importantes del proceso de transformación registrado en el Sistema Portuario Nacional se llevó al cabo en las APIS al separar y delimitar las funciones de las Administraciones Portuarias y la autoridad. Así, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes asumió sólo su papel normativo y de vigilancia, cuando que la administración y la prestación de los servicios portuarios quedó en manos de los operadores particulares.

Lo anterior propició la creciente participación de la inversión privada en la construcción y operación de terminales e instalaciones y en la prestación de los servicios, entre los que destacan la operación de terminales de contenedores, de graneles agrícolas y minerales, carga general y fluidos , así como los servicios de lanchaje y remolque, entre otros.

Hoy en día existe una administración descentralizada y ambiente de competencia en el que actúa un amplio número de empresas, que tienen incentivos para incrementar su eficiencia, así como para invertir en nuevas tecnologías, equipo e infraestructura adicional.

Los resultados de este proceso son altamente positivos:

- Todos los puertos comerciales e industriales cuentan con una administración propia, gozan de una autonomía de gestión y son financieramente autosuficientes.
- Se ha modernizado la infraestructura y se ha incrementado la capacidad instalada.
- Se ofrecen servicios bajo estándares internacionales de productividad.
- Los precios y tarifas de los servicios portuarios y en particular los de infraestructura y maniobras son menores a los de antes y competitivos con los que rigen en puertos competidores.
- Hay un gran dinamismo en las inversiones en nuevas terminales, instalaciones y equipos.
- Existe una amplia oferta de servicios de transporte marítimo, al arribar a nuestros puertos cerca de 100 líneas de servicio internacional, entre ellas las 20 principales del mundo.
- Se registra un gran dinamismo en el crecimiento de los volúmenes de mercancías manejadas por los puertos.
- Los puertos industriales, comerciales y turísticos no requieren subsidios para financiar su crecimiento: las APIS generan recursos que permiten realizar nuevas inversiones y el sector privado construye y opera terminales e instalaciones mediante inversiones rentables, como lo muestran los resultados obtenidos en estos años.
- En materia financiera, el proceso de transformación del Sistema Portuario mexicano permitió pasar de un sistema centralizado y deficitario que demandaba recursos fiscales para el crecimiento y modernización de su infraestructura y

equipamiento a un sistema generador de recursos que apoyan su expansión.

Las características de la nueva industria portuaria mexicana permiten que las obras de infraestructura que se requieren en los puertos sean rentables y autofinanciables. Las inversiones de las APIS en infraestructura básica, se complementan de manera muy favorable con la participación de la inversión privada en la construcción y operación de terminales, instalaciones y equipo.

Así, el proceso de reestructuración del sistema portuario nacional permitió superar el reto de la obsolescencia, estancamiento y subsidios que el propio sistema enfrentaba hasta hace apenas pocos años. Hoy día, el nuevo reto es mantener el dinamismo logrado en la actividad y en las inversiones, y prepararnos para participar en condiciones competitivas en la nueva geografía del transporte marítimo y del sistema portuario internacional que se está conformando.

En virtud que el proceso de crecimiento y modernización económica es permanente, existen retos importantes a futuro para seguir avanzando. Entre ellos pueden mencionarse los siguientes:

- Adecuar la infraestructura, para recibir los barcos de las nuevas generaciones.
- Otorgar un mayor impulso a los servicios multimodales de transporte, y promover la integración de las cadenas logísticas entre los puertos de origen y destino de las exportaciones e importaciones mexicanas.
- Modernizar los procedimientos de carga y descarga en los puertos que utilizan mecanismos convencionales.

## **BIBLIOGRAFÍA**

---

Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc.  
Los Nuevos Puertos Mexicanos.  
México, 1999 Edición de autor, 364 p.

Ayala Espino José.  
Estado y Desarrollo. La Formación de la Economía Mixta mexicana en el siglo XX.  
México 2001, Facultad de Economía, UNAM. 500 p

Instituciones y Desempeño Económico.  
México. NAFIN. El Mercado de Valores, Oct. 1999.pp.3-11

Baena, Guillermina y Montero, S.  
Tesis en 30 días. Lineamientos prácticos y científicos.  
México 2000, Editores Mexicanos Unidos, S.A.100 p

Cordera, Rolando y Tello, Carlos.  
México: La disputa por la nación. Perspectivas y Opciones de Desarrollo  
México 1981, Edit. Siglo XXI. 149 p.

Cruz Valdez, Hugo.  
La Privatización en México. Actualidad y Futuro.  
*México: Primer encuentro Iberoamericano sobre Intercambio Tecnológico Portuario, 2000.* Tomo II pp.31- 53.

Chomsky, Noam y Dieterich, Heinz.  
La Sociedad Global. Educación, Mercado y Democracia.  
México 1996, Edit. Joaquín Mortiz 198 p.

Flores de la Peña, Horacio.  
Los obstáculos al desarrollo económico.  
México 1975, Edit. F.C.E. 160 p.

Grupo de Acción Sobre Erosión, Tecnología y Concertación.  
Globalización, S.A.  
México, *Perfil de La Jornada*, 26-dic. 2001

Ibarra, Muñoz, David.  
¿Transición o Crisis? Las contradicciones de la política económica y el bienestar social.  
México 1996, Edit. Aguilar. 125 p.

La Empresa Pública como producto Histórico  
*En: Ensayos sobre la modernidad Nacional. La Empresa Pública en la Modernización Económica de México.*  
México 1989. Edit. Diana 289 p.

Japan International Cooperation Agency  
La Organización Portuaria 1995. Colección Académica.  
México 1995, S.C.T. FIDENA

Keremitsis, Dawn.  
La Industria Textil Mexicana en el siglo XIX  
México 1973, colección SEP-Setentas. No. 67

Lorenzo B. Enrique A  
Compendio de los editoriales del periódico México-Marítimo  
México, 1954. Edit. Secretaría de Marina

Mendoza Franco, Roberto.  
Política Portuaria  
México 1957. Editorial México- Marítimo

Moctezuma Cid, Julio Rodolfo.  
El Puerto Industrial de Altamira  
México, NAFIN- El Mercado de Valores, junio 1998

ONU. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, (CEPAL)  
Modernización Portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados.  
Diciembre 1998 62 p.

Privatización, Reforma Laboral y Equidad Social. El Caso de los puertos de América Latina y el Caribe.  
Octubre 1995 144 p.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo.  
La Comercialización del Puerto y las perspectivas del puerto de Tercera Generación. 85 p.

Quintana, Bernardo.  
Infraestructura: Retos para el Próximo Milenio.  
México. NAFIN. El Mercado de Valores, junio 1998- pp 3-8

Salinas de Gortari, Carlos  
México: Un paso difícil a la Modernidad  
México. Primera edición. Septiembre 2000

Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT)

El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000.  
México 2000. Edit. Miguel Ángel Porrúa 412 p.

Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999  
México 2000. Imprime Artes Gráficas, S.A. 158 p.  
Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000  
México 2001. Imprime Artes Gráficas S.A. 160 p.

Rubio, Luis.  
Privatización: Falsa disyuntiva  
México. Revista Nexos, Junio 1999 pp.39-55

Tello Macías, Carlos  
La participación del Estado y la Empresa Pública en la Economía Mexicana  
En: *Ensayos sobre la Modernidad Nacional. La Empresa Pública en la Modernización Económica de México.*  
México 1989. Edit. Diana 289 p.

Varios Autores,  
Economía Abierta  
México 1992. H. Cámara de Diputados y Colegio Nacional de Economistas. 160 p.

Zepeda Bermúdez, Pedro Pablo.  
La Actualidad Portuaria de México  
México: *Primer Encuentro Iberoamericano sobre Intercambio Tecnológico Portuario, 2000* Tomo I pp.19-36

Desarrollo Costero en México y Oportunidades de Inversión.  
México 1998. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. 15 p.

Zepeda Trujillo, Jorge A.  
Modelos de Gestión. Política Tarifaria en México  
México: *Primer Encuentro Iberoamericano sobre Intercambio Tecnológico Portuario, 2000.*  
*Tomo I pp.419-443*

Introducción al Derecho Portuario Mexicano  
México 1999. Imprime Artes Gráficas 158 p.

**ANEXOS**

**ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS Y TERMINALES NACIONALES  
HABILITADOS POR ENTIDAD FEDERATIVA**

ENTIDAD FEDERATIVA / PUERTO	FECHA	TRAFICO				ACTIVIDAD		
	DE HABILITACION	ALTURA	CABOTAJE	COMERCIAL	PESQUERA	TURISTICA	PETROLERA	
<b>FORAL DEL PACIFICO</b>								
<b>BAJA CALIFORNIA</b>								
Los Bariles	21-Jul-97	☐	☐				•	
El Sauzal	22-Jul-97	☐	☐	•	X			
Ensenada	31-May-74	☐	☐	•	X	X		
San Felipe	31-May-74	☐	☐	•	X	X		
Isla Cedros	31-May-74	☐	☐	•	X			
Benustino Carranza	31-May-74		☐		•			
<b>BAJA CALIFORNIA SUR</b>								
Guerrero Negro (El Chaparrito)	31-May-74		☐	•				
Rodolfo López Mateos (Matancitas)	21-Jul-97		☐		•			
San Carlos	31-May-74	☐	☐	•	X			
San Lucas	31-May-74	☐	☐		X	•		
San José del Cabo	31-May-74	☐	☐		X	•		
La Paz	31-May-74	☐	☐		X	•		
Michilingue	21-Jul-97	☐	☐	•	X	X		
San Juan de la Costa (T)	21-Jul-97	☐	☐	•				
Playa Prieta (T)	21-Jul-97	☐	☐				•	
Puerto Escondido	31-May-97	☐	☐			X	•	
Moreto	21-Jul-97		☐				•	
Aulegá (T)	21-Jul-97		☐				•	
Playa Rosalia	31-May-74	☐	☐	•	X	X		
Playa María (T)	21-Jul-97	☐	☐	•				
Playa San Marcos (T)	21-Jul-97	☐	☐	•				
<b>BANQUERO</b>								
San Felipe de Santa Clara	31-May-74		☐		•			
Puerto Peñasco	31-May-74	☐	☐		•	X		
Puerto Libertad	21-Jul-97		☐				•	
San Carlos	21-Jul-97		☐				•	
Guaymas	31-May-74	☐	☐	•	X	X	X	
Gen. Rodolfo Sanchez Taboada (T)	21-Jul-97		☐		•			
San Carlos	31-May-74		☐		•			
<b>CHALISCO</b>								
Popolobampo	31-May-74	☐	☐	•	X	X	X	
Altata	31-May-74		☐		•			
Mazatlán	31-May-74	☐	☐	•	X	X	X	
El Sábalo	21-Jul-97	☐	☐			•		
Teacapan *	21-Jul-97		☐	•				
Escuinapa *	31-May-74		☐		•			
<b>GUERRERO</b>								
Puerto Balleto	21-Jul-97		☐	•				
San Blas *	21-May-74		☐		•			
Cruz de Huanacastle	21-Jul-97		☐		•			
Chacala (T)	26-Feb-99		☐		•			
Nuevo Vallarta	21-Jul-97	☐	☐				•	
<b>MICHOACÁN</b>								
Puerto Vallarta	31-May-74	☐	☐		X	•		
Barra de Navidad	21-Jul-97	☐	☐		X	•		

- ☐ Tráfico
- Actividad Preponderante
- x Otras Actividades
- T Terminal
- \* Puerto Fluvial (ríos, esteros o lagunas interiores)

**ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS Y TERMINALES NACIONALES  
HABILITADOS POR ENTIDAD FEDERATIVA**

ENTIDAD FEDERATIVA / PUERTO	FECHA	TRAFICO				ACTIVIDAD		
	DE HABILITACION	ALTURA	CABOTAJE	COMERCIAL	PESQUERA	TURISTICA	PETROLERA	
<b>TOTAL DEL PACIFICO</b>								
<b>ILIMA</b>								
Manzanillo	31-May-74	☐	☐	●		X	X	
San Pedrito	07-Ago-71	☐	☐	●	X			
<b>CHOACAN</b>								
Ázaro Cárdenas *	31-May-74	☐	☐	●	X		X	
<b>TIERRERO</b>								
Atapa	21-Jul-97	☐	☐			●		
Chuatanejo	21-Jun-97	☐	☐		X	●		
Centeno Guerrero	21-Jul-97	☐	☐		●			
Acapulco	31-May-74	☐	☐	X	X	●	X	
Puerto Marqués	21-Jul-97	☐	☐			●		
<b>OAXACA</b>								
Puerto Angel	31-May-74	☐	☐		●			
Puerto Escondido	21-Jul-97	☐	☐			●		
Salinas de Huatulco	21-Jul-97	☐	☐			●		
Salina Cruz	31-May-74	☐	☐	X	X		●	
<b>QUINTANA ROO</b>								
Puerto Madero	31-May-74	☐	☐	●	X			

- ☐ Tráfico
- Actividad Preponderante
- X Otras Actividades
- T Terminal
- \* Puerto Fluvial (ríos, esteros o lagunas interiores)



**ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS Y TERMINALES NACIONALES  
HABILITADOS POR ENTIDAD FEDERATIVA**

ENTIDAD FEDERATIVA / PUERTO	FECHA	TRAFICO				ACTIVIDAD		
	DE HABILITACION	ALTURA	CABOTAJE	COMERCIAL	PESQUERA	TURISTICA	PETROLERA	
<b>REGIONAL DEL GOLFO Y CARIBE</b>								
QUINTANA ROO								
Coahaco	21-Jul-97		□			•		
Puerto Juárez-Punta Sam	31-May-74	□	□	•	X		X	
Playa Mujeres	31-May-74	□	□	•	X		X	
Cancún	21-Jul-97	□	□			•		
Puerto Morelos	31-May-74	□	□	•	X		X	
Playa del Carmen	21-Jul-97	□	□			•		
Cozumel	31-May-74	□	□	X		•		
Punta Venado (Calica)	21-Jul-97	□	□	•			X	
Puerto Aventuras	21-Jul-97	□	□				•	
Punta Allen (T)	21-Jul-97		□	•				
Calak (T)	21-Jul-97		□			•		
Majahual (T)	21-Jul-97	□	□	•	X			
La Aguada (T)	21-Jul-97		□	•				
Chetumal	31-May-74	□	□	•	X			
Banco Playa	31-May-74	□	□		X		•	

- Tráfico
- Actividad Preponderante
- x Otras Actividades
- T Terminal
- \* Puerto Fluvial ( ríos, esteros o lagunas interiores )

## SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS

Línea naviera	Frecuencia (días)	Rutas de origen y destino
<b>ENSENADA</b>		
1. Sea Land Service Inc.	7	Long Beach, Estados Unidos - Manzanillo, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Manzanillo, Mazatlán, Ensenada, México.
2. Cabrillo Shping Company	7	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
3. Cosco	7	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
4. Toko Kaisha LTD	30	Yamata. Japón - Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, Mazatlán, Manzanillo, México.
5. Carnival Cruise Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
6. Royal Caribbean Cruise Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
<b>BAJA CALIFORNIA SUR (API ESTATAL)</b>		
1. Regiomar S.A. de C.V.	1	La Paz, Topolobampo, Mexico.
2. Sematur S.A. de C.V.	1	La Paz, Topolobampo, Mazatlán, Guaymas, México.
3. Sean Broker, S.A. de C.V.	7	La Paz, Manzanillo, Mexico.
4. Transmar El Cortes, S.A. De C.V.	4	La Paz, Topolobampo, Guaymas, México.
5. Naviera Pánuco, S.A. De C.V.	15	La Paz, Lázaro Cárdenas, México
6. Canega Shping Services	15	Pichilingue, México - Los Angeles, Estados Unidos.
7. Pemex Refinación	-	La Paz, Guaymas, México.
8. CLS International	-	La Paz, Pichilingue, México - Los Angeles, Long Beach, San Francisco, Tacoma, Estados Unidos.
9. National Gypsum Co.	-	La Paz, Pichilingue, México - Long Beach, San Francisco, Tacoma, Estados Unidos.
10. Mar Servicios, S.A. De C.V.	-	La Paz, Pichilingue, México - Chiba, Japón.
11. Frontier International Shipping Co.	-	La Paz, Pichilingue, México - Redwood City, Long Beach, San Francisco, Estados Unidos - Plumper Sound, Canadá
12. Tamai Steamship C. LTD	-	La Paz, Pichilingue, México - Chiba, Japón.
<b>GUAYMAS</b>		
Buques trampa bajo contrato fijo	-	No existen servicios regulares, se trata de viejes especializados
<b>TOPOLOBAMPO</b>		
Buques trampa bajo contrato fijo	-	No existen servicios regulares, se trata de viejes especializados
<b>MAZATLÁN</b>		
1. Sea Land Service Inc.	7	Long Beach, Estados Unidos - Manzanillo, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Manzanillo, Mazatlán, Ensenada, México.
2. Wallenius Line	15	Puertos de Europa - Mazatlán, México. - Long Beach, Estados Unidos.
3. D'Amico Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Mazatlán, México.
4. Carnival Cruise Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Mazatlán, México.
<b>MANZANILLO</b>		
1. Transportación Marítima Mexicana	7	Asia - Norteamérica - México
	7	Centroamérica - México
	7	Sudamérica - Centroamérica - México
2. American President Line	7	Asia - Norteamérica - México
3. Australia New Zealand Line	7	Australia - Norteamérica - México
4. Sea Land Line	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Caribe
5. Maersk Line	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Caribe
6. Nippon Yussen Kaisha NYK	15	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Caribe
7. Mitsui Osaka Line	30	Asia - Norteamérica - México - Sudamérica
8. Cia. Sudamericana de Vapores	7	Chile - México
9. Empresa de Navegación Marítima	15	Norteamérica - México - Sudamérica
10. Lauritzen Reefers	15	Chile - México
	15	Oceania - México
11. T. Marítima Gran Colombiana	15	Norteamérica - Sudamérica - Asia
12. Clipper Denmark, APS	30	Puertos de Nueva Zelanda
13. Cia. Chilena de Nav. Interoceánica	15	Sudamérica - Norteamérica
14. Hanjin Shipping Line	7	Asia - Estados Unidos - México - Panamá - Europa
15. Cosco Shipping Line	7	Asia - México - Centroamérica - Sudamérica

## SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS

Línea naviera	Frecuencia (días)	Rutas de origen y destino
16. K - Line	30	Asia - Estados Unidos - México - Sudamérica
17. Maruba S.C.A.	15	Sudamérica - Estados Unidos - Canadá
<b>LAZARO CÁRDENAS</b>		
Buques trampa bajo contrato fijo	-	No existen servicios regulares, se trata de viejes especializados
<b>SALINA CRUZ</b>		
1. Transportación Marítima Mexicana	15	Buenaventura, Colombia - Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú - San Antonio, Chile - Puerto
2. Transpac	15	Caldera, Costa Rica - Puerto Quetzal, Guatemala - Salina Cruz, Manzanillo, México, San Francisco, Los Angeles, Long Beach, Estados Unidos - Manzanillo, Salina Cruz, México.
3. Nippon Yusen Kaisha, NYK	15	Salina Cruz, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Acajutla, El Salvador - Puerto Caldera, Costa Rica - Buenaventura, Colombia - Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú - San Antonio, Chile - Pusan, Corea - Hong Kong, China - Keelung, Taiwan - Kobe, Nagoya, Yokohama, Japón.
<b>PUERTO MADERO</b>		
Buques trampa bajo contrato fijo	-	No existen servicios regulares, se trata de viejes especializados
<b>ALTAMIRA</b>		
1. Transportación Marítima Mexicana	8	Rotterdam, Holanda - Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra - Bremerhaven, Alemania -
	10	Le Havre, Francia - Charleston, Houston, Estados Unidos - Veracruz, Altamira, México. Valencia, Barcelona, España - La Spezia, Italia - Miami, Estados Unidos - Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Mobile, Estados Unidos.
	15	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Salvador, Río de Janeiro, Santos, Río Grande, Itajai, Brasil - Buenos Aires, Argentina.
2. Cia. Sudamericana de Vapores	10	Callao, Perú - Cristobal, Panamá - Iquique, San Antonio, Antofagasta, Talcahuano, Valparaíso, Chile - Houston, Estados Unidos - Altamira, México
4. Línea Mexicana del Pacífico	8	Buenos Aires, Argentina - Santos, San Francisco Do Sul, Río de Janeiro, Brasil - Montevideo, Uruguay - Puerto Cabello, Venezuela - Houston, Estados Unidos - Altamira, México.
	10	Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Estados Unidos - Valencia, Barcelona, España - La Spezia, Italia - Miami, Estados Unidos - Veracruz, Altamira, México.
5. Hapag Lloyd	8	Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Estados Unidos - Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra - Le Havre, Francia - Bremen, Hamburgo, Alemania.
	8	Veracruz, Altamira, México - Amberes, Bélgica - Rotterdam, Holanda - Thamesport, Inglaterra - Le Havre, Francia - Bremerhaven, Bremen, Hamburgo, Alemania.
6. Global Lines	18	Veracruz, Altamira, México - San Francisco Do Sul, Santos, Brasil - Buenos Aires, Argentina.
7. Tecomar Naviera Mexicana	8	Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra - Bremerhaven, Alemania - Charleston, Houston, Estados Unidos - Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Estados Unidos - Amberes, Bélgica.
8. Conship Container Ltd	10	Veracruz, Altamira, México - Valencia, Barcelona, España - La Spezia, Italia.
<b>TAMPICO</b>		
1. Melbridge Container Line	10	Tampico, México - Liverpool, Reino Unido - Hamburgo, Alemania - Rotterdam, Holanda - Amberes, Bélgica - Bilbao, Barcelona, Valencia, España - La Habana, Cuba - Veracruz, México.
2. Hoegh Line	20	Tampico, México - Houston, New Orleans, Savannah, Norfolk, New York, Estados Unidos - Halifax, Canadá - Port Said, Egipto - Jeddah, Arabia Saudita - Mumbai, India - Colombo, Sri Lanka - Singapur, Singapur - Jakarta, Pandang, Belawan, Indonesia.
3. BHP International Transport Line	12	Tampico, México - Houston, New Orleans, Everglades, Estados Unidos - Canal de Panamá, Panamá - Callao, Matarani, Perú - Arica, Antofagasta, San Antonio, Lirquen, Chile.
4. Línea Amazónica Peruana	45	Tampico, México - Houston, New Orleans, Everglades, Estados Unidos - Tolu, Colombia - Manaus, Brasil - Leticia, Colombia - Iquitos, Perú.
5. Global Line	30	Tampico, México - Houston, Miami, Estados Unidos - Fortaleza, Brasil - Buenos Aires, Argentina - Montevideo, Uruguay - Itajai, Santos, Río de Janeiro, Brasil - Puerto Cabello, Venezuela - Puerto Cortés, Honduras - Veracruz, México.

## SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS

Línea naviera	Frecuencia (días)	Rutas de origen y destino
6. H Stinnes Linien	15	Tampico, México - La Guaira, Puerto Cabello, Venezuela - Río Haina, Rep. Dominicana - San Juan, Puerto Rico - Amberes, Bélgica - Hamburgo, Alemania - Bilbao, España - Veracruz, México.
7. Coral Container Line	13	Tampico, México - La Habana, Cuba - Veracruz, México.
8. Navesco	15	Tampico, México - Puerto Limón, Costa Rica - Cartagena, Colombia - Veracruz, México.
9. Naviera Mar América	10	Tampico, México - La Habana, Cuba.
10. Crowley American Transport Line	7	Tampico, México - Everglades, Jacksonville, Estados Unidos - Veracruz, Progreso, México.
11. Zim Container Line	15	Tampico, México - Houston, Estados Unidos - Kingstone, Jamaica.
12. Taday Marina Line	15	Tampico, México - La Habana, Cuba - Río Haina, Rep. Dominicana - Cristobal, Panamá - Veracruz, México.
13. PCC/Eberhard Linien	15	Tampico, México - Houston, Miami, Estados Unidos - Buenos Aires, Argentina - Santos, Río de Janeiro, Brasil - Puerto Cabello, Venezuela - Veracruz, Altamira, México
14. Associated Transport Line	15	Tampico, México - Houston, Everglades, Estados Unidos - Buenos Aires, Argentina - Santos, Río de Janeiro, Brasil
	15	Tampico, México - Houston, Estados Unidos - Esmeraldas, Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú - Arica, Valpariso, San Antonio, Chile.
	15	Tampico, México - Houston, Estados Unidos - Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Colombia - Puerto Cabello, Venezuela.
15. Melfi Marine Corporation	7	Tampico, México - La Habana, Cuba.
	12	Tampico, México - Río Haina, Rep. Dominicana - Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela - Guayaquil, Ecuador - Cristobal, Panamá - La Habana, Cuba - Veracruz, México.

### TUXPAN

1. Gulf Brige Ro-Ro	6	Tuxpan, México - Mobile, Estados Unidos
---------------------	---	---

### VERACRUZ

1. Transportación Marítima Mexicana	11	Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Miami, Estados Unidos - Valencia,
	8	Barcelona, España - Gia Tauro, La Spezia, Italia - Miami, Estados Unidos - Veracruz, México.
	18	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Charleston, Estados Unidos - Amberes, Bélgica - Rotterdam, Holanda - Thamesport, Inglaterra - Bremerhaven, Alemania - Le Havre, Francia - Charleston, Houston, Estados Unidos - Veracruz, México.
	8	Veracruz, México - Kingston, Jamaica - Aruba, Curacao, Ant. Holandesas - Cartagena, Colombia - San Juan, Puerto Rico - Altamira, Veracruz, México.
2. Lykes Line	8	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Salvador, Río de Janeiro, Santos, Brasil - Buenos Aires, Argentina - Itajai, San Francisco Do Sul, Paranagua, Santos, Río de Janeiro, Salvador, Brasil - Puerto Cabello, Venezuela - Veracruz, México.
	40	Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Savannah, Baltimore, New York, Estados Unidos - Ciudad del Cabo, Durban, Sudáfrica - Veracruz, México.
3. Ivaran Line	8	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Salvador, Río de Janeiro, Santos, Brasil - Buenos Aires, Argentina - Itajai, San Francisco Do Sul, Paranagua, Santos, Río de Janeiro, Salvador, Brasil - Puerto Cabello, Venezuela - Veracruz, México.
	8	Veracruz, México - Puerto Limón, Costa Rica - Cartagena, Colombia - Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela - Bridgetown, Antillas - San Juan, Puerto Rico - Río Haina, Rep. Dominicana - Altamira, Veracruz, México.
4. Caribbean General Maritime	8	Veracruz, Altamira, México - Houston, Freeport, Miami, Estados Unidos - Kingston, Jamaica - Veracruz, México
5. Coral Container Line	13	Veracruz, Tampico, México - La Habana, Cuba - Veracruz, México
	30	Veracruz, Tampico, México - Valencia, España - Genova, Italia - Barcelona, España - La Habana, Cuba - Veracruz, México
6. Contship Container Lines	15	Veracruz, Altamira, México - Miami, Estados Unidos - Valencia, Barcelona, España - Gia Tauro, La Spezia, Italia - Miami, Estados Unidos - Veracruz, México. Conexión a Las Palmas, Tenerife, Palma de Mayorca, Fos, Marsella, Alejandría, Port Said, Aqaba, Beirut, Haifa, Ashdod, Estambul, Izmir, Mersin, Lattakia, Casablanca, Túnez, Pireus, Limassol, Dubai, Karachi y Bombay

## SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS

Línea naviera	Frecuencia (días)	Rutas de origen y destino
7. Hapag Lloyd	8	Veracruz, Altamira, México - Amberes, Bélgica - Rotterdam, Holanda - Thamesport, Inglaterra - Bremerhaven, Bremen, Hamburgo, Alemania - Le Havre, Francia - Veracruz, México.
8. Panamaniam Carrier Corp.	20	Veracruz, Altamira, México - Houston, Miami, Estados Unidos - San Sebastian, Río de Janeiro, Brasil - Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina - Santos, San Francisco Do Sul, Brasil - Puerto Limón, Costa Rica - Veracruz, México.
9. Mar América	18	Veracruz, México - La Habana, Cuba - Veracruz, México.
10. K-Line	15	Southampton, Inglaterra - Valencia, España, Veracruz, México.
11. Cia. Sudamericana de Vapores	24	Veracruz, Altamira, México - Cartagena, Colombia - Puerto Cabello, Venezuela - Veracruz, México.
12. T. Marítima Grancolombiana	10	Veracruz, México - Cartagena, Barranquilla, Colombia - Cristobal, Panamá - Buenaventura, Colombia - Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú - San Antonio, Chile - Buenaventura, Colombia - Cristobal, Panamá - Cartagena, Colombia - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Altamira, Veracruz, México.
13. P & O Nedlloyd	14	Veracruz, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Altamira, México - Manzanillo, Panamá - Cartagena, Colombia - Puerto Cabello, Venezuela - Puerto España, Trinidad y Tobago - Fortaleza, Salvador, Santos, Paranagua, Itajai, Río Grande, Brasil - Montevideo, Uruguay - Buenos Aires, Argentina - Santos, Fortaleza, Brasil - Puerto España, Trinidad y Tobago - Cartagena, Colombia - Kingston, Jamaica - Veracruz, México.
14. Mexpress America Line	18	Veracruz, México - Houston, Estados Unidos - Tampico, México - Puerto Limón, Costa Rica - Barranquilla, Cartagena, Colombia - Matanzas, Cuba - Río Haina, Rep. Dominicana - San Juan, Puerto Rico - Veracruz, México.
	15	Veracruz, Coatzacoalcos, México - Canal de Panamá, Panamá - Buenaventura, Colombia - Esmeraldas, Ecuador - Antofagasta, Chile - Callao, Perú - San Antonio, Valparaiso, Chile - Tampico, Veracruz, México.
	30	Veracruz, Altamira, México - Houston, Estados Unidos - Río de Janeiro, Santos, Brasil - Buenos Aires, Argentina - San Francisco Do Sul, Brasil - Veracruz, México.
15. TBS de México	45	Veracruz, México - New Orleans, Estados Unidos - Tampico, México - Buenaventura, Colombia - Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú - San Antonio, Punta Arenas, Chile - Veracruz, México.
16. Associated Transport Line	14	Veracruz, México - Esmeraldas, Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú - Arica, Valparaiso, San Antonio, Chile - Tampico, México - Houston, Estados Unidos - Veracruz, México.
	14	Veracruz, Tampico, México - Houston, Estados Unidos - Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Colombia - Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela - Veracruz, México.
17. Nippon Yusen Kaisha Line NYK	10	Veracruz, México - Jacksonville, Estados Unidos - Veracruz, México.
18. Mediterranean Shipping Co.	8	Veracruz, Altamira, México - Houston, Freeport, Charleston, Estados Unidos - Amberes, Bélgica - Bremerhaven, Alemania - Wellington, Felixtown, Inglaterra - Veracruz, México.
19. Agromar Lines	25	Veracruz, Tampico, México - Río de Janeiro, Santos, Brasil - Buenos Aires, Argentina - Veracruz, México.
20. Crowley American Transport	8	Veracruz, Progreso, México - Everglades, Jacksonville, Estados Unidos - Progreso, Tampico, Veracruz, México.
	8	Veracruz, México - Puerto Cabello, Venezuela - Cartagena, Colombia - Manzanillo, Panamá - Houston, Estados Unidos - Tampico, Veracruz, México.
21. Libra	8	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Salvador, Río de Janeiro, Santos, Brasil - Buenos Aires, Argentina - Itajai, San Francisco Do Sul, Paranagua, Santos, Río de Janeiro, Salvador, Brasil - Puerto Cabello, Venezuela - Veracruz, México
22. D.S.R. / Stinnes	15	Veracruz, Tampico, México - La Guaira, Venezuela - Río Haina, Rep. Dominicana - San Juan, Puerto Rico - Amberes, Bélgica - Hamburgo, Alemania - Bilbao, España - San Juan, Puerto Rico - Río Haina, Rep. Dominicana - Veracruz, México.
23. International Maritime Shipping	45	Veracruz, México - Tampa, Cabo Cañaveral, Estados Unidos - Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela - Tampa, Cabo Cañaveral, Estados Unidos - Veracruz, México
24. Melbridge Container Line	15	Veracruz, Tampico, México - Liverpool, Inglaterra - Hamburgo, Alemania - Rotterdam, Holanda - Amberes, Bélgica - Bilbao, Barcelona, Valencia, España - Veracruz, México.
25. Melfi Marine	15	Veracruz, México - Río Haina, Rep. Dominicana - La Guaira, Puerto Cabello, Venezuela - Guayaquil, Ecuador - Buenaventura, Colombia - Tampico, Veracruz, México.
	15	Veracruz, Tampico, México - Puerto Limón, Costa Rica - Cristobal, Panamá - Veracruz, México

## SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS

Línea naviera	Frecuencia (días)	Rutas de origen y destino
26. Nordana Line	14	Veracruz, México - Houston, Charleston, Baltimore, New York, Estados Unidos - Barcelona, España - Génova, Italia - Alejandría, Egipto - Limassol, Chipre - Beirut, Líbano - Latakia, Siria - Mersin, Izmir, Turquía - Piraeus, Grecia - Livorno, Génova, Italia - Marsella, Francia - Barcelona, Valencia, Cádiz, España - San Juan, Puerto Rico - Río Haina, Rep. Dominicana - Puerto Limón, Costa Rica - Puerto Cortéz, Honduras - Santo Tomás de Castilla, Guatemala - Veracruz, México.
27. Sea-Land Service, Inc.	7	Veracruz, México - Houston, Everglades, Freeport, Charleston, Estados Unidos - Algeciras, España - Génova, Italia - Valencia, Algeciras, España - Charleston, Freeport, Miami, Estados Unidos, Veracruz, México.
28. Maersk Line	15	Veracruz, México - Charleston, Estados Unidos - Le Havre, Francia - Felixtowe, Inglaterra - Bremerhaven, Alemania - Rotterdam, Holanda - Barcelona, España - Génova, Livorno, Italia - Valencia, España - Veracruz, México.
	8	Veracruz, México - Manzanillo, Panamá - Puerto Cabello, Venezuela - Cartagena, Barranquilla, Colombia - La Guaira, Maracaibo, Venezuela - Puerto España, Trinidad y Tobago - Oranjestad, Willemstad, Antillas Holandesas - Santa María, Buenaventura, Colombia - Manta, Ecuador - Callao, Perú - Arica, San Antonio, Chile - Altamira, Veracruz, México.
29. Taday Marine ( Cubalse )	30	Veracruz, Tampico, México - La Habana, Cuba - Río Haina, Rep. Dominicana - Cristobal, Panamá - Progreso, Veracruz, México
30. VW Transport	10	Veracruz, México - Boston, Wilmington, Estados Unidos - Brunswick, Alemania - Veracruz, México.
31. Cargo Port Transportation	30	Veracruz, México - Cartagena, Colombia - Puerto Cabello, Venezuela. Otros destinos del Caribe sin carga fija
32. Zim Line Container	14	Veracruz, México - Houston, Estados Unidos - Kingston, Jamaica - Veracruz, México.
33. Safbank	30	Veracruz, México - Houston, Mobile, New Orleans, Savannah, Baltimore, New York, Estados Unidos - Ciudad del Cabo, Durban, Sudáfrica - Veracruz, México.
34. Stolt Nielsen	10	Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Estados Unidos - Veracruz, México.
35. Global Lines	18	Veracruz, Altamira, México - Buenos Aires, Argentina - Itajaí, Santos, Brasil - Veracruz, México.

### COATZACOALCOS

1. Chemical Tankers of America	6	Coatzacoalcos, México - Houston, Estados Unidos.
2. Naviera Armamex, S.A. de C.V.	10	Coatzacoalcos, Cd. del Carmen, México.
3. Navimin	24	Coatzacoalcos, México - Tampa, Estados Unidos.
4. Odffjell Tankers, A.S.	12	Coatzacoalcos, México - Rotterdam, Holanda.
5. Pacnav, S.A. de C.V.	18	Coatzacoalcos, México - New Orleans, Estados Unidos.
6. PMI Trading Limited	10	Coatzacoalcos, México - Houston, Estados Unidos.
7. Stolt Nielsen, Inc.	24	Coatzacoalcos, México - Houston, Estados Unidos.
8. Sunbulk Shipping	48	Coatzacoalcos, Tampico, México.

## SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS

Línea naviera	Frecuencia (días)	Rutas de origen y destino
<b>CAMPECHE (API ESTATAL)</b>		
1. Armamex y Pemex	-	Cd. del Carmen, Coatzacoalcos, Progreso, Frontera, Tampico, Salina Cruz, México.
2. Líneas menores (19)	-	Cayo Arcas, Coatzacoalcos, Frontera, Tampico, Veracruz, Progreso, México.
<b>PROGRESO</b>		
1. Línea Peninsular	7	Progreso, México - Mississippi, Estados Unidos.
2. Crowley American Transport	7	Veracruz, Progreso, México - Everglades, Jacksonville, Estados Unidos - Progreso, Tampico, Veracruz, México.
3. Cubalse	15	Veracruz, Tampico, México - La Habana, Cuba - Río Haina, Rep. Dominicana - Cristobal, Panamá - Progreso, Veracruz, México.
4. Commodore Cruise Line	7	Progreso, México - New Orleans, Estados Unidos.
<b>QUINTANA ROO (API ESTATAL)</b>		
1. Marítima Chankanaab S.A. De C.V.	1	Cozumel, Puerto Morelos, Cozumel, México
2. Hyde Shipping Co.	-	Miami, Estados Unidos - Puerto Morelos, México - Roatan, Honduras.

**MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL POR TIPOS DE CARGA 2000**  
**CABOTAJE**

(toneladas)

PUERTOS	GENERAL SUJETA			GENERAL CONTENETIZADA			GRANEL AGRICOLA			GRANEL MINERAL			PETROLEO Y DERIVADOS			OTROS FLUIDOS			TOTAL				
	LITORAL	ENT	SAL	SUMA	ENT	SAL	SUMA	ENT	SAL	SUMA	ENT	SAL	SUMA	ENT	SAL	SUMA	ENT	SAL	SUMA	ENT	SAL	SUMA	
ROSARIO, B.C.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,697,969	-	1,697,969	-	-	-	1,697,969	-	-	1,697,969
EL SAUZAL, B.C.	57,216	234	57,450	-	-	-	-	-	-	171,393	-	171,393	-	95	95	-	-	-	-	228,609	329	228,938	
ENSENADA, B.C.	122,839	654	123,493	-	-	-	-	-	-	807,511	-	807,511	-	-	-	-	-	-	-	930,350	654	931,004	
ISLA CEDROS, B.C.	471	79	550	-	-	-	-	-	-	7,390,896	-	7,390,896	-	5,266	5,266	-	-	-	-	7,396,633	79	7,396,712	
GUERRERO NEGRO, B.C.S.	-	44	44	-	-	-	-	-	-	-	-	7,391,035	-	-	-	-	-	-	-	-	7,391,079	7,391,079	
SAN CARLOS, B.C.S.	41,947	-	41,947	-	-	-	8,334	-	8,334	-	-	-	-	39,930	-	39,930	-	-	-	90,211	-	90,211	
LA PAZ, B.C.S.	547,909	326,147	874,056	-	-	-	-	-	-	160,036	-	160,036	-	530,885	-	530,885	-	-	-	1,238,830	326,147	1,564,977	
POHLINGUE, B.C.S.	472,440	239,086	711,526	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	472,440	239,086	711,526	
SAN JUAN DE LA COSTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,163,317	-	1,163,317	-	-	-	-	-	-	-	1,163,317	
SAN MARCOS, B.C.S.	5,908	669	6,577	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,908	669	6,577	
PUNTA STA MARIA, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,963	6,963	-	-	-	-	-	6,963	6,963	
SANTA ROSALIA, B.C.S.	11,310	12,414	23,724	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,220	-	47,220	-	-	-	58,530	12,414	70,944	
GUAYMAS, SON.	11,918	12,051	23,969	-	-	-	-	-	-	22,682	10,167	32,849	1,972,006	52,757	2,024,763	-	30,046	30,046	2,006,606	105,021	2,111,627		
TOPOLOAMPO, SIN.	451,204	716,882	1,168,086	-	-	-	-	379,618	379,618	26,470	145,359	171,829	2,046,501	-	2,046,501	-	-	-	2,324,175	1,241,859	3,766,034		
HAZATLAN, SIN.	214,081	240,544	454,625	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,606,928	-	1,606,928	-	-	-	1,821,009	240,544	2,061,553		
VALLARTA, JAL.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
HANZANILLO, COL.	-	81,866	81,866	-	-	-	-	-	-	-	-	2,125,316	2,125,316	2,053,972	-	2,053,972	-	-	-	2,053,972	2,207,182	4,261,154	
LAZARO CARDENAS, MICH.	1,483	168,082	169,567	-	-	-	282,235	-	282,235	3,242,020	111,668	3,353,688	2,201,548	-	2,201,548	-	-	-	5,727,288	279,750	6,007,038		
ACAPULCO, GRO.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	486,359	-	486,359	-	-	-	-	486,359	486,359	486,359	
SALINA CRUZ, OAX.	441	-	441	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,354,487	12,354,487	-	-	-	-	441	12,354,487	12,354,928	
PUERTO HADERO, CHIS.	35,383	-	35,383	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35,383	35,383	35,383	

SUMA PACIFICO	1,974,552	1,798,752	3,773,304	-	-	-	290,569	379,618	670,187	11,821,008	10,953,825	22,774,833	12,688,584	12,407,339	25,095,923	-	30,046	30,046	26,724,713	25,569,580	52,344,293
---------------	-----------	-----------	-----------	---	---	---	---------	---------	---------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	---	--------	--------	------------	------------	------------

ALTAMIRA, TAMPS.	-	1,290	1,290	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93,202	-	93,202	93,202	1,290	94,492
TAMPICO, TAMPS.	9,032	139,147	148,179	-	-	-	-	-	-	343,444	343,444	543,525	656,760	1,200,285	-	-	-	-	552,557	1,139,351	1,691,908	
TUXPAN, VER.	209	16,449	16,658	-	-	-	-	-	-	-	-	2,074,920	56,789	2,131,709	14,841	-	14,841	2,089,970	73,438	2,163,408		
VERACRUZ, VER.	-	461	461	-	-	-	-	-	-	-	-	384,019	-	384,019	-	-	-	-	384,019	461	384,480	
COATZACOALCOS, VER.	-	-	-	-	-	-	59,424	-	59,424	349,495	349,495	-	-	-	-	-	-	-	408,919	408,919	408,919	
PAJARITOS, VER.	2,400	18,761	21,161	-	-	-	-	-	-	13,736	1,200	14,936	416,241	5,052,212	5,468,453	72,914	-	72,914	505,291	5,072,173	5,577,464	
MINATITLAN, VER.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DOS ROCAS, TAB.	1,573	5,234	6,807	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,630	45,630	-	-	-	1,573	50,864	52,437	
FRONTERA, TAB.	1,569	480	2,049	-	-	-	-	-	-	-	2,730	2,730	-	-	-	-	1,737	2,265	4,002	3,306	5,475	8,781
CD. DEL CARMEN CAMP.	46,509	76,429	122,938	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,962	30,962	-	-	-	77,471	76,429	153,900	
CAMPESIL, CAMP.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
LEONA, CAMP.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,191,645	1,191,645	-	-	-	-	1,191,645	1,191,645	1,191,645	
CATO ARCAS, CAMP.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
PROGRESO, YUC.	83,534	1,439	84,973	19,158	4,901	24,059	59,424	-	-	-	-	-	-	1,272,972	1,272,972	-	-	-	1,375,664	6,540	1,382,004	
PUNTA SAM, Q. ROO	105,080	198,878	303,958	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	105,080	198,878	303,958	
ISLA MUJERES, Q. ROO	198,878	105,080	303,958	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	198,878	105,080	303,958	
HÓRREOS, Q. ROO	199,676	512,186	711,862	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	199,676	512,186	711,862	
PLATA DEL CARMEN, Q. ROO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
COZUMEL, Q. ROO	338,962	184,442	723,404	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,979	-	24,979	-	-	-	563,941	184,442	748,383	
PUNTA VENADO, Q. ROO	9,126	26,776	35,902	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,126	26,776	35,902	

SUMA GOLFO Y CARIBE	1,196,548	1,287,252	2,483,800	19,158	4,901	24,059	59,424	-	59,424	363,231	347,374	710,605	5,939,263	5,811,391	11,750,654	182,694	2,265	184,959	7,260,318	7,453,183	15,213,501
---------------------	-----------	-----------	-----------	--------	-------	--------	--------	---	--------	---------	---------	---------	-----------	-----------	------------	---------	-------	---------	-----------	-----------	------------

TOTAL CABOTAJE	3,171,100	3,086,004	6,257,104	19,158	4,901	24,059	349,993	379,618	729,611	12,184,239	11,301,199	23,485,438	18,627,847	18,218,730	36,846,577	182,694	32,311	215,005	34,535,031	33,022,763	67,557,794
----------------	-----------	-----------	-----------	--------	-------	--------	---------	---------	---------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	---------	--------	---------	------------	------------	------------

MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL POR TIPOS DE CARGA 2000

ALTIURA  
(toneladas)

PUERTOS	GENERAL SUelta			GENERAL CONTENEDORIZADA			GRANEL AGRICOLA			GRANEL GENERAL			PETROLEO Y DERIVADOS			OTROS FLUIDOS			TOTAL DE ALTIURA		
	LITORAL	IMP	EXP	SUMA	IMP	EXP	SUMA	IMP	EXP	SUMA	IMP	EXP	SUMA	IMP	EXP	SUMA	IMP	EXP	SUMA		
ROSARIO, B.C.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
EL SAUZAL, B.C.	160	2,709	2,869	-	-	-	-	-	-	296,977	296,977	-	-	1,129,443	-	-	-	-	1,129,443	160	
ENSENADA, B.C.	60,940	575	61,535	73,932	76,919	150,851	-	-	-	426,300	426,300	-	-	-	-	-	-	-	134,892	503,794	
ISLA CIBOLA, B.C.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,446,275	7,446,275	-	-	-	-	-	-	-	-	7,446,275	
GUERRERO NEGRO, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SAN CARLOS, B.C.S.	3,265	-	3,265	1,591	-	1,591	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,856	
LA PAZ, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	173,426	-	-	-	-	-	173,426	
MOCHINGUE, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,517	6,495	9,012	-	-	-	-	-	-	-	2,517	
SAN JUAN DE LA COSTA, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SAN MARCOS, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,111,523	2,111,523	-	-	-	-	-	-	-	-	2,111,523	
PUNTA STA MARIA, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	798,496	798,496	-	-	-	-	-	-	-	-	798,496	
SANTA ROSALIA, B.C.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
GUAYMAS, SON.	10,199	19,493	29,692	4,951	-	4,951	169,385	554,378	773,763	80,897	67,195	148,092	543,200	-	-	543,200	392,970	392,970	808,632	1,034,036	
TOPICKORAPPO, SIN.	60,181	-	60,181	-	-	-	45,863	-	45,863	175,703	-	175,703	-	-	-	-	-	-	-	281,747	
MAZATLAN, SIN.	56,652	3,612	60,264	12,460	136,426	148,886	-	5,004	5,004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,112	
YALLARTA, JAL.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
MANIZANILLO, COL.	602,492	65,484	666,176	2,192,252	1,157,758	3,350,010	688,801	6,411	695,212	1,112,771	299,718	1,412,489	1,507,255	-	-	1,507,255	65,153	20,789	85,942	6,168,924	
LASABO CARDENAS, MICH.	35,040	2,688,826	2,723,866	2,580	436	3,016	459,913	-	459,913	6,824,296	474,989	7,299,285	1,590,995	-	-	1,590,995	-	-	-	8,912,824	
ACAPULCO, GRO.	4,086	51,078	55,164	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,086	
SALINA CRUZ, OAX.	4,424	-	4,424	880	47,656	48,536	-	-	-	58,394	-	58,394	-	-	-	-	4,327,254	4,327,254	35,299	4,410,209	
PUEBLO MAZILLO, CHI.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>SUMA PACIFICO</b>	<b>837,659</b>	<b>2,829,272</b>	<b>3,667,436</b>	<b>2,288,646</b>	<b>1,419,195</b>	<b>3,707,841</b>	<b>1,361,962</b>	<b>565,791</b>	<b>1,927,735</b>	<b>8,254,578</b>	<b>11,927,968</b>	<b>20,182,546</b>	<b>4,946,318</b>	<b>4,327,254</b>	<b>9,271,573</b>	<b>65,153</b>	<b>449,058</b>	<b>514,211</b>	<b>17,254,217</b>	<b>21,519,045</b>	<b>39,273,362</b>
ALTAMIRA, TAMPS.	219,028	97,011	316,039	519,019	1,122,990	1,642,009	359,674	-	359,674	1,047,942	231,751	1,279,693	-	-	-	-	2,050,301	9,625	2,059,926	4,195,944	
TAMPICO, TAMPS.	836,635	410,646	1,247,281	81,277	263,212	344,489	151,128	11,206	162,334	221,827	1,434,388	1,656,215	1,556,819	1,155,954	2,692,773	59,177	59,177	2,807,686	3,334,583	6,142,269	
TUXPAN, VER.	230,875	8,315	239,190	949	647	1,596	992,639	-	992,639	155,151	-	155,151	6,216,751	192,884	195	194,079	7,790,249	9,157	7,799,406	-	
VERACRUZ, VER.	1,252,757	721,291	1,974,048	2,404,811	1,520,991	3,925,802	5,551,384	-	5,551,384	1,336,389	-	1,336,389	-	763,126	116,210	879,336	11,708,467	2,358,492	13,666,959	-	
COATEPECALCO, VER.	15,002	125,672	140,674	-	-	-	644,112	-	644,112	331,567	-	331,567	-	330,515	813,381	1,143,894	1,321,196	939,653	2,260,219	-	
PAJARITOS, VER.	310	10,560	10,870	-	-	-	-	-	-	1,215,080	122,708	1,347,788	3,285,624	23,044,139	26,329,763	384,822	41,017	425,839	4,885,836	23,223,424	
MINATITLAN, VER.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DOS BOCAS, TAB.	6,818	1,347	8,165	-	-	-	-	-	-	353	-	353	103	23,049,229	23,049,332	-	-	-	7,274	23,056,576	
FRONTERA, TAB.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
CD. DEL CARMEN, CAMP.	23,525	13,655	37,180	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,525	
CAMPICHE, CAMP.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32,375	-	32,375	-	-	-	-	-	-	-	32,375	
CELEMA, CAMP.	-	1,079	1,079	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,079	
CAYO BICAL, CAMP.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,134,011	42,134,011	-	-	-	-	42,134,011	
PROGRESO, YUC.	13,895	21,026	34,921	165,023	130,256	295,279	1,435,603	-	1,435,603	-	-	-	-	-	-	45,285	-	45,285	1,659,806	151,282	
PUNTA SAM, Q.ROO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ISLA MUJIELES, Q.ROO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
MOCTEZ, Q.ROO	2,465	944	3,409	24,684	1,433	26,117	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,149	
PLATA DEL CARMEN, Q.ROO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
COZUMEL, Q.ROO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
PUNTA YEMADO, Q.ROO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,000	20,000	6,667,672	6,667,672	-	-	-	-	-	-	6,687,672	
<b>SUMA GOLFO Y CARIBE</b>	<b>2,401,210</b>	<b>1,411,546</b>	<b>4,012,856</b>	<b>3,195,763</b>	<b>3,039,279</b>	<b>6,235,042</b>	<b>9,166,915</b>	<b>31,206</b>	<b>9,198,121</b>	<b>4,288,709</b>	<b>8,456,469</b>	<b>12,744,278</b>	<b>11,039,297</b>	<b>89,383,333</b>	<b>100,422,630</b>	<b>3,767,933</b>	<b>1,039,605</b>	<b>4,807,538</b>	<b>34,059,527</b>	<b>103,361,888</b>	<b>132,421,215</b>
<b>TOTAL ALTIURA</b>	<b>3,438,969</b>	<b>4,241,323</b>	<b>7,880,292</b>	<b>5,484,609</b>	<b>4,458,274</b>	<b>9,943,133</b>	<b>10,530,877</b>	<b>598,999</b>	<b>11,277,876</b>	<b>12,547,887</b>	<b>20,384,437</b>	<b>32,927,324</b>	<b>15,983,616</b>	<b>93,710,587</b>	<b>109,694,203</b>	<b>3,833,086</b>	<b>1,488,663</b>	<b>5,321,747</b>	<b>51,813,844</b>	<b>124,880,233</b>	<b>176,694,527</b>
<b>TOTAL ALTIURA Y CAROTAI</b>			<b>13,937,396</b>			<b>9,967,192</b>			<b>11,857,487</b>			<b>56,412,762</b>		<b>148,540,780</b>		<b>5,536,754</b>				<b>244,257,371</b>	

**EVOLUCION DE LAS TARIFAS  
EN LOS PRINCIPALES PUERTOS NACIONALES**

(ENERO DE 1995 - MARZO 2000)

**MANIOBRAS**

PUERTO	GRANEL AGRICOLA			GRANEL MINERAL			UNITIZADA O PALETIZADA			FRACCIONADA HASTA 51 KGS.			CONTENEDORES		
	CUOTAS NOMINALES A MARZO DE 2000	CUOTAS DE ENERO 1995 A PESOS DE MARZO DE 2000	VARIACION %	CUOTAS NOMINALES A MARZO DE 2000	CUOTAS DE ENERO 1995 A PESOS DE MARZO DE 2000	VARIACION %	CUOTAS NOMINALES A MARZO DE 2000	CUOTAS DE ENERO 1995 A PESOS DE MARZO DE 2000	VARIACION %	CUOTAS NOMINALES A MARZO DE 2000	CUOTAS DE ENERO 1995 A PESOS DE MARZO DE 2000	VARIACION %	CUOTAS NOMINALES A MARZO DE 2000	CUOTAS DE ENERO 1995 A PESOS DE MARZO DE 2000	VARIACION %
<b>VERACRUZ, VER.</b> CICECAVE	41.18	67.42	-38.9%	56.47	92.42	-38.9%	77.77	116.08	-33.0%	116.69	187.09	-37.6%	1,698.55	1,863.04	-8.8%
<b>MANZANILLO, COL.</b> SPM,OCUPA,OPM	30.00	49.58	-39.5%	30.00	47.73	-37.2%	72.00	90.03	-20.0%	87.00	117.89	-26.2%	1,836.00	1,756.53	4.5%
<b>LAZARO CARDENAS, MICH.</b> SPLC,OM,APLC.	27.70	37.95	-27.0%	36.27	53.92	-32.7%	58.20	86.46	-32.7%	79.25	117.77	-32.7%	1,247.40	1,983.98	-37.1%
<b>ALTAMIRA, TAMPS.</b> GUA,PM,ATP.	N/A	59.05	N/A	N/A	80.89	N/A	100.00	97.84	2.2%	167.00	157.69	5.9%	1,820.00	1,983.98	-8.3%
<b>TAMPICO, TAMPS.</b> GUA.	48.17	59.05	-18.4%	65.97	80.89	-18.4%	79.80	97.84	-18.4%	128.62	157.69	-18.4%	1,117.61	1,370.22	-18.4%
<b>PROMEDIO PONDERADO POR TIPO DE CARGA</b>			-35.2%			-34.1%			-20.7%			-32.1%			-8.7%
<b>PROMEDIO PONDERADO POR EL TOTAL DE LA CARGA</b>						-21.6%									

EL DEFLACTOR ASCIENDE A 3 0757 (NPC MAR-00 = 317.595 / NPC DIC-94 = 103.257)