



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE  
MÉXICO



ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"CAMPUS ARAGÓN"

**"EL PUERTO DE VERACRUZ FRENTE A LA OPTIMIZACIÓN  
DE SU INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA  
DENTRO DE LA GLOBALIZACIÓN 1998-2003"**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN RELACIONES  
INTERNACIONALES

PRESENTAN:

**ROSALBA GARCÍA AGUIRRE  
HÉCTOR EDUARDO LARA GARCÍA**

ASESOR: LIC. LUIS MANUEL LÓPEZ ROJAS

MÉXICO

2004



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*“YO NO FRACASÉ 1000 VECES, EL FOCO FUE  
UN INVENTO QUE ME TOMO 1001 PASOS”.*

*T. A .EDISON*

**AGRADECIMIENTOS**  
**ROSALBA Y HÉCTOR**

**A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
**ENEP ARAGÓN**

Por su formación y hacer de nosotros personas justas y responsables.

**A TODOS NUESTROS PROFESORES**

Por su dedicación y compromiso.

**A LA COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE**  
**A LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ**  
**A INTERNACIONAL DE CONTENEDORES ASOCIADOS DE VERACRUZ**  
**A LA ADUANA DE VERACRUZ**  
**Y A LA ASOCIACIÓN DE AGENTES NAVIEROS A.C.**

A todas las personas por su tiempo y paciencia que tuvieron con nosotros y que amablemente nos ayudaron ya que de no ser así ésta investigación no hubiera sido posible, muchas gracias.

*DEDICATORIAS*  
ROSALBA

*A mi hija* por ser mi mejor motor para salir adelante. Eres la mayor alegría y satisfacción de mi vida, gracias por existir.

*A mi esposo* por su apoyo y su lucha constante.

*A mi madre* por dedicarme incondicionalmente el tiempo que yo requería y por todo el amor que me ha dado. Te amo y te admiro.

*A mi padre*, gracias por todo el apoyo moral y económico que me has dado, pero sobre todo por entenderme y respetar mis decisiones. Te amo

*A mis hermanos* por darme cariño y apoyarme, además de ser mi ejemplo Enrique por ser un padre ejemplar, Fernando por tu responsabilidad, cariño y apoyo, Luis por tu lucha. Y a toda mi familia gracias por su energía.

*A una gran amiga*, que me enseñó el significado de valentía. Te extraño.

*A mis amigos*, por su apoyo, comprensión, pero sobre todo por escucharme.

*A todas las personas* que en algún momento de mi vida estuvieron conmigo y me tendieron una mano.

*A Lic. Luis M. López* por su valioso tiempo, confianza y profesionalismo.

*A la Mtra. Cristina Pelayo* por el apoyo, impulso y confianza que me brindó.

*A todos mis compañeros* de trabajo que me brindaron fuerza, respeto y mucho apoyo.

# ÍNDICE

Pág.

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>I</b>
<b>CAPITULO I. SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO</b>	<b>6</b>
1.1 Definición y clasificación de los principales puertos mexicanos	10
1.2 Marco regulatorio del Sistema portuario Mexicano	21
1.3 Estructura del Sistema Portuario Mexicano	25
1.4 Avances del Sistema Portuario Mexicano	32
<b>CAPÍTULO II. ANTECEDENTES DEL PUERTO DE VERACRUZ</b>	<b>45</b>
2.1 Colonia	47
2.2 Porfiriato	53
2.3 Evolución del Puerto de Veracruz de 1920 a 1993	58
<b>CAPÍTULO III. COMPETITIVIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA DEL PUERTO DE VERACRUZ</b>	
<b>PRACTICA DE CAMPO</b>	<b>65</b>
3.1 Privatización del Puerto de Veracruz	66
3.1.1 Objetivos de la concesión	67
3.1.2 Trabajos de la concesión	68
3.2 Situación actual de la logística	72
3.2.1. Aduana de Veracruz	72
3.2.2 Requisitos legales de importación y exportación que se requieren en el Puerto de Veracruz	75
3.2.3 Resultados de la logística: movimiento de carga y descarga de mercancías en el Puerto de Veracruz 2000 – 2003	81
3.3 Infraestructura total del Puerto de Veracruz	83
3.3.1 Administración Portuaria Integral de Veracruz	89
3.3.2 Empresas cesionarias y servicios que prestan	91
3.3.3 Asociación de Agentes Navieros (AMANAC)	97
3.4 Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE) servicios, tarifas e infraestructura	99
3.5 Transporte Multimodal	109
<b>CAPÍTULO IV. PLAN DE OPTIMIZACIÓN</b>	<b>112</b>
4.1 Capacidad del puerto	113
4.2 Organización y/o distribución del puerto	115
4.3 Infraestructura	117
4.4 Tarifas	119
4.5 Participación del Estado y de las empresas privadas en el mejoramiento del puerto	120
4.6 Aduana	122

4.7 Personal	123
4.8 Bodegas de Abandono	123
4.9 Transporte Multimodal	125
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>126</b>
<b>GLOSARIO</b>	<b>130</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>136</b>
<b>FUENTES DE CONSULTA</b>	<b>144</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>144</b>
<b>HEMEROGRAFÍA</b>	<b>147</b>
<b>FUENTES ELECTRÓNICAS</b>	<b>148</b>
<b>DEPENDENCIAS</b>	<b>151</b>
<b>FUENTES VIDEOGRÁFICAS</b>	<b>151</b>
<b>FUENTES VIVAS</b>	<b>151</b>

## INTRODUCCIÓN

Durante toda la vida del ser humano como en la de las naciones, se ha visto en la necesidad de intercambiar mercancías para el sustento de cada uno de los pueblos, el primer medio para poder comunicar o transportar bienes y personas entre países fue el marítimo, actualmente en plena era de la globalización enfrentamos un crecimiento en las relaciones comerciales de nuestro país. México ha establecido diversos tratados comerciales, por lo que debería contar con los recursos para satisfacer sus propias necesidades de medios de transporte, pero también es cierto que estos tratados han sobrepasado el límite de modernidad en cuanto a infraestructura y calidad de nuestras formas de transporte para el comercio internacional y nacional.

En cuanto al sistema portuario de nuestro país observamos que presenta carencias y limitaciones tanto en infraestructura, modernidad y logística, por lo que analizamos la situación actual y la importancia que tiene para México ampliar y modificar el sistema para el buen funcionamiento de ambos litorales (Golfo y Pacífico); así como dar a conocer algunas alternativas que se han abordado por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en coordinación con la Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

Es cierto que a partir del sexenio del ex Presidente Carlos Salinas de Gortari, se superaron grandes deficiencias mediante las privatizaciones de los puertos, también es cierto que algunas fallas han persistido por mucho tiempo y que la modernidad de la infraestructura y algunos otros conceptos básicos para la buena actividad de los puertos siguen estancados y no se han hallado los verdaderos problemas del sistema portuario, consecuentemente en la presente administración se han retomado algunos trabajos y se han logrado pequeños avances, pero el tiempo y las relaciones comerciales que tiene el país se están consumiendo los proyectos que se tienen para que los puertos mexicanos estén a la vanguardia.

Por ello surgió la inquietud de realizar este trabajo de investigación, en donde analizamos de manera específica el transporte marítimo existente en nuestro país, pero en especial nos guiamos hacia el Golfo de México a nuestro principal puerto por movimiento de carga y la segunda por el número de impuestos recaudados, estamos hablando del Puerto de Veracruz, el cual está en la clasificación de altura por ser el principal acceso de México a la Cuenca del Atlántico, en especial, a las costas este de América del Norte (Estados Unidos y Canadá), Centro y Sudamérica, así como Europa y África tanto para sus importaciones como para sus exportaciones.

Además de ser el enlace entre todas estas zonas, Veracruz es de suma importancia para el comercio interior ya que domina una zona estratégica por su posición geográfica y por las zonas de influencia a las que cubre.



La presente investigación pretende realizar un estudio en la infraestructura que tiene actualmente el país, así como el tipo de movimiento de carga predominante para así ubicar cuales son las principales carencias tanto de todos los puertos nacionales pero en especial del Puerto de Veracruz.

Para entender mejor las exigencias que atrae la globalización Victor Flores Olea en su libro "Crítica de la globalidad". "Explica la liberación en nuestros tiempos" en donde habla de un proceso de intensa homogeneización e internacionalización de los sistemas productivos, comerciales y financieros, en la cual la expansión de los mercados adquiere cualidades distintas ligados en principio al desarrollo científico, tecnológico y productivo en la economía mundial.

La producción, el financiamiento y la comercialización globalizadora presuponen también la construcción de condiciones propicias para el tránsito libre y fluido de las mercancías o servicios entre las naciones.

Las comunicaciones siempre han sido una necesidad para el traslado de personas y mercancías, pero con el tiempo se han tenido que renovar para satisfacer dichas necesidades. Hoy en día tanto para el individuo como para las naciones son de suma importancia, ya que se han convertido en el centro de las economías, pues sin ellas el comercio nacional e internacional no se podrían realizar, por lo que hoy lo que llamamos globalidad o globalización parte de, *las comunicaciones, el comercio.*

Es un proceso que generaliza las comunicaciones, las economías, sociedades y culturas, donde se desarrollan y aplican las tecnologías de la comunicación y la informática, junto con los acuerdos entre los Estados para facilitar todo tipo de intercambios, desregulaciones, eliminación de barreras arancelarias y otros impedimentos a una mayor interrelación económica entre pueblos y Estados.

México, al participar dentro de dicha apertura comercial, adquiere la necesidad y obligación de estandarizar a nivel internacional sus puntos de intercambio comercial más importantes, en este caso el Puerto de Veracruz.

Un punto que señala la teoría de la globalización es la imperante necesidad de aportar beneficios económicos por medio del comercio o la inversión para todos los miembros que forman parte de la misma, por lo cual creemos conveniente que dicha teoría aplicada a las necesidades de México en el ámbito comercial y a las del Puerto de Veracruz como enlace del comercio podrá recibir en forma directa beneficios que se verían enmarcados por un mayor movimiento económico, laboral y una mejor calidad en sus servicios.

De igual manera toda la apertura que implica la globalización y la necesidad de un tránsito libre y de un mayor movimiento de mercancías o servicios entre los miembros de una comunidad globalizada representa beneficios a la misma, por ende implican necesidades de renovación de todo su aparato comercializador.

Lo anterior se relaciona ya que en la actualidad México en materia de puertos, enfrenta graves problemas, tanto en competitividad como en los altos costos de los servicios portuarios.

Todavía muy lejos de ser comparables con las instalaciones de los principales socios comerciales de México, los puertos guardan su vasto potencial, en espera de dejar de ser almacenes o bodegas para convertirse en verdaderos centros de movilización de mercancía.

Para ello realizamos cuatro capítulos de investigación. En el primero estudiamos el Sistema Portuario Nacional en donde se ve el impulso que se le ha dado a partir del sexenio de Ernesto Zedillo quién se vio en la necesidad de darle seguimiento al impulso de todo el sistema de transportes del país, basándose en las privatizaciones de los puertos que se empezaron a dar en 1993. Para el actual presidente Vicente Fox Quesada, no fue fácil ya que acarrea varios tratados de libre comercio y escasos 6 años de privatización de sólo 16 puertos.

También en el primer capítulo definimos y clasificamos los principales puertos de nuestro país especialmente los que ya estaban privatizados y que cuentan con una Administración Portuaria Integral, de estos puertos está la clasificación según el tipo de movimiento predominante.

Al analizar los puertos que están a cargo de las API'S era importante mencionar ¿qué son estas?, ¿cómo se manejan?, ¿cuáles son sus actividades como administradoras?, sus responsabilidades, actividades y funciones. Era importante estudiar el organigrama de la SCT para poder ver en qué rango estaba la Dirección de Marina Mercante y las API'S las cuales tienen trabajos en común para el desarrollo de los puertos nacionales en cuanto a la promoción, ejecución de autoridad y optimización de la infraestructura entre otros.

Desde luego, es necesario resaltar las perspectivas de estas instituciones para el mejoramiento, eficacia y crecimiento del Sistema Portuario Nacional de 1998 al 2003. El Interés por analizar este periodo se origina de la importancia que representan los dos últimos años del gobierno de Ernesto Zedillo, entendemos este periodo como el tiempo exacto en el cual se muestran los primeros resultados de la privatización de los puertos mexicanos, la cual da inicio en 1993, tocando el turno al puerto de Veracruz en el año de 1994, ya abarcados cuatro años del inicio de la privatización surge el interés por analizar los avances que se lograron y además por observar si en los tres primeros años del Presidente Vicente Fox Quesada, se han dado seguimiento a los proyectos planteados y se han cubierto las expectativas de crecimiento.

En el segundo capítulo tuvimos la oportunidad de conocer la historia del puerto de Veracruz desde su nacimiento como primer puerto del continente con la llegada de los españoles. Empezamos dando un recorrido geográfico por el Estado de Veracruz, para ver sus características físicas, la zona de influencia que hay con los estados de la república, su actividad productiva en los principales sectores.

En la historia del Puerto de Veracruz se pueden resaltar varios puntos desde la colonia en donde se señala la llegada de Hernán Cortés, seguido al arribo se vio frecuentemente el saqueo de las piedras preciosas y de otros materiales por parte de los españoles lo que provocó que creciera el puerto ya que el comercio lo exigía.

Durante el Porfiriato, el puerto se expande aún más ya que en este período se realizan distintas obras de las cuales en la actualidad todavía resaltan como lo es el ferrocarril que enlaza el puerto con la Ciudad de México entre otras.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el puerto se vio muy afectado ya que la mayoría de la población era netamente activa gracias a las actividades portuarias y sin tener un gran desarrollo en el sureste, Veracruz el que más sintió los conflictos internacionales, por la disminución de la llegada de buques extranjeros.

Para los siguientes años no pararon los avances en muelles, rompeolas, malecones, etc., que exigían las nuevas relaciones comerciales que prevalecían en esas épocas.

No podíamos dejar de mencionar la privatización que se dio en enero de 1994 donde el puerto se descentralizó y paso a manos de APIVER (Administración Portuaria Integral de Veracruz) y la licitación de la terminal de contenedores un año después.

En el capítulo tercero hicimos una investigación de campo al Puerto de Veracruz, donde realizamos algunas entrevistas a los gerentes de algunas líneas navieras, visitamos las instalaciones de la Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER), la aduana y conocimos toda la infraestructura de Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE).

En el capítulo uno se mencionó muy brevemente cuándo y qué objetivos tenían las privatizaciones del Puerto, pero es necesario subrayar la importancia que tuvo esta para el mejoramiento, desarrollo y eficiencia del Puerto de Veracruz, por lo que realizamos una investigación más detallada durante la estancia en el puerto y como resultado de los contactos en el puerto obtuvimos información precisa acerca de cómo se realizó la privatización del puerto en el año de 1994 y que objetivos se planteó y hasta donde se han logrado, esto se realizó gracias a la visita que hicimos a APIVER donde conocimos la forma de manejar el puerto y los recintos fiscales, aquí nos proporcionaron información acerca de las tarifas que como administrador cobra, así como observar cuales son los principales problemas con los que cuenta actualmente el puerto.

Durante la práctica estuvimos presentes en las instalaciones de la aduana del puerto donde tuvimos una charla con el Jefe de Abandonos el Mtro. Lázaro Violante Castillo quién destacó grandes problemas con los que se encuentra el puerto en particular la aduana, nos explicó algunos conceptos importantes, detallados en este capítulo como los son los recintos fiscales y los fiscalizados, el lugar que tiene la aduana en cuanto a recaudación de impuestos y también los requerimientos para importación y exportación.

También visitamos las instalaciones de Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE) en donde conocimos las instalaciones de toda la empresa, cómo se manejan, la infraestructura con la que cuenta, la distribución y planeación de las áreas, y el arribo de un buque.

En esta práctica obtuvimos las tarifas que cobran por movimiento de contenedor, la estiba, almacenaje por mencionar algunos, así como los servicios que prestan.

Para complementar la información conseguimos una entrevista con la Lic. Gloria Velásquez, Subgerente de Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C. (AMANAC) la que resolvió muchas dudas acerca de la realidad del puerto, nos dio su punto de vista y explicó algunos problemas que son punto clave para esta investigación, durante esta entrevista nos pudimos percatar que las estadísticas que nos daban en las empresas concesionadas no son tan eficientes como se expresaron, por ello tuvimos que hacer una comparación y esto dio origen a que desarrolláramos un cuarto capítulo donde damos nuestro punto de vista con lo que observamos durante la práctica además de que pretendemos dar una propuesta para optimizar el puerto mediante objetivos.

La infraestructura actual del Puerto es insuficiente, y su logística es poco competitiva, de tal forma que es necesario mostrar las carencias y las problemáticas que en la actualidad se presentan. Buscar soluciones o propuestas que puedan dar una visión más objetiva, que permita optimizar la terminal con las más importantes a nivel mundial, teniendo como fin mejorar el intercambio comercial. Por tanto el Puerto no puede quedarse atrasado en la modernización adecuada a sus tiempos ya que la actualidad exige mayores resultados para el comercio.

A pesar de los objetivos de la SCT y de la Dirección General de Marina Mercante, en este capítulo proponemos un plan de optimización en donde planteamos los problemas que consideramos más importantes y que durante la práctica de campo pudimos observar.

De igual forma estableceremos posibles propuestas, que consideramos pueden ser de utilidad para mejorar el funcionamiento y desarrollo del puerto, para lograr que se establezca como un punto de intercambio comercial a nivel nacional e internacional y que se encuentre preparado para los nuevos retos que el sistema de globalización requiere para poder participar en el mercado mundial.

## CAPÍTULO I

### SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

En la actualidad las economías mundiales se mueven dependiendo de la capacidad de distribución y comercialización que tengan los países y organismos mundiales de sus productos y mercancías que intercambian con otros socios comerciales, por lo anterior; todo este movimiento de productos depende del desarrollo de sus sistemas de comunicación y puntos de intercambio comercial.

Nuestro país está ubicado en una zona estratégica y privilegiada ya que lo vincula con los mercados más importantes a nivel internacional tales como los Estados Unidos de América, Canadá, la Unión Europea y con países asiáticos. Actualmente se ha incrementado la participación comercial de México con los países latinoamericanos y ha intensificado sus intercambios comerciales. "Esto lo pone entre los 10 exportadores más importantes a nivel mundial"<sup>1</sup>. Lo anterior muestra que formamos parte de un mundo cada vez más integrado y competitivo, que para seguir creciendo demanda de tecnología e infraestructura cada vez más moderna.

El período 1998-2003 que comprende esta investigación tiene como objetivo mostrar que en el transcurso de este lapso los puertos han tenido un estancamiento considerable en varios sectores, para poderlo demostrar haremos una pequeña cronología de los puntos más importantes.

Para 1998 el entonces Presidente Carlos Salinas de Gortari impulsó estrategias de modernización económica integral de apertura comercial con el exterior ambos indispensables para abrir espacios económicos en la nueva configuración internacional.

La profunda transformación de este sector se hace evidente en los últimos cinco años debido a la necesidad de contar con un sistema portuario: moderno, eficiente y competitivo en calidad y precio, lo anterior con la finalidad de apoyar la apertura comercial y el crecimiento del país. Para ello era indispensable superar los rezagos en la infraestructura, terminales y equipo, así como establecer bases sólidas para el desarrollo de los puertos a largo plazo.

Ernesto Zedillo, buscó en su gobierno asegurar una mayor inserción del país en la economía mundial por medio de la diversificación y la expansión de los mercados de intercambio comercial.

En cuanto a la modernización de los medios de comunicación destacan los aspectos físicos, de infraestructura operaciones y administraciones del Sistema

---

<sup>1</sup> <http://www.sct.gob.mx> Consultada el día: 12 de enero de 2003.

Portuario Mexicano, que aunado al desarrollo económico permitiría competir en forma eficiente en los mercados externos.

Los objetivos inmediatos del período de Ernesto Zedillo consistían en tener puertos competitivos a nivel internacional, para beneficio del comercio exterior mexicano, sistemas de cabotaje para la transportación de bienes a larga distancia así como la generación de empleos y de divisas a partir del proceso de desarrollo regional en los litorales para la industria, el turismo y la pesca.

El objetivo primordial del sector era la reestructuración que permitiría transformar puertos subsidiados, centralizados y poco productivos, en centros de negocios de alto rendimiento y tecnología de punta, capaces de ofrecer a exportadores e importadores, y a la economía en general, servicios de calidad conformes con estándares internacionales de competitividad y precio.

La influencia que tuvo esta importante área de desarrollo económico se centró en estimular inversiones con atractivos servicios portuarios y buenas condiciones para el establecimiento de industrias en terrenos de los puertos del país. La estrategia que se siguió contempló la participación de inversiones privadas en la construcción y operación de instalaciones especializadas de carga, marinas turísticas asociadas con el desarrollo inmobiliario y terminales. Sin embargo no se logran todos los objetivos pero siguen al pie las privatizaciones de los puertos mexicanos.

"Para inicio del sexenio del Presidente Vicente Fox (2000- 2002) sus objetivos eran seguir con las privatizaciones de los puertos en donde:

- Se consolidaría la organización administrativa y operativa de los puertos comerciales, industriales y turísticos, así como sus programas de promoción.
- Con base en la Ley de Navegación, se continuaría la apertura del tráfico internacional, reservándose la navegación de cabotaje para los mexicanos.
- Se continuaría apoyando a la marina mercante mediante la promoción del acercamiento entre usuarios y navieros, y con los programas de formación, capacitación y actualización de su personal en las escuelas náuticas.
- En coordinación con el Congreso de la Unión, se continuarían los trabajos para precisar los casos en que se podrán utilizar buques extranjeros en tráfico de cabotaje.
- Se continuaría fomentando la participación de la inversión privada y se concluirían las licitaciones para las operaciones de las terminales de

contenedores, así como la enajenación de las acciones representativas del capital social de la Administración Portuaria Integral.

- Se realizarían estrategias para realizar la ampliación y/o profundización de canales y dársenas<sup>2</sup> de Altamira, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, así como la prolongación y reforzamiento de las escolleras<sup>3</sup> en Altamira y Tampico, Coatzacoalcos, Tuxpan, Veracruz y Mazatlán; la construcción de muelles en Manzanillo, Ensenada y Coatzacoalcos.
- Se iniciarían las obras del Puerto Comercial de Dos Bocas municipio de Paraíso, Tabasco y se concluirán las obras de ampliación de Puerto Progreso, Yucatan."<sup>4</sup>

Y por último se daría promoción al desarrollo de terminales y servicios multimodales.

A la presente administración se le heredaría una serie de recomendaciones para continuar con los proyectos de modernización y ampliación de los puertos, el esquema incluiría la privatización de más de 20 API, además de un reglamento de coordinación de autoridades portuarias para lograr la simplificación en materia administrativa y evitar de esta manera retrasos.

Para las revisiones de carga y descarga se implementarán por parte de las aduanas y en coordinación con la PGR un sistema de rayos x para la revisión en los contenedores especialmente en el Puerto de Veracruz; y para estimular a los inversionistas mexicanos a que incursionen en el tráfico de altura se otorgó un marco jurídico en donde se sugieren dos fórmulas en el pago del impuesto sobre la renta en donde los navieros podrán optar por un impuesto tradicional o que definan si pagan dicho impuesto en función del tonelaje.

"Para fechas recientes la privatización de los puertos se ha vuelto un tema de gran importancia ya que el 14 de mayo de 2003 se da a conocer que Transportación Marítima Mexicana (TMM) vende el 51% de sus acciones a la compañía estadounidense Stevendoring Services of America (SSA) para que opere en los puertos de Veracruz, Cozumel, Progreso y Manzanillo, en donde la Cámara de Diputados pide información y consulta si es lícita la venta de las acciones a los extranjeros".<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> **DÁRSENAS:** Recinto artificial e interior de un puerto para facilitar la carga y descarga de los barcos.

<sup>3</sup> **ESCOLLERAS:** dique formado por piedras tiradas al agua para proteger una obra de la acción de las olas o de las corrientes.

<sup>4</sup> Desplegado Programa de Transporte Marítimo y Puertos para el año 2000, SCT, El Financiero, 12 de enero de 2000.

<sup>5</sup> Es lícita la privatización, Contreras Oved, El Financiero, 15 de mayo de 2003.

En México se generan grandes movimientos comerciales en diferentes formas y sectores, pero cabe mencionar que en los últimos años el comercio que se desarrolla por vía marítima de nuestro país juega un punto estratégico para el posicionamiento en el ámbito mundial, de aquí la importancia de explicar en forma detenida y clara el desarrollo que ha presentado en los últimos años, realizando un análisis al Sistema Portuario Nacional, el cual nos permitirá observar sus carencias, logros y puntos de oportunidad para un mejor aprovechamiento.

El transporte marítimo se considera el sistema más importante para el desplazamiento de mercancías en el país, ya que "por medio de este se mueve el 85% del comercio exterior que genera México con sus socios más importantes, esto se constituye como la base del comercio exterior por su alto volumen de comercialización"<sup>6</sup>. Sin olvidar la importancia que de igual manera representa para la extracción de petróleo y la explotación de los recursos naturales marinos, los cuales son abundantes en especies dentro de nuestro territorio, además en la actualidad los puertos mexicanos representan puntos de alto interés para el turismo mundial, lo cual genera altos beneficios a las comunidades locales.

"El transporte por vía marítima es fundamental para las exportaciones de petróleo y derivados, sal, yeso, azufre, productos de acero, automóviles y cemento, así como para las importaciones de derivados del petróleo, gránulos agrícolas, fertilizantes y productos químicos. También es importante para la actividad turística, pues por los puertos anualmente se atiende a más de 2.6 millones de turistas que arriban en crucero".<sup>7</sup>

El Sistema Portuario Nacional, como su nombre lo indica abarca todo lo relacionado con los puertos que se tienen en el país, los de tipo comercial, turístico, pesquero, de altura, cabotaje, petroleros entre otros; las administraciones portuarias integrales, los federales, etc., por lo cual consideramos importante definir en un primer punto lo que es un puerto.

Para poder entender el funcionamiento del Sistema Portuario Mexicano, creemos necesario explicar la función de las diferentes instituciones y organismos que participan en el desarrollo del mismo, de igual forma explicaremos de manera clara los objetivos que se plantean dichas instituciones para un mejor funcionamiento del Sistema, así como su crecimiento en los últimos años y la forma en que se encuentra distribuido a lo largo del litoral mexicano.

---

<sup>6</sup> <http://www.sct.gob.mx> Consultada el día: 12 de enero de 2003.

<sup>7</sup> Idem.



## 1.1 Definición y clasificación de los principales puertos mexicanos.

Según la idea marcada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio de la Dirección de Puertos en su informe de actividades del Sistema Portuario Mexicano presentado por el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, el Ing. Francisco J. Avila Camberos, en el 2000, se define un puerto como "el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el poder Ejecutivo Federal, para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuestos por el recinto portuario y en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento, con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza"<sup>8</sup>; de esta definición podemos entender que son todos aquellos recintos públicos y privados que se encuentran en zonas definidas para uso de naves marítimas, comerciales y de pasajeros, abarcando toda la infraestructura que en ellas se encuentra y maquinarias que se emplean para su funcionamiento, además de las políticas y formas de administración que las gobiernan.

Otra definición que encontramos es: "Un puerto debe entenderse como una estación de transbordo de mercancías de un punto a otro punto y de esta manera el concepto de puerto lleva implícito varios elementos: el primero, que está físicamente ubicado en un punto en que es bañado por los mares; segundo, que es una instalación hecha por el hombre para aprovechar los océanos como una forma de comunicación a través del transporte marítimo; tercero, el hombre se da cuenta desde un principio, que el mar, lejos de aislarlo de sus semejantes, le permite un medio natural de acercamiento. Sin este concepto, la humanidad estaría condenada a un aislamiento"<sup>9</sup>.

La Ley de Puertos de 1993 clasificó de la siguiente manera a los puertos mexicanos:

- Puertos de altura o de comercio internacional
- Puertos de cabotaje o de comercio nacional
- Puertos de pesca y deportivos

Estos puertos están clasificados a su vez en:

- Comerciales
- Industriales
- Pesqueros
- Turísticos

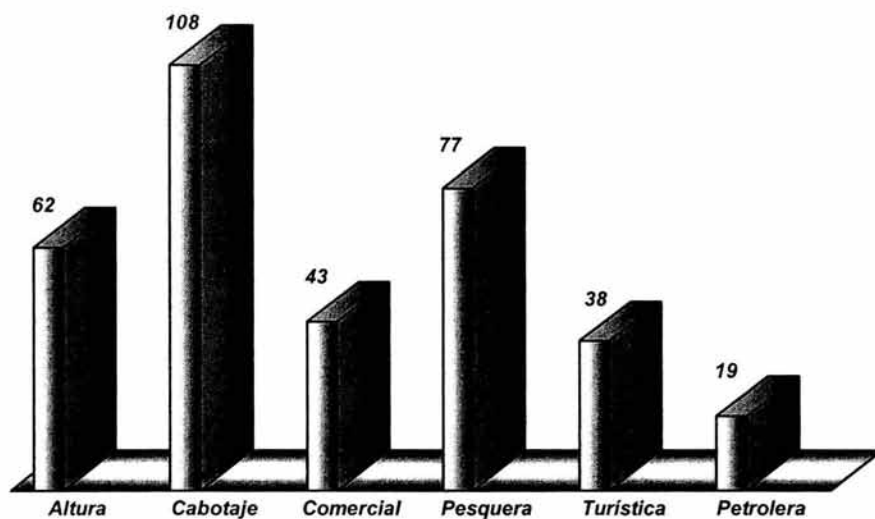
---

<sup>8</sup> Idem.

<sup>9</sup> SAMANIEGO Dávila, Ricardo, Reunión de trabajo: la reforma portuaria y la nueva actitud de México en el comercio exterior.

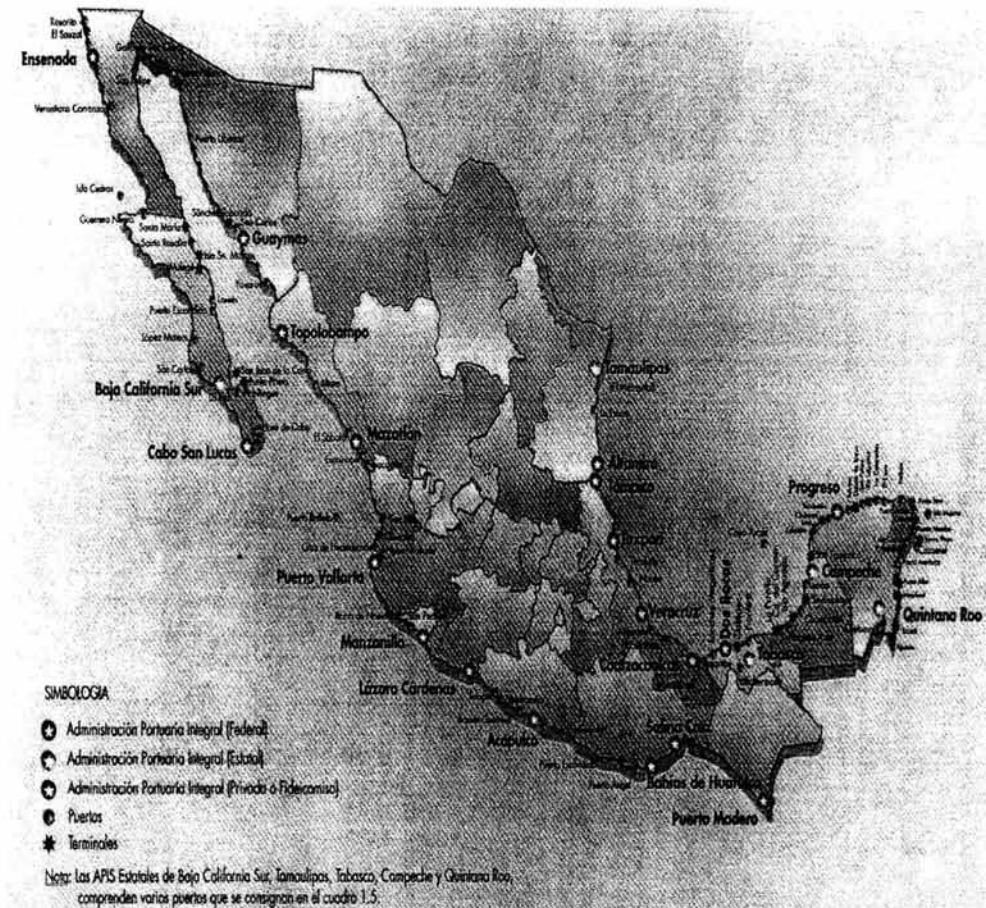
## ACTIVIDAD DE LOS PUERTOS Y TERMINALES HABILITADOS POR LITORAL

Litoral	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
Pacífico	34	54	22	35	26	10
Golfo y Caribe	28	54	21	42	12	9
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>108</b>	<b>43</b>	<b>77</b>	<b>38</b>	<b>19</b>



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A. con información de la SCT, Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000, Pág., 21.

El Sistema Portuario Mexicano "está compuesto por 90 puertos y 18 terminales, que cuentan en su totalidad con una extensión total de 110 kilómetros de muelles, de los cuales 39 se localizan en el Océano Pacífico y el resto en el Golfo de México y el Caribe. Actualmente existen 24 Administraciones Portuarias Integrales ubicadas en los principales puertos comerciales del país, de las cuales 16 son federales, 5 estatales y 3 privadas".<sup>10</sup>



FUENTE: SCT, Los puertos mexicanos en cifras 1994 – 2000, pag. 19.

<sup>10</sup> SCT, Los Puertos Mexicanos en cifras 1994-2000, Pág. 20.

Por la importancia de movimiento en su especialidad mencionamos las Administraciones Portuarias Integrales API'S federales y sus características:

## **PUERTOS INDUSTRIALES**

**El Puerto Industrial de Altamira.** "Este puerto se encuentra ubicado en la parte Norte del litoral del Golfo de México en el Municipio de Altamira se localiza en la parte Suroeste del Estado de Tamaulipas. Este tiene un enorme potencial de crecimiento como puerto comercial e industrial; la gran reserva territorial no sólo de éste sino de sus alrededores le dan una importante capacidad de expansión para el desarrollo de parques industriales. Altamira es el Puerto de Altura en el Golfo de México más cercano a la frontera con Estados Unidos, siendo de lenta eficiencia, especializado en el manejo de contenedores y fluidos se destaca en la exportación de automóviles.

Se encuentran actualmente asignadas 82 has. mediante 11 contratos de cesión parcial de derechos y una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa al otorgamiento del Título de Concesión de la API de Altamira".<sup>11</sup>

**Puerto de Lázaro Cárdenas.** "La micro zona del delta del Balsas, donde se ubica el puerto Lázaro Cárdenas está enclavada, a su vez, en una región económicamente fuerte, conformada por los estados de Michoacán, Guerrero, Querétaro, México, Distrito Federal y Morelos. El Puerto industrial y comercial Lázaro Cárdenas es un acceso marítimo internacional líder en el pacífico mexicano.

Las modernas instalaciones del Puerto Lázaro Cárdenas están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas en un puerto industrial y comercial de su magnitud. Está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas y fluidos.

Lázaro Cárdenas es el único puerto de México con 16.5 metros de profundidad en su canal de acceso y dársena principal. Es, además, el único puerto protegido que puede recibir embarcaciones de hasta 150 mil toneladas de desplazamiento.

En materia de servicio urbano industrial, el puerto Lázaro Cárdenas cuenta con accesos carretero y ferroviario, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, agua cruda, telefonía y combustible para satisfacer la demanda de la industria que pueda establecerse.

---

<sup>11</sup> <http://www.puertoaltamira.com.mx/index.htm>. Consultada el día 14 de marzo de 2003.

La inmejorable posición del Puerto Lázaro Cárdenas, favorece el acceso a las naciones de la Cuenca del Pacífico y permite participar en las cadenas del transporte marítimo internacional más desarrolladas.

En términos de ubicación geográfica estratégica, este lugar desarrolla su competitiva posición para situarse como el puerto por excelencia, es decir un punto de concentración y distribución de cargas y mercaderías para tender las oportunidades abiertas por los tratados de libre comercio con Estados Unidos y Canadá, la Unión Europea y los países de Centro y Sudamérica con los cuales México tiene convenios establecidos".<sup>12</sup>

**Puerto Tampico.** " Se encuentra ubicado en los márgenes del río Pánuco en la Costa Oriental del país, en la parte Norte del litoral del Golfo de México en el Estado de Tamaulipas. Su cercanía con el Puerto de Altamira (42 kilómetros) permite una significativa complementariedad entre ambos puertos, así como su especialización en el manejo de diversos tipos de carga.

Tampico es considerado el segundo puerto de altura en importancia en el Golfo de México y a nivel nacional. Sus conexiones más importantes a nivel internacional son con República Dominicana, Japón, Rusia, Canadá, Estados Unidos, Bélgica, Australia, Alemania, Brasil, Inglaterra, Cuba, Bahamas, Panamá, Chile y Colombia. A nivel nacional, ocupó el tercer lugar en el manejo de carga general suelta y granel mineral, el quinto sitio granel agrícola y el cuarto puesto en carga contenerizada.

Es una puerta importante para el comercio exterior en materia industrial, agrícola y mineral".<sup>13</sup>

**El Puerto comercial e industrial de Topolobampo.** "Se localiza en el estado de Sinaloa, al noroeste del país, en la costa del Océano Pacífico, a sólo 200 millas de la entrada del Golfo de California.

Se sitúa en una de las regiones de mayor producción agrícola del país. Su principal movimiento de carga se compone en gran proporción por el manejo de los productos agrícolas, representando el maíz a granel el 49% del movimiento total de carga de productos agrícolas. Esta región cuenta con 415 mil hectáreas de riego que representan el 55% de la superficie del Estado de Sinaloa.

Topolobampo está comunicado hacia el Norte con ciudades fronterizas importantes como Nogales y Mexicali, hacia el sur con otras ciudades importantes de Sinaloa como Los Mochis, Culiacán y Mazatlán. Además, tiene una posición privilegiada para el manejo de productos desde y hacia el oriente, con origen o

---

<sup>12</sup> <http://www.puerto-lazarocardenas.com/>. Consultada el día 22 de abril de 2003 y 08 de agosto.

<sup>13</sup> <http://www.puertodetampico.com.mx/>. Consultada el día 23 de abril de 2003.

destino a la región Sur de los Estados Unidos de América, a través de dos líneas ferroviarias. Por carretera, el puerto está conectado a todo el país".<sup>14</sup>

**El Puerto de Tuxpan.** "Se localiza en el Golfo de México al Norte del Estado de Veracruz, siendo el más cercano a la Ciudad de México.

Tuxpan es un puerto de altura con un modelo de organización basado en la operación de terminales privadas; cuenta con servicios de carga y descarga, muelles, atraques, almacenamiento, amarre de cabos, remolque, agua potable, suministro de combustible, servicios al buque, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones y lanchaje. El gran potencial que ofrece éste se caracteriza por las posibilidades que tiene para recibir nuevas instalaciones, desarrollar terminales especializadas y establecer parques industriales orientados a la exportación, ofrece también servicios integrados.

Con influencia directa en las regiones del golfo y centro-sur generadoras del 48% del PIB nacional. Cuenta con servicios de transporte marítimo que lo enlaza a la costa Este de Estados Unidos y Canadá, Centro y Sudamérica, Europa y África.

Se vincula con los principales mercados del país y del mundo por su excelente ubicación geográfica, moderna infraestructura, servicios integrados, vías de comunicación que lo enlazan con las principales ciudades del país, tarifas portuarias competitivas, seguridad, mano de obra calificada, así como atractivos turísticos, convierten a Tuxpan en la mejor opción para el manejo de Carga General, Granel Agrícola, Perecederos, Químicos Líquidos a Granel, Minerales a Granel, Derivados del Petróleo, Desguace y Plataformas".<sup>15</sup>

## PUERTOS PETROLEROS

**El Puerto de Dos Bocas.** "Es un puerto petrolero y se localiza en el municipio de Paraíso, Tabasco, el puerto se ubica en la llamada región del Grijalva que concentra el 85% de la población y el grueso tanto de la infraestructura urbana como de la actividad económica, agrícola, ganadera y petrolera de Tabasco, en localidades como Paraíso, Comalcalco, Cárdenas, Huimanguillo, y a 95 kilómetros de Villahermosa la ciudad más moderna y capital del estado".<sup>16</sup>

**Salina Cruz.** "La ciudad y puerto de Salina Cruz, en el estado de Oaxaca, se localiza en la parte norte del Golfo de Tehuantepec, en el Océano Pacífico, y está catalogado como puerto de altura y cabotaje. Es sin duda reconocido como un puerto petrolero ya que se manejan aproximadamente 17 millones de toneladas de petróleo crudo y sus derivados debido a que a través de la terminal marítima de

<sup>14</sup> <http://www.apitopo.com.mx/>. Consultada el día 23 de abril de 2003.

<sup>15</sup> <http://www.apituxpan.com>. Consultada el día 20 de agosto de 2003.

<sup>16</sup> <http://www.apidosbocas.com>. Consultada el día 14 de marzo de 2003.

PEMEX, misma que ocupa 28 has. del recinto portuario, se abastece a todo el pacífico mexicano.

Asimismo se envía crudo en exportación hacia el continente asiático. Sin embargo, es importante recalcar que el puerto maneja carga comercial, encontrándose carga contenerizada y fertilizante, tanto en tráfico de exportación como importación, lo que a su vez permite que el puerto pueda ofrecer servicios a cargas en cabotaje de todo el pacífico.

Salina Cruz, es un puerto estratégico para el comercio con Asia, América y Europa, así como para el abasto de petróleo y derivados a los estados del Pacífico de la República Mexicana. Salina Cruz se enlaza con el puerto de Coatzacoalcos en el Golfo de México y el Atlántico a través del ferrocarril Transístmico y por carretera. Sirve a las regiones del Pacífico Sur y a las del Golfo.

Junto con el puerto de Coatzacoalcos conforma el Corredor del Istmo de Tehuantepec, el cual tiene una ubicación privilegiada y un elevado potencial de desarrollo. Posee una importante dotación de recursos naturales en especial de petróleo, abundante mano de obra a precios sumamente competitivos y su potencialidad para convertirse en un importante punto de cruce interoceánico para el tráfico internacional de mercancías".<sup>17</sup>

## PUERTOS TURISTICOS

**El Puerto de Ensenada.** "Se localiza en la esquina noroeste de México, en el estado de Baja California, a 110 kilómetros de la frontera de México con los Estados Unidos de América y en la cabecera del Municipio de Ensenada.

Las vocaciones preponderantes en el puerto son: pesca, comercio, industria pero sobre todo el turismo.

Dentro de las gestiones de 1999, se ha propuesto ampliar la zona de agua para llevar el Recinto Portuario a 295.7 Has. e incorporar áreas adicionales al sur del recinto, en aprox. 500 mts. lineales de playa".<sup>18</sup>

**Puerto Progreso.** "Se encuentra ubicado en el estado de Yucatán, colinda al norte con el Golfo de México; al este con Quintana Roo; al sur con Quintana Roo y Campeche; al oeste con Campeche y el Golfo de México. "El estado de Yucatán representa el 2.0% de la superficie del país"<sup>19</sup>. "Como puerto comercial y turístico, es el principal puerto de cabotaje del país con el 25% del movimiento total de

<sup>17</sup> <http://www.apisal.com.mx/español/conoce/index.htm>. Consultada el día 19 de agosto de 2003.

<sup>18</sup> <http://www.puertoensenada.org/descripcion.htm>. Consultada el día 17 de marzo de 2003.

<sup>19</sup> INEGI. Marco Geoestadístico, 2000.

carga. El Puerto tiene acceso a las costas este de Canadá, EU, Caribe, Centro y Sudamérica, así como Europa".<sup>20</sup>

**Puerto Vallarta.** Este puerto se encuentra ubicado en la llamada Bahía de Banderas y forma parte de la región geoeconómica Centro Occidente en el Estado de Jalisco, las vías de comunicación de este puerto son muy completas, ya que cuentan con siete líneas aéreas con vuelos nacionales e internacionales; además por vía terrestre se comunica al Norte con Tepic y al Sur con Manzanillo, y tienen un servicio de transbordadores a Cabo San Lucas en Baja California Sur.

Cuenta con infraestructura y servicios muy desarrollados como puerto turístico, además de almacenamiento, fumigación, báscula, manejo de equipo, lanchaje, avituallamiento, atraque, muelle y vigilancia.

**Puerto de Mazatlán.** "Está ubicado en la parte centro del litoral del Océano Pacífico, en el Sur del estado de Sinaloa. Es uno de los principales puertos para el arribo de cruceros, pues cuenta con terminal para cruceros turísticos, además de los servicios de carga y descarga, servicio de buques, muelle, atraque, almacenamiento, recolección de basura, agua potable, suministro de combustible, avituallamiento<sup>21</sup>, lavandería, reparaciones, lanchaje, servicio de comunicación, báscula, fumigación, renta de equipo, manejo de equipaje y remolque.

Mazatlán sirve a las regiones geoeconómicas del Noroeste, Norte y Centro Occidente del país y se relaciona con los Estados de Aguascalientes, Coahuila, Durango, Jalisco, San Luis Potosí, Sinaloa y Zacatecas, principalmente. El puerto está enlazado con las principales ciudades del país a través de las carreteras y ferrocarril del Pacífico y por carretera vía Durango con las ciudades del Norte y centro del país.

Cuenta también con un importante movimiento de cabotaje, principalmente hacia Baja California, el puerto se comunica con las costas occidentales de estados Unidos y Canadá, así como con los países asiáticos, con los que se tiene exportación de productos pesqueros.

Su movimiento de cruceros proviene principalmente de Estados Unidos; el potencial de crecimiento y desarrollo que proyecta el puerto de Mazatlán se fundamenta en las actividades económicas y comerciales de la región a la que sirve."<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> INEGI-DGG. Superficie de la República Mexicana por Estados. 1999.

<sup>21</sup> AVITUALLAMIENTO: Efecto de proveer las necesidades de un barco.

<sup>22</sup> <http://www.apimazatlan.com.mx/>. Consultada el día 24 de Junio de 2003.



## PUERTOS COMERCIALES

**El Puerto Marítimo Comercial de Guaymas.** "Se encuentra en el estado de Sonora, el Puerto de Guaymas, enclavado en la mitad del Golfo de California, es plataforma de la actividad agropecuaria e industrial del noroeste de México, con movimiento de carga marítima en las modalidades de tráfico de altura (importación y/o exportación), cabotaje y tránsito internacional. Entre los principales productos de este puerto están:

Hidrocarburos en tráfico de cabotaje, para ser distribuidos en la región noroeste de México.

Ácido sulfúrico del estado de Sonora, en exportación.

Granel agrícola tanto de importación como de exportación, consistente en *oleaginosas* (soya, y girasol), *forrajes* (sorgo y maíz) y trigo *duro* o *crystalino*.

Granel mineral (concentrados de cobre y zinc, yeso, cemento y fertilizantes) en modalidades de importación, exportación, cabotaje y tránsito internacional".<sup>23</sup>

**Puerto de Manzanillo.** "Se encuentra ubicado en el estado de Colima, en la Republica Mexicana.

Manzanillo es el principal vínculo entre el Pacífico y el corredor industrial y comercial más importante del país, conformado por las zonas norte, occidente y centro, en donde se localizan los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Zacatecas, Nuevo León, Coahuila, Morelos, Estado de México y Distrito Federal. Por su posición estratégica, es ideal para el comercio internacional con Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica y con los países localizados en la Cuenca del Pacífico".<sup>24</sup>

El objetivo principal de la API de Manzanillo, es el ofrecer a todos sus clientes y usuarios, infraestructura portuaria y servicios de calidad, crear las condiciones propicias para la atracción de nuevos negocios, a través de inversión privada, que permita contar con nuevas terminales e instalaciones especializadas.

**Puerto Madero.** "Este puerto se ubica en el extremo sur del litoral del Océano Pacífico en el estado de Chiapas, de carácter comercial y pesquero que sirve a las regiones geo-económicas del sur y Golfo, y se relaciona con los estados de Chiapas y Tabasco, participando con un porcentaje considerable del producto bruto nacional.

---

<sup>23</sup> <http://www.apiquay.com.mx/>. Consultada el día 17 de marzo de 2003.

<sup>24</sup> <http://www.apimanzanillo.com.mx/index3.htm>. Consultada el día 22 de abril de 2003.

Puerto Madero es un puerto joven que maneja tráfico de altura, en especial productos agrícolas con destino principalmente al occidente de México y a la costa Oeste de Estados Unidos, eventualmente puede conectar al Suroeste de México con la Cuenca del Pacífico; además, cuenta con vías de comunicación como son carreteras y ferrocarril que comunican al puerto con Salina Cruz y de ahí con el resto del país; el aeropuerto está a 12 kilómetros. "Puerto Madero ofrece un sitio estratégico para los inversionistas interesados en acceder a estos mercados y la conveniencia de manejar sus productos a través del Océano Pacífico, conectándolos con Asia, EUA, Canadá y Sudamérica, así como con el resto del mundo vía el canal de Panamá".<sup>25</sup>

Es importante mencionar el potencial que tiene en materia pesquera y las posibilidades que ofrece para desarrollar una marina turística y para construir un astillero, así como terminales especializadas en el movimiento de granos, fertilizantes y fluidos.

Cabe destacar que en el Puerto de Madero se creó la primera Administración Portuaria Integral (API), como parte de la reestructuración y privatización del sistema portuario.

**Puerto de Veracruz.** "Este se encuentra ubicado al Centro de la Costa Este, en el Golfo de México; está comunicado con la zona de actividad comercial e industrial más importante del país mediante ferrocarril y carretera, y su aeropuerto internacional se encuentra a 24 kilómetros del puerto.

Es un puerto comercial de altura de alto rendimiento y en los últimos años ha registrado crecimientos significativos en el manejo de carga, especialmente en lo concerniente a contenedores y gráneles agrícolas, minerales y fluidos. Acorde con los volúmenes de carga manejados y su tradición, Veracruz cuenta con servicios tales como: carga y descarga, agua potable, báscula, almacenamiento, avituallamiento, electricidad, servicio a buques, lanchaje, renta de equipo, etc.

La zona de influencia comprende los estados de México, Oaxaca, Puebla, Tlaxcala, el mismo Veracruz y Distrito Federal. A nivel internacional establece contacto con puertos de Centroamérica y Sudamérica y Estados Unidos entre otros".<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> <http://www.puertomaderomexico.com/>. Consultada el día 22 de abril de 2003.

<sup>26</sup> <http://www.apiver.com/>. Consultada el día 23 de abril de 2003.

**Puerto Coatzacoalcos.** “Se localiza en el margen izquierdo del río que lleva su nombre, el mismo que desemboca en el Golfo de México al sureste de la República Mexicana, colinda con los estados de: Tabasco, Chiapas y Oaxaca. Es un puerto comercial destinado al manejo de carga en general y manufacturas diversas, así como el manejo de líquidos. En cuanto a su infraestructura, cuenta con escolleras, canal de acceso, obras de atraque, almacenaje, bodegas, patios, tanques y silos.

Las zonas de influencia que representan 80% del mercado del Puerto de Coatzacoalcos son: Veracruz, Quintana Roo, Oaxaca, Campeche, Tabasco y Chiapas. El restante 20% lo conforman: Puebla, Tlaxcala, Estado de México, Distrito Federal, Yucatán, Sinaloa y Tamaulipas. En el exterior con Europa, Estados Unidos y Canadá.”<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> <http://www.apicoatza.com/>. Consultada el día 23 de abril de 2003

## 1.2 Marco regulatorio del Sistema Portuario Mexicano

Para entender la tendencia de cambios que tuvo la reestructuración y el comportamiento favorable de los movimientos portuarios es importante mencionar algunos hechos que transformaron al Sistema Portuario para dejar de presentar estándares de productividad menores a los de otros países, es importante señalar que nace la Administración Portuaria Integral, para que uno o varios puertos sean administrados por particulares, en lo que hasta ahora había sido controlado por el gobierno federal. La ley fue publicada por el Diario Oficial de la Federación el 19 de Julio de 1993 y el reglamento de la Ley de Puertos el 21 de noviembre de 1994.

En su totalidad los puertos comerciales que se encuentran en territorio mexicano se encuentran bajo la titularidad del Estado, quien a su vez, para un mejor desempeño y desarrollo los a cedido a una API. Una API es una Administración Portuaria Integral la cual "surge bajo la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, las cuales se encomienda en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos"<sup>28</sup> en concreto una API es una concesión que permite la administración del recinto portuario o de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia estatal, dentro de la entidad federativa, y puede ser cedida a una sociedad mercantil que se puede componer por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

En su funcionamiento una API es autónoma en lo relacionado a su funcionamiento operacional y financieramente, por lo cual los órganos que la integran dentro de su gobierno marcan sus propias políticas y normas internas.

Para lograr la planeación de nuevas estrategias para la modernización del sistema portuario hasta esta nueva-administración era importante que:

- Dejara de administrarse tan solo por el gobierno federal y que surgiera una administración que ayudara a su evolución tal es el caso de la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS).
- Que se dejara de operar con niveles de productividad inferiores a los estándares internacionales.
- Que se elevará el nivel de infraestructura tanto en terminales e instalaciones especializadas para el manejo de mercancías.
- Equipamiento y modernización de su infraestructura.

---

<sup>28</sup> <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 12 de enero de 2003.

- La participación de la inversión privada.

Es importante definir el papel del administrador portuario, quien es el titular de la concesión para la API, el cual debe cumplir con los siguientes lineamientos que marca la SCT y la Dirección de Puertos:

- "Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.
- Usar, aprovechar y explorar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso.
- Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común.
- Construir, operar y explorar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos.
- Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo.
- Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto.
- Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría.
- Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación.
- Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los bienes accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes.
- Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen.
- Proporcionar la información estadística portuaria".<sup>29</sup>

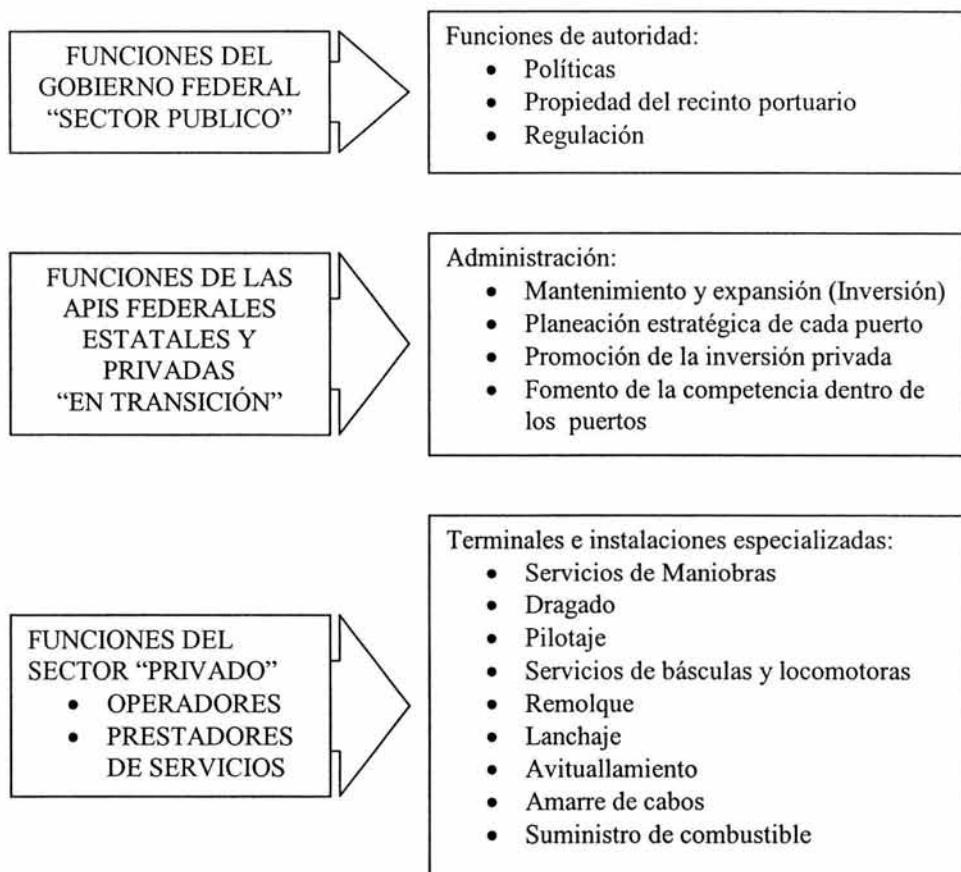
---

<sup>29</sup> <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el 12 de mayo de 2003.

Para lograr un mejor desempeño del Sistema por medio de la API, el administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario el cual contiene los siguientes dos puntos:

- “Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos.
- Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte”.<sup>30</sup>

#### MODELO DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL DENTRO DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL



<sup>30</sup> <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el 25 de abril de 2003.

En dichas administraciones, el Gobierno tiene una amplia participación de capital, bajo la idea de ir poco a poco liberándolas para que sean administradas en su totalidad por el sector privado. Las APIS están facultadas para dar las concesiones hasta por 50 años logrando según los resultados obtener una prórroga por un periodo similar, también se les establecen compromisos para las distintas áreas y programas para el mejoramiento de los recintos siempre y cuando tengan autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La participación de la inversión extranjera, además de estar reguladas por las leyes mexicanas se ve limitado solo al 49% de la inversión. El capital que aporta el gobierno federal más los conceptos de cobros por entrada de buques, atraque y muellaje entre otros permiten a los puertos operar de manera autosuficiente en cuanto a gastos de operación, mantenimiento e infraestructura.

Las funciones de autoridad que quedan fuera de las APIS son:

- Capitanía de Puerto
- Aduanas
- Migración
- Marina
- Ecología
- Sanidad

Estas estarán bajo vigilancia del Gobierno Federal.

La función específica del gobierno en este tipo de administraciones se basa en "constituir una comisión consultiva formada con representantes de los gobiernos estatales y municipales, así como de las cámaras de comercio e industrial de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine, las cuales tendrán carácter de obligatorias siempre y cuando sean registradas ante la SCT.

La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda. La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto".<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> SCT. DIRECCIÓN DE PUERTOS, Informe de actividades del Sistema Portuario Mexicano, Coordinación de Puertos y Marina Mercante, 2000. (Documento interno de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante).

Esto determina que la idea es manejar el Sistema Portuario Mexicano mediante organismos que permitan tomar las diferentes ideas de las partes que se vean afectadas por el desarrollo.

### **1.3 Estructura del Sistema Portuario Mexicano**

El organismo que tiene a su cargo la supervisión y otros aspectos del Sistema Portuario Mexicano es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual por medio de la Dirección de Puertos tiene el control de todos los puertos nacionales, quien a su vez define las normas y leyes que se deben de cumplir para poder funcionar cada una de las categorías en las cuales se encuentran clasificados los puertos nacionales.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes como encargada de regir y controlar el desarrollo de los medios de comunicación y transporte, de igual forma ejerce su influencia sobre los puertos nacionales en todas sus modalidades, lo cual nos permite encontrar una dirección formal y confiable que se encarga de brindar un servicio de primera calidad como lo requiere actualmente el Sistema Portuario Mexicano. Esto se lleva a cabo por medio de la Dirección General de Puertos, la cual tiene a su cargo el control total de los puertos mexicanos y es el organismo que se encarga de legislar, normar y controlar todas las acciones, crecimientos, obras y licitaciones que se dan en relación a los recintos portuarios.

#### **Dirección General de Puertos**

Tomando como base el informe de actividades del Sistema Portuario Mexicano que presentó la SCT por medio del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante el Ing. Francisco J. Ávila Camberos, de 1995 a 2000, podremos desarrollar un análisis claro al crecimiento del mismo sistema.

La principal función que tiene que realizar la Dirección de Puertos es la de proponer e instrumentar las políticas y programas que permitan lograr un mejor desarrollo de los puertos nacionales, además de ejercer su autoridad portuaria, bajo los lineamientos que ella misma emite, dentro de los cuales especifica la autoridad que tiene para normar, regular y supervisar la prestación de los servicios que se requieran para un mejor funcionamiento del sistema.

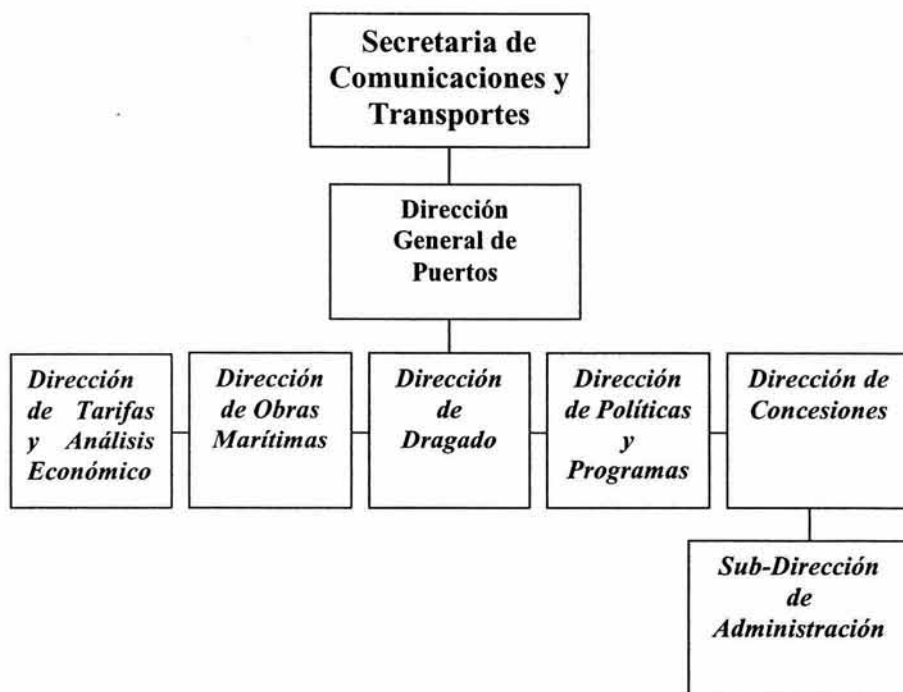
De igual forma la dirección debe supervisar que se cumpla con la construcción y mantenimiento de las obras marítimas requeridas; otra de sus funciones es la de promover la participación de los sectores sociales y privado; incorporar los diferentes modos de transporte para consolidar un mejor funcionamiento del traslado de las mercancías; designar los permisos o concesiones y autorizaciones,



además de inspeccionar el buen funcionamiento de las mismas; especificar los lineamientos de las tarifas y precios que operaran en los puertos y designar, si así fuera necesario, las tarifas correspondientes; también de gran importancia resulta que la dirección realice informes y estadísticas que permitan observar el crecimiento del mismo sistema e incorporarlo por medio de negociaciones internacionales a organismos que garanticen el desarrollo ideal dentro del ámbito mundial.

Para un mejor funcionamiento de la Dirección de Puertos, esta se divide en diferentes direcciones que permiten enfocar los problemas de cada área para establecer los procedimientos que permitan garantizar el crecimiento de los sectores en que se encuentra fragmentada. A continuación mostramos la estructura organizacional de la Dirección de Puertos para poder entender mejor su funcionamiento.

### ORGANIGRAMA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A.  
Con información de <http://www.sct.gob.mx>. consultada el día 19 de marzo de 2003.

## Objetivos de la Dirección General de Puertos

Según la Dirección General de Puertos, la visión que se tiene para satisfacer las necesidades que el país requiere de sus puertos “es necesario contribuir al desarrollo de los puertos Mexicanos y al Sistema de Transporte en su conjunto, con mejores servicios e infraestructura acorde a las tendencias tecnológicas”,<sup>32</sup> lo cual nos permite ver la importancia de trabajar a fondo para presentar propuestas que permitan desarrollar en su totalidad a los Puertos Mexicanos, ya que los avances que se han tenido a la fecha no son lo suficientemente necesarios para satisfacer las necesidades requeridas y de igual forma fomentar el crecimiento del sistema de transporte de manera que se puedan conformar para lograr cubrir las expectativas de desarrollo que muestra nuestro país mediante un constante crecimiento de relaciones e intercambios comerciales con sus socios más importantes.

La participación e implementación de tecnologías desarrolladas para un mejor aprovechamiento de los recursos con los que se cuenta es inminente, ya que podría parecer que todos los esfuerzos realizados a la fecha resultarían perdidos si no nos podemos adaptar a un crecimiento paralelo a los puertos más importantes del mundo, los cuales presentan un desarrollo tecnológico importante el cual parece en ocasiones inalcanzable para nuestro país.

Todos estos esfuerzos no tendrían ningún beneficio para nuestro Sistema Portuario, si no se realizaran mediante la aportación de trabajo profesional, transparente, entusiasta y de experiencia, de tal modo que la perspectiva de desarrollo que necesita en su conjunto el Sistema Portuario Mexicano implica una evolución en sus formas de trabajo las cuales deben de ser con un grado de responsabilidad total y al cien por ciento profesional, que permita crecer a las actividades necesarias con transparencia.

Lo más importante para lograr dicho desarrollo es consolidar las actividades requeridas mediante la experiencia ya adquirida, y porque no, tomar la mostrada por nuestros socios comerciales para entrar a participar, así, a un mundo en constante cambio, al cual debe enfrentar nuestro Sistema Portuario Mexicano por medio de la SCT.

Toda esta visión de desarrollo que se propone para un mejor funcionamiento y resultados económicos y comerciales para el país requiere ser percibida en primer orden de importancia, por los usuarios del mismo Sistema Portuario, los cuales hacen grandes esfuerzos para seguir manteniendo al país dentro del mundo de la globalización mediante los intercambios comerciales, las aperturas de nuevos centros turísticos y otras actividades que nos permiten recibir en el país grandes entradas de capital.

---

<sup>32</sup> SCT. DIRECCIÓN DE PUERTOS, Op. Cit.

Lo cual implicaría que los resultados favorecieran en segundo término a las comunidades en donde se localicen los puertos que presenten los cambios necesarios, generando de esta forma una cadena de desarrollo que sería constante e innovadora para el país.

En el entendido de que la SCT es la encargada de controlar el Sistema Portuario Mexicano por medio de la Dirección de Puertos, podemos definir como sus principales objetivos, para lograr un mejor desarrollo dentro de los próximos años, los siguientes:

- Proponer e instrumentar las políticas y programas para el desarrollo del Sistema Portuario:

De manera que dichas políticas permitan ver un desarrollo constante y real para el Sistema, dejando a un lado todos aquellos procesos inestables de optimización que únicamente generan gastos innecesarios y pérdida de credibilidad en los planes de crecimiento que pretenden implantarse.

- Ejercer la autoridad y regular los actos derivados de la administración de los puertos, de acuerdo con las facultades concedidas en los instrumentos jurídicos:

Esto implica que la Dirección General de Puertos tienen todas las facultades para ejercer el orden y control en todos los Puertos Nacionales e incluso en aquellos que se tienen dados en administración por medio de alguna concesión, respetando siempre los lineamientos jurídicos que esto implique, esperando que se controlen bajo el propósito de ejercer beneficios mutuos a los operadores y al país.

- Integrar la actividad portuaria al desarrollo regional y al transporte multimodal con calidad y eficiencia:

Este es uno de los objetivos más importantes y uno en los cuales la gente de las comunidades en donde se localicen los puertos deben de poner mayor atención, ya que de esto depende que los resultados del manejo sea adecuado y proyecte beneficios a las mismas poblaciones, dejando claro que si se logra aplicar un plan correcto de crecimiento en los puertos nacionales implicaría un desarrollo conjunto y compartido, mejorando las actividades industriales y laborales. De igual forma se presentarían mejoras en los servicios de transporte logrando implantar medios de calidad que permitirían a las poblaciones tener un mayor y mejor intercambio de mercancías, así como el flujo más constante y seguro de servicios ya sean públicos o privados, viéndose beneficiados de igual forma el sector turístico.

- Consolidar el ejercicio de la autoridad y regulación portuaria:

Dentro de los lineamientos de la ley que correspondan a este criterio, integrando las necesidades requeridas para mejorar el funcionamiento del mismo Sistema y sin perder un solo palmo de soberanía sobre sus actividades y propiedades.

- Optimizar la utilización de los puertos y sus instalaciones:

Considerando que este es el fundamento del presente trabajo, resulta interesante saber que la misma SCT, cree necesario mejorar el funcionamiento de mismo sistema y hacer que la infraestructura se considere dentro de las más importantes a nivel mundial, con el fin de no dejar al país fuera de la competencia internacional de intercambio de bienes y servicios por este medio. Haciendo claro que lo que se ha logrado hasta el momento solo ha sido el comienzo de un largo camino para lograr colocar a los Puertos Nacionales dentro de los más importantes.

- Impulsar que la administración portuaria se desarrolle en condiciones de competitividad, calidad y eficiencia:

Lo cual debe de permitir la competencia leal de los servicios que se presten en los puertos, mejorando las tarifas, el servicio y la misma infraestructura mediante una administración clara y sin pretexto para no lograr el desarrollo deseado.

- Promover la libre competencia, la desregulación tarifaria y la eliminación de posibles prácticas monopólicas:

Este resulta un punto muy importante ya que de esto depende en su totalidad el buen funcionamiento del Sistema, si se logra una libre competencia se estaría hablando de una apertura real en el proceso de crecimiento, creando con esto la desregulación de ciertas tarifas que en la actualidad resultan absurdas.

- Alcanzar el sano financiamiento de los puertos, con una mayor inversión privada:

Es aquí en donde la participación privada se cuestiona en saber si resulta favorable para el crecimiento del Sistema, de cierto modo es comprensible que el estado pretenda deshacerse de ciertas administraciones y dejarlas a la iniciativa privada, para así dejar de emplear capital en algunos sectores que podrían verse beneficiados por capitales privados, pero es inminente que no se deje el control total de los Puertos a la iniciativa privada ya que podríamos caer en practicas que no convengan al desarrollo del país.

## Perspectivas de desarrollo de la Dirección General de Puertos.

"La misma Dirección de Puertos afirma que la misión que gobierna el desarrollo del Sistema Portuario es la de "instrumentar políticas y programas a fin de coadyuvar a que los puertos mexicanos cuenten con una infraestructura y servicios modernos"<sup>33</sup> lo cual nos permite ver la realidad de nuestro *sistema portuario*, ya que no ha logrado ponerse a la altura de otros países, en donde no dependen solo de los intercambios comerciales que preste un solo puerto o el más importante, sino que su infraestructura portuaria nacional les permite tener intercambios comerciales no solo por una vía ya que cuentan con un estupendo desarrollo de vías de comunicación y no únicamente del sistema marítimo.

Esto implica la necesidad de desarrollar verdaderas políticas de crecimiento que presenten una variable que en los últimos años no hemos podido observar, la cual se trata de la continuidad a los programas de desarrollo, los cuales en ocasiones no presentan una constante que los lleve a un buen término.

Es clara la necesidad de contar con un Sistema Portuario Mexicano, que esté basado en un perfecto desarrollo de su infraestructura a nivel general y no solo de algunos puntos que parecieran ser más importantes, ya que esto permitiría al país un desarrollo global y no segmentado o centralizado. La infraestructura se encuentra en la actualidad muy por debajo de las necesidades requeridas por nuestro país, por lo que concordamos con la Dirección de Puertos en la necesidad de mejorar las políticas y programas que nos lleven a un verdadero aprovechamiento de los servicios que se prestan en estos puntos de intercambio comercial tan importantes.

Es en verdad necesario mejorar el aprovechamiento de estos servicios, ya que de no ser así podríamos comenzar a ver como nuestros socios comerciales buscarían otros centros de intercambio o negocios en los cuales no tengan tantos problemas por las políticas que se manejen o por la ineficiencia de su infraestructura y recursos mal planeados.

Algunas de las características que marca la Dirección de Puertos de los servicios prestados por el Sistema Portuario Mexicano, especifican la necesidad de mejorar la calidad de los servicios que ahí se prestan, al igual que aplicar precios competitivos que nos permitan ganar más socios comerciales, mediante un óptimo manejo de las cargas mercantes, un mejor desempeño de la actividad pesquera y explotar al 100% las actividades relacionadas con el turismo de cruceros, transbordadores y náutico recreativos, que en los últimos años han representado una fuente importante de ingresos para nuestro país y por esta razón es necesario brindar servicios de calidad a todos aquellos socios comerciales que lo requieran.

---

<sup>33</sup> Idem.

De igual forma resulta importante la misión que se pretende aplicar al Sistema Portuario Mexicano para lograr mejorar el funcionamiento de los enlaces del Sistema Multimodal de Transporte, apoyando de esta forma la descentralización de la administración y fomentando la autosuficiencia de cada puerto, lo cual permitiría, como se mencionó anteriormente, competir con otros socios comerciales quienes ya cuentan con un sistema de vías de comunicación inteligente, el cual les permite bajar costos y mejorar servicios, haciendo de esta forma más atractivo al país para el intercambio comercial y el desarrollo de la industria del turismo.

Como punto importante de la misión, la Dirección de Puertos marca que es necesaria "la promoción de la inversión privada y social, y la libre competencia que incentive una mayor eficiencia con mejores opciones de servicios a los usuarios",<sup>34</sup> en el entendido que la participación de la inversión privada y social requiere de análisis minucioso ya que esto implicaría ceder a un grupo de poder parte importante de los recursos nacionales que requieren de una atención especial. Es cierto que nuestro Sistema Portuario Mexicano requiere de una fuerte participación de capitales, pero, hasta qué grado podría resultar productivo para el mismo *sistema* la participación del capital privado.

Los servicios podrían consolidarse de un muy buen nivel, pero los costos de operación de los puertos implicarían altas tarifas que a no ser de subsidios o prácticas desleales de comercio serían difíciles de abatir. Esto tendría que dar como resultado una mayor competencia entre los participantes y por resultado una mejora en los servicios y trasladaría el beneficio a los usuarios, si lo vemos de forma positiva.

Los objetivos a seguir para un mejor funcionamiento del Sistema Portuario Mexicano se presentan un tanto confusos y más si los lineamientos no son constantes, presentan un seguimiento formal y real en beneficio para los usuarios, quienes marcarán la realidad del crecimiento del mismo *sistema*.

---

<sup>34</sup> <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 12 de enero de 2003.

## 1.4 AVANCES DEL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

En los últimos años la Dirección General de Puertos ha logrado un desarrollo considerable, el cual a continuación explicaremos, haciendo un análisis de las ventajas que esto ha generado para mejorar el crecimiento del Sistema Portuario Mexicano, estableciendo que diversas acciones realizadas en las áreas que consideramos más importantes permitirán consolidar líneas de oportunidad dirigidas por diferentes dependencias encargadas de su crecimiento.

En primer lugar hablaremos de los acciones tomadas por la Dirección de Tarifas y Análisis Económico, la cual cumple con la función de "establecer las bases de precios y tarifas por el uso de la infraestructura portuaria y de prestación de servicios"<sup>35</sup>; además de analizar y dictaminar las bases de las tarifas conforme a los lineamientos vigentes y vigilar que se cumpla con los requerimientos necesarios para un uso adecuado de los bienes del Gobierno Federal y del dominio público, de igual forma supervisa los asuntos relacionados a los servicios portuarios concesionados, estableciendo de esta forma una regla estricta en el pago de los derechos por la explotación de los mismos.

Durante el periodo comprendido de 1995 al 2000 la Dirección de Tarifas y Análisis Económico ha logrado establecer tarifas libres, para los prestadores de servicios, siempre y cuando existan las condiciones de sana competencia, de no darse éstas, la misma dirección ha logrado establecer tarifas razonables manteniendo precios a niveles aceptables evitando con esto prácticas desleales en este sentido.

Otro de los avances que ha presentado en este periodo, es el que se refiere a la actualización del anexo de regulación tarifaria de los títulos de concesión de las APIS (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de Diciembre de 1999) en el cual se hace mención sobre las nuevas condiciones en las que los servicios se proporcionarán a los usuarios.

Para mejorar el funcionamiento del mismo sistema, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha dispuesto que las tarifas por uso de infraestructura portuaria de las APIS con enfoque al ámbito comercial se encontrarán reguladas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Como medida precautoria la SCT ha tomado la decisión de establecer que las tarifas aplicables a la prestación de servicios portuarios, en su mayoría realizadas por empresas privadas se encuentran desreguladas, siempre y cuando, como lo mencionamos anteriormente, se encuentren dentro de un ámbito de competencia leal.

---

<sup>35</sup> <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 18 de marzo de 2003.

Dicha medida ha tenido como respuesta un mayor impulso a la desregulación de tarifas, lo cual conlleva a un mayor número de registros con respecto al número de autorizaciones, por lo cual "En el periodo de 1995-2000 se autorizaron 784 tarifas por uso de infraestructura y de prestación de servicios portuarios y se registraron 397".<sup>36</sup>

Como resultado del desarrollo, se han logrado reducir el número de tarifas en los puertos que generan importantes volúmenes de carga, lo cual ha representado "un 30.1% de aumento en términos reales de enero de 1995 a marzo del 2001.

De manera inteligente se logro que de conformidad con la Ley de Puertos, en su artículo 37, los administradores portuarios deberán cubrir al Gobierno Federal el pago de una contraprestación por el uso, goce, aprovechamiento o explotación de los bienes del dominio público tomando como base el valor de la infraestructura portuaria y su potencialidad económica.

Para permitir un mejor sistema de pago, la Secretaria de Hacienda y Crédito público, realizó un análisis en el cual se toma en cuenta el valor neto de reposición de la infraestructura portuaria, el grado de utilización y la potencialidad económica de cada puerto, según sea el caso, la cual al parecer no cumple con las expectativas de los interesados por lo cual se espera presenten otra mejor opción de establecer el pago de la contraprestación.

Todos los resultados generados en el periodo comprendido de 1995 – 2000, por la Dirección de tarifas y análisis económico, permite ver que no se ha logrado consolidar una óptima estrategia de funcionamiento, control y desarrollo del Sistema Portuario Mexicano. La mejor forma de consolidar todo este proyecto únicamente sería dando continuidad al trabajo hasta hoy realizado y encontrando los puntos negativos para intentar dar un giro a la estrategia y establecer lineamientos más claros y objetivos.

Otra de las instancias que participan en el desarrollo del Sistema Portuario Mexicano, bajo el control de la SCT y la Dirección General de Puertos es la Dirección de Obras Marítimas, la cual tiene la función específica de "coordinar la tramitación de los procedimientos para la autorización de las reglas de operación y para el reglamento interno del comité de operación de cada puerto.

---

<sup>36</sup> SCT. DIRECCIÓN DE PUERTOS, Informe de actividades del Sistema Portuario Mexicano, Coordinación de Puertos y Marina Mercante, 2000. (Documento interno de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante).



Dentro de su participación con los puertos no concesionados, esta Dirección tiene la función de preservar la infraestructura marítima y portuaria, supervisando las obras de construcción, mantenimiento y ampliaciones que estas requieran; de igual forma participa en la administración autorizando y supervisando todas las obras que se realicen bajo la especificación técnicas marcadas en la normatividad vigente.

La Dirección de Dragado tiene la función de programar la construcción y mantenimiento de dragado en puertos de vías generales de comunicación marítima no concesionadas y en las áreas y vías navegables, con observancia en las normas aplicables en materia ecológica; así como atender solicitudes de dragado de particulares en áreas e instalaciones no concesionadas y programar, en su caso, su ejecución. Son de relevante importancia las acciones realizadas por esta dirección, ya que conforme a las necesidades de crecimiento del sistema portuario ésta establece los lineamientos necesarios para realizar las obras requeridas para un mejor funcionamiento y siempre bajo la visión de observar los requerimientos ecológicos que los organismos nacionales e internacionales exigen.

Como resultado de la Dirección de Dragado, en el periodo 1995-2000, se logro la desincorporación de los equipos de dragado, los cuales eran propiedad del Gobierno Federal, durante este periodo se realizaron obras en 11 puertos comerciales y 5 pesqueros, teniendo como resultado un total de 5.6 millones de m<sup>3</sup> y un costo de 167.5 millones de pesos. A partir de este periodo las API se hicieron cargo de los trabajos de dragado, realizando los trabajos de mantenimiento de profundidad en los puertos concesionados y únicamente se deberá realizar el tramite para obtener la autorización técnica sobre los proyectos.

Así, ésta dirección comenzó a entregar los trabajos a las API, evitando de esta forma los gastos que representaban directamente para el Gobierno Federal cumpliendo con el objetivo de entregar la operatividad de los puertos a la iniciativa privada.

La Dirección de Concesiones y Permisos tiene como función específica "el llevar acabo el registro, y en su caso, la revocación de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios, que presenten las administraciones portuarias integrales, así como la actualización y depuración del padrón de personas que celebren este tipo de contratos".<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> SCT. DIRECCIÓN DE PUERTOS, Op Cit.

En el entendido que dicha dirección atiende y tramita de forma estricta las solicitudes que se hagan para adquirir una concesión por parte de algún particular, en la cual se solicite el uso de bienes establecidos en recintos portuarios, además de aquellos que ya participan en su operación para poder realizar obras de construcción, operación y explotación de las terminales y marinas.

De igual forma coordina los reglamentos necesarios para la cesión de derechos, si los requiere un particular, respetando las reglas de operación y cumpliendo con las obligaciones establecidas a las concesiones por la SCT.

Durante el periodo 1998 – 2003 la Dirección de Concesiones y Permisos desarrollo las siguientes actividades:

“Se contó con 24 concesiones para la Administración Portuaria Integral, de la cual:  
16 de carácter federal.  
5 estatales.  
3 particulares.

Bajo el régimen de API se otorgaron 125 autorizaciones técnicas de obras marítimas o de dragado.

---

Fuera del ámbito territorial de las API, se otorgaron:  
52 títulos de concesión.  
259 permisos para construir y operar instalaciones menores.  
80 autorizaciones para la construcción de obras portuarias o de dragado.

En cuanto a la construcción y operación de marinas se concesionó un área total de 863,168 m<sup>2</sup>.

Las API remitieron para su registro 1,059 contratos.  
358 de cesión parcial de derechos.  
701 para la prestación de servicios”.<sup>38</sup>

Los logros alcanzados por la Dirección de Concesiones y Permisos en el periodo 1995–2000 establecen la finalidad que se pretende por parte de la SCT y la Dirección de Puertos, la cual defiende la idea de entregar en su totalidad la administración de los recintos portuarios, lo que nos permite ver la política que se ejercerá para los siguientes años.

---

<sup>38</sup> Idem.

Para definir las políticas a seguir por el Sistema Portuario se encuentra la Dirección de Políticas y Programas, la cual presente como funciones específicas las siguientes:

- “Proponer e instrumentar las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional.
- Coordinar la evaluación, trámite, autorización y actualización de los programas maestros de desarrollo portuario de las administraciones portuarias integrales.
- Promover la cooperación internacional en el ámbito portuario y difundir los eventos que se realicen, así como promover el intercambio de información con otros países y la colaboración con organismos internacionales.
- Someter a consideración de la Dirección General, la concertación e instrumentación de programas de desarrollo y mejoramiento de la infraestructura y servicios portuarios con el sector pesquero.
- Definir y operar el sistema de información de la estadística portuaria; así como coordinar la recopilación, procesamiento y difusión de la información relativa al movimiento de carga, buques, pasajeros y la operación portuaria nacional”.<sup>39</sup>

Como se marca en las funciones, esta dirección es la encargada del vigilar el desarrollo del sistema en todo su conjunto ya que de ella dependen todas las decisiones importantes que tengan que ver con las iniciativas, reglas, objetivos y demás que dirijan al Sistema Portuario Nacional (SPN) al desarrollo deseado. Todo esto lo logran realizando evaluaciones, revisando trámites, autorizando proyectos y actualizando los programas que encaminen al punto indicado todos los procesos requeridos.

Uno de los principales objetivos de esta Dirección es el integrar al Sistema Portuario Nacional al ámbito internacional de competencia comercial, promoviendo los servicios e información que puedan ser de interés para su crecimiento, dirigiendo todos sus objetivos a la incorporación a organismos internacionales para obtener una mejor presencia internacional.

Esta dirección cuenta con toda la información que se requiera sobre el desarrollo que ha alcanzado el Sistema Portuario Mexicano, ya que es la encargada de establecer sistemas de estadísticas y recopilación de información de todos los

---

<sup>39</sup> Idem.

movimientos, obras, concesiones, etc., que se realicen en todos los puertos nacionales.

Para 1995 al 2000. La Dirección de Políticas y Programas obtuvo como resultado la implementación de un proceso de revisión, el cual permita ajustar las políticas que en la actualidad están vigentes, con el objetivo de adecuarlos a la nueva visión que se presenta la SCT, en el cual se busca un esquema de planeación con una mejor estrategia y alcanzar una calidad total en los servicios que se prestan en los puertos, lo cual permita una mejor presencia del sector.

En diversos documentos se han hecho presentes los nuevos lineamientos, tal es el caso del Plan Nacional de Desarrollo, el Informe de Gobierno, el Informe de Transición Gubernamental, el de Cuenta de Hacienda Pública y los correspondientes Reportes de Acciones Específicas y sus Avances, en todos estos se hace mención de los lineamientos y resultados de las recientes gestiones portuarias.

En 1995 se logró, bajo este nuevo esquema la evaluación y autorización de 20 programas maestros de desarrollo portuario de las API que incluyen un periodo de planeación de cinco años, a partir de su autorización.

Resultado de la actualización de los planes y programas maestros de desarrollo para el periodo 2000 y 2005, "se ha llevado a cabo el proceso de revisión, evaluación y autorización de los programas maestros de desarrollo de las API; de las cuales se han autorizado 17, quedando 2 pendientes y continúan vigentes cinco"<sup>40</sup> esto permitirá que para el 2005 se establezca un resultado concreto de la nueva Política de lineamientos y se podrá hacer un análisis de su funcionalidad.

En concreto podemos definir que todos los objetivos, planes y procedimientos requeridos para el crecimiento del Sistema Portuario Mexicano, están vinculados con el óptimo manejo de sus diferentes Direcciones, las cuales, como pudimos observar, presentan un nuevo esquema de trabajo planeando un desarrollo constante dirigidos al manejo total de las Administraciones Portuarias Integrales bajo el control de particulares, logrando de esta manera el Estado por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y su Dirección de Puertos establecer un manejo indirecto del sistema, en el cual sólo tendrá como función específica vigilar que todas las acciones requeridas para consolidar el desarrollo de los puertos se den bajo los lineamientos establecidos por ella misma, dejando de manejar capital federal para su mantenimiento, crecimiento y mejoramiento.

---

<sup>40</sup> SCT. Dirección de Puertos y Marina Mercante. Documento Interno.

Otra parte importante en el funcionamiento del Sistema, la cual no genera grandes expectativas en cuanto al presentar planes de trabajo o propuestas claras para contribuir al desarrollo del mismo sistema, la Dirección General de Capitanías, que en forma directa es la encargada de ejercer la autoridad en los puertos y vías navegables, bajo la política de eficiencia y calidad, de manera que se otorguen servicios seguros y de muy buen nivel.

Su visión de trabajo se fija en el seguro desarrollo de las actividades portuarias para garantizar en su totalidad la seguridad humana en el mar, puertos y vías navegables, las cuales se consideran una fuente de valor agregado para la economía de los usuarios, además de los prestadores de los servicios que en estos lugares se ofrecen, con lo cual se garantiza la facilitación y apoyo al desarrollo del transporte marítimo y de la marina mercante. Lo cual en ocasiones no pareciera de tal importancia, pero cabe destacar que muchos de los usuarios de estos servicios son de origen extranjero, tienen una cultura de seguridad y calidad que en nuestro país no se ha desarrollado, por lo cual resulta importante poner mucha atención en la participación de esta dirección planteando políticas que permitan garantizar la seguridad y en conjunto de los prestadores de servicio, para cumplir con las necesidades y requerimientos internacionales.

#### AVANCES LOGRADOS DE 1998 – 2003

- **CREACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES (APIS):** Todos los puertos comerciales, industriales y turísticos cuentan con una API, que es financieramente autosuficiente y no requiere subsidios:
  - Cubren su gasto corriente y el de mantenimiento de sus instalaciones.
  - Realizan nuevas obras de infraestructura con recursos propios, sin recursos fiscales, atendiendo a la demanda de servicios.
  - Cubren una renta al Gobierno Federal y pagan impuestos.
  - Operan con utilidades.
  
- **POLÍTICA DE LIBERACIÓN DE PRECIOS Y TARIFAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA Y MANIOBRAS:**
  - Se liberaron los precios y las tarifas.
  - Para incentivar la inversión privada, se estableció un costo de capital a la infraestructura construida con recursos públicos.
  - Excepcionalmente, para los casos en que podrían presentarse prácticas no competitivas, se estableció un esquema temporal de regulación tarifaria.

- SE TRANSFIRIÓ A INVERSIÓN PRIVADA LA OPERACION DE TERMINALES E INSTALACIONES Y LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS:
  - La operación de las terminales de contenedores y de usos múltiples.
  - La prestación de servicios.
  - Las acciones representativas del capital social de la administración portuaria integral (API) Acapulco.
- HOY PRÁCTICAMENTE LA TOTALIDAD DE LA CARGA ES MANEJADA POR EMPRESAS PRIVADAS.

Nuevas obras:

- Nuevas terminales especializadas para el manejo de graneles agrícolas y minerales (Veracruz, Altamira, Manzanillo y Progreso)
- Bodegas especializadas y terminales de fluidos (Altamira, Manzanillo y Veracruz).
- Terminales especializadas para contenedores más modernas (Veracruz, Altamira, Manzanillo y Ensenada).

Nuevas obras para cruceros:

- Nuevas terminales de cruceros en Cozumel
- Se están construyendo otras en Ensenada y Progreso.

- OBRAS EN PROCESO:

Ampliación del puerto de Progreso, contará con nuevas terminales de contenedores, gráneles agrícolas, transbordadores y cruceros.

Nuevos dragados en Manzanillo y Altamira para contar con nuevos frentes de agua y mayor profundidad.

- IMPORTANTES INCREMENTOS EN PRODUCTIVIDAD: tanto en gráneles agrícolas como en vehículos:
  - En Altamira y manzanillo existen nuevas terminales con capacidad de descarga de más de 20 mil toneladas por día.
  - Progreso incrementó sus niveles de descarga al pasar de 2,500 a 8,000 toneladas por día.
  - Veracruz los incrementó de 2,500 a 20,000 toneladas por día en la terminal de granos.
  - Acapulco opera más de 130 vehículos por hora, en comparación con los 80 que se manejaban anteriormente.

## CRECIMIENTO DEL NÚMERO DE TERMINALES E INSTALACIONES:

CONCEPTO	1998	2003	COMENTARIO
Terminales especializadas de gráneles agrícolas	3	8	Antes había en Guaymas, Veracruz y Lázaro Cárdenas. Ahora también en Manzanillo (2), Altamira, Tuxpan y Progreso.
Terminales especializadas de gráneles minerales	7	12	Antes había en Guaymas, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Tampico, Coatzacoalcos y en Veracruz (2). Ahora también hay en Ensenada, Manzanillo, Lázaro Cárdenas (CFE) y en Altamira (2).
Terminales para fluidos no petroleros (se incluye petroquímicos)	5	11	Antes había en Guaymas, Lázaro Cárdenas, Altamira, Veracruz y Coatzacoalcos. Ahora hay en Tuxpan, Veracruz, Altamira (2) y Manzanillo (2).
Posiciones de atraque en terminales especializadas para cruceros.	6	15	Antes en: Mazatlán, Pto. Vallarta (2), Acapulco y Cozumel (2). Nuevas en Cozumel (4), punta Venado (1) Quintana Roo y se están construyendo Progreso (2) y Ensenada (2).
Posiciones de atraque en terminales especializadas de contenedores.	7	12	En el 2000 había 2 en Manzanillo, 3 en Altamira, 2 en Veracruz, 1 en Lázaro Cárdenas, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Ensenada y una en Progreso ( en ampliación).
Kilómetros de atraque para carga comercial en tráfico de altura ( sin incluir petróleo, sal y yeso).	18.5	24.6	Al finalizar el 2000 se contaba con más de 6.1 kms para nuevas posiciones de atraque, lo que representa un incremento de 33% con respecto a los existentes en 1994.

FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A.  
Con información de <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 20 de abril de 2003.

## INCREMENTO EN LA PRODUCTIVIDAD: en el movimiento de contenedores.

- Veracruz paso de 43 a 85 contenedores por hora-buque en operación.
- Manzanillo y Altamira se operan con rendimientos de entre 60 y 65 contenedores hora-buque en operación, superior al estándar internacional de 50.

INCREMENTO EN EL NÚMERO DE GRÚAS DE PÓRTICO PARA CONTENEDORES (GRANELERAS): con un crecimiento y modernización del equipamiento mayor de los puertos:

PUERTO	MUELLE		PATIO	
	1998	2002	1998	2002
Ensenada	0	2	0	2
Manzanillo	2	5	4	8
Veracruz	2	5	5	10
Altamira	3	3+3*	4	4
Salina Cruz	1	1	3	3
L. Cárdenas	2	2	3	3
TOTAL	10	21	19	30

\* En obras

FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. Y Rosalba García A.  
Con información de <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 20 de abril de 2003.

REDUCCIÓN DE LAS ESTADÍAS DE LOS BARCOS: la infraestructura más amplia y los mayores rendimientos, se han traducido en:

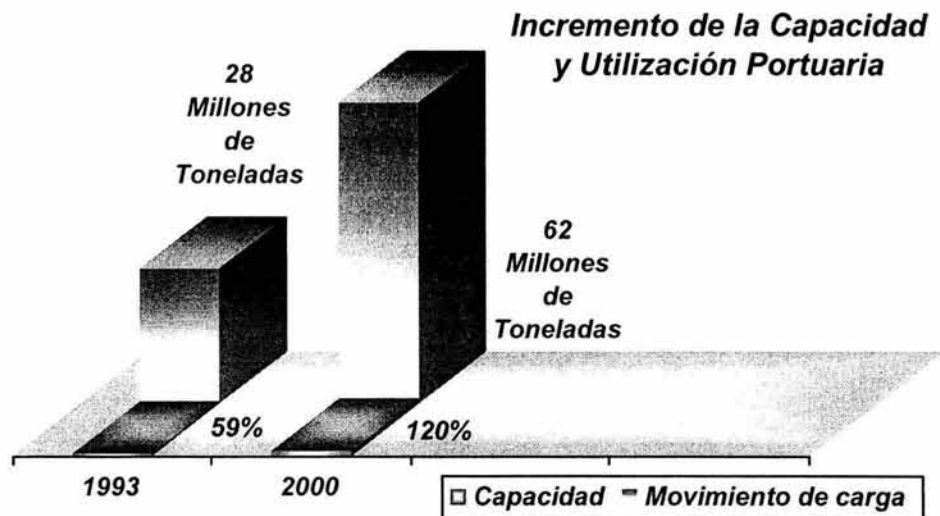
- Menores costos de estadía para los barcos y fletes más bajos.
- Mayor disponibilidad de muelles.

ESTADÍAS DE LOS BARCOS	1998	2002	DESCENSO %
Veracruz			
Buque con 800 contenedores	48 hrs.	17 hrs.	64.6
Barco 30 mil tons. de granel agrícola	15 días	3.5 días	76.7
Manzanillo			
Buque granelero de 40 mil tons.	12 días	2.5 días	79.2
Progreso			
Barco granelero de 17 mil tons.	8 días	2.5 días	68.8
Tuxpan			
Barco granelero de 27 mil tons.	8 días	4 días	50.0
Barco de fluidos de 4.5 mil tons.	18 hrs.	10 hrs.	44.0

FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A.  
Con información de <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 20 de abril de 2003.



## INCREMENTO DE LA CAPACIDAD Y UTILIZACION PORTUARIA:



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A.  
Con información de Los Puertos Mexicanos en cifras 1994-2000, Pág.75.

**REDUCCIÓN DE TARIFAS EN TÉRMINOS REALES:** entre 1998 y 2002, las tarifas de los servicios de maniobras de gráneles agrícolas, minerales y de carga general se han reducido hasta en 37.3 % en términos reales.

**INCREMENTO EN EL EQUIPO Y CAPACIDAD EN EL SERVICIO DE REMOLCADORES:** el número de remolcadores pasó de 16 en 1994 a 31 en 1999.

**MEJOR ENLACES ENTRE MODOS DE TRANSPORTE:**

El Gobierno de México realizó las inversiones necesarias para adecuar puentes y túneles en las líneas férreas que van de Manzanillo a Guadalajara y de Lázaro Cárdenas a Coróndiro-Las Truchas, con lo cual se hace posible el transporte de contenedores en doble estiba. En Veracruz existía la infraestructura básica para prestar este servicio desde hace varios años.

Se construyó la carretera Morelia-Lázaro Cárdenas y el entronque del puerto con la autopista.

Se habilitó el nuevo acceso carretero al recinto portuario de Veracruz.

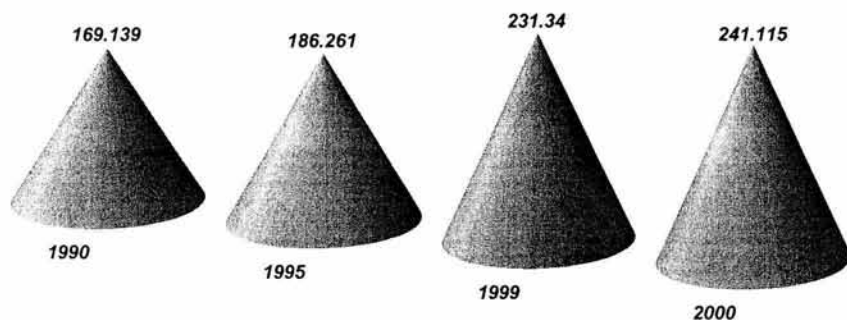
Se mejoraron los accesos y vialidades en Manzanillo, Altamira y Tuxpan.

## Movimiento Portuario Nacional de Carga (Millones de Toneladas)

Tasa media de crecimiento anual

de 1990 - 1995 = 2.0%

y de 1995 - 2000 = 5.6%



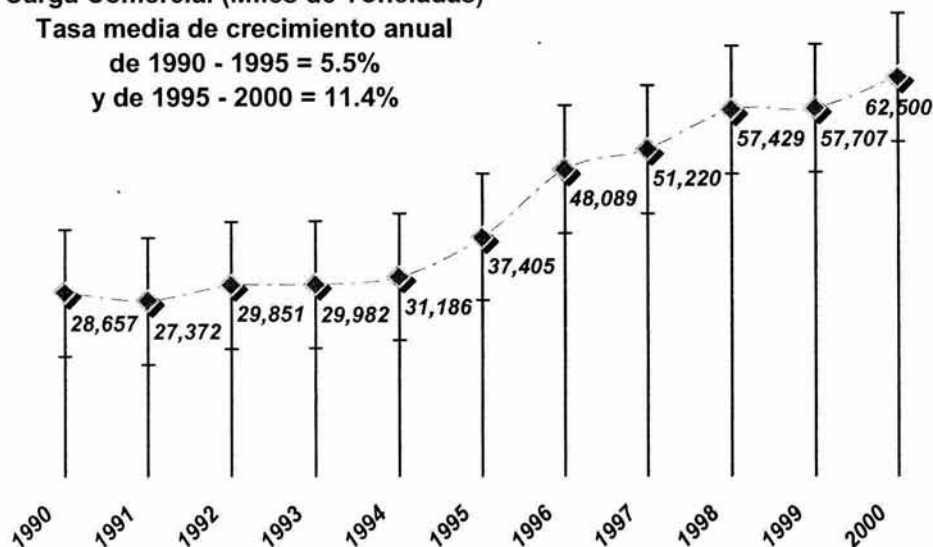
FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A.  
Con información de <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el 12 de mayo de 2003.

## Carga Comercial (Miles de Toneladas)

Tasa media de crecimiento anual

de 1990 - 1995 = 5.5%

y de 1995 - 2000 = 11.4%



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A.  
Con información de <http://www.sct.gob.mx>. Consultada el 12 de mayo de 2003.

**INCREMENTO DEL EMPLEO DIRECTO:** el empleo directo en los puertos creció en más de 48% entre 1994 y 1999, gracias al dinamismo observado en el volumen de carga y a la entrada de operadores y prestadores de servicios privados.

Para el Sistema Portuario Nacional contar con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y con calidad a precios competitivos para apoyar el comercio nacional e internacional del país es su principal preocupación y reto, por lo que como ya se ha mencionado en este capítulo se han desarrollado planes que ayuden al mejoramiento de todo el sistema en general.

## CAPÍTULO II.

### ANTECEDENTES DEL PUERTO DE VERACRUZ

Con una superficie de 72,420 kilómetros cuadrados, Veracruz es el décimo estado de la República Mexicana en extensión, y representa el 3.7% de la superficie total del país. Veracruz forma parte de una importante región económica y de gran diversidad cultural; colinda con siete estados de la República Mexicana: Tamaulipas al norte; San Luis Potosí, Hidalgo y Puebla al oeste; Chiapas y Oaxaca al sur, y Tabasco al sureste.

"Comparte la cuenca del Golfo de México con los estados de Tamaulipas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán y con cinco estados de los Estados Unidos de América. Estas economías representan un mercado potencial de 30 millones de personas. El litoral de Veracruz representa el 29.3% de la costa mexicana del Golfo de México, casi la tercera parte, y el 4.7% del total de la cuenca".<sup>41</sup>



*Mapa zona de influencia*

<sup>41</sup> [www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#3](http://www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#3). Consultada el día 12 de julio de 2003.

Podemos definir a esta parte del país como una de las más bellas y ricas en la tierra, representa la puerta del comercio de México, siendo el lugar donde se encuentra uno de los más variados y extensos surtidos de frutas, maderas y bienes naturales característicos del lugar como el tabaco y el café.

Siendo el punto más importante, con el cual los españoles tenían contacto con el centro del país durante la colonia, podemos definir su trascendencia en la historia nacional como el punto más relevante de intercambios que ha tenido México con otros continentes.

El aspecto por el cual se considera estratégico al Puerto de Veracruz, lo explica su situación geográfica, localizado en la costa del Golfo de México en una zona privilegiada lo que lo transformó en el blanco perfecto para los intereses de naciones imperialistas, las cuales pudieron observar la importancia que representaba para el país esta zona.

Lo anterior ha hecho que se le considere una zona geoestratégica importante para la región generando el intercambio comercial con los Estados Unidos, Europa, África, América Latina y en general, con todos los países con los que México mantiene intercambio comercial de importancia en la costa Atlántica.

Veracruz es un estado que sobresale por su vocación agrícola, forestal y pesquera, pero también cuenta con una estructura productiva industrial que lo hace líder nacional en ramas como la petroquímica básica, que equivale el 93.2% del total nacional.

En los últimos años la balanza comercial de Veracruz ha sido superavitaria, lo que ha permitido ser uno de los diez estados que en conjunto aportan las divisas necesarias para moderar el déficit comercial de la economía nacional.

"En el 2001, el saldo superavitario fue de 177 millones de dólares. Las exportaciones sumaron 1054 millones de dólares y las importaciones 877 millones de dólares. La actividad exportadora del sector industrial en Veracruz ha evolucionado de manera continua desde 1992. Las empresas altamente exportadoras (ALTEX), así como las que participan en el programa de importaciones temporales (PITEX) han ido en aumento. En 2001 existían 71 empresas ALTEX, 124 PITEX, 6 empresas maquiladoras de exportación y 10 empresas de comercio exterior"<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> [www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#18](http://www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#18). Consultada el día 25 de mayo de 2003.

Las principales exportaciones del estado son el café, pimienta, limón, jugo congelado de limón y naranja; jugo concentrado de toronjas, alimentos preparados, productos químicos, plásticos, manufacturas de hierro y aluminio, reactores nucleares, combustibles minerales, artículos textiles confeccionados y prendas de vestir.

Para la realización de estos movimientos comerciales Veracruz opera actualmente ocho puertos, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos y Pajaritos, que están registrados como puertos de altura y cabotaje; Tecolutla, Nautla, Alvarado y Tlacotalpan que operan sólo cabotaje y se dedican a actividades pesqueras y turísticas.

"En 2001, los puertos de Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos operaron el 30% de la carga comercial por vía marítima del país. El volumen de carga se ubicó alrededor de los 18 millones de toneladas. Veracruz es el principal puerto comercial del estado, moviliza más de 14.0 millones de toneladas, es decir el 23.6% del movimiento de carga comercial".<sup>43</sup>

Por estos motivos es importante saber cómo surgió este puerto, cuáles eran los movimientos que se realizaban en cuanto al comercio desde sus orígenes así como también la infraestructura de éste desde la colonia hasta nuestros días.

## **Hechos históricos**

Escenario de heroicas batallas y de hechos históricos que marcaron la dirección del país, siendo el puerto glorioso por sus 4 defensas, frente a los ejércitos invasores en diversas ocasiones de España, Francia y Estados Unidos enmarcamos en este capítulo no solo lo importante que ha sido para el crecimiento económico de México, también hacemos énfasis a la importancia que ha representado para definir una identidad nacionalista por su trascendencia histórica, social y cultural.

### **2.1 Colonia**

Cómo definir las raíces que dan origen a la relación de México con el mundo que se encuentra del otro lado del Atlántico, explicando el pasado milenario del Puerto de Veracruz, el cual ha logrado ser testigo de hechos históricos trascendentales para el país, dando inicio esta etapa de brillantes acontecimientos en el siglo XVI cuando arriba Hernán Cortés a costas mexicanas, dando origen a la puerta de entrada al nuevo mundo, por la cual llegaron nuevas ideas, nuevas costumbres, generando un choque de ideologías, que a la fecha no logramos descifrar, al igual que un conjunto de expresiones nacidas del viejo mundo y generando una nueva identidad mestiza que define a nuestro país.

---

<sup>43</sup> [www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#21](http://www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#21). Consultada el día 19 de mayo de 2003.

“En esa época, los españoles mostraban la visión, que para ellos representaría Veracruz, siendo el Barón de Humbolt, uno de los viajeros más relevantes de la Nueva España de principios del siglo XIX, quien dejó en su obra una descripción de la Intendencia de Veracruz, como se le conocía, en donde enlazaba sus riquezas naturales y las posibilidades de desarrollo económico”<sup>44</sup>.

La historia de este lugar se origina cuando Cortés fundó la Ciudad de Villarica, ubicada cerca de la desembocadura del río Antigua, lo que se considera la Veracruz vieja, dando origen a una segunda ciudad denominada Veracruz nueva en 1519 la cual quedó inhabilitada, esto se debió a la dificultad que tenían para adaptarse los españoles, ya que los calores característicos de la región les originaron epidemias, fiebre amarilla y vómito. Otro factor importante fue la falta de minas en la zona ya que éstas eran el atractivo para los europeos, por cual no consideraban importante la zona.

“Para el Siglo XVI el Virrey de Monterrey, quien se encontró al frente del reinado de la Nueva España comenzó la construcción de la Nueva Veracruz, ubicada frente al islote de San Juan de Ulúa, se considera que es el mismo paraje en el cual desembarcó Cortés el 21 de abril de 1519”<sup>45</sup>.

La creación de nuevos caminos hacia la Nueva España y el crecimiento del Estado de Veracruz se vieron influenciados por problemas en la región, ya que existía una escasa población blanca e indígena lo cual originaba un débil desarrollo urbano e industrial y falta permanente de mano de obra, se crearon planes para lograr establecer un desarrollo mejorando los caminos e incitando a la población a que habitara estas zonas para contar con más fuerza de trabajo que beneficiara la región.

Debido a los problemas presentados de salud y en especial al no adaptarse a las características ambientales y naturales de la zona se impulsó a los conquistadores a buscar otros puntos, cercanos al Puerto, pero que no fueran tan extremos en su ambiente. Para el siglo XVIII se establecieron en Orizaba y Jalapa zonas de intercambio mercantil con el Puerto, siendo Jalapa la más importante.

Uno de los puntos trascendentales para el desarrollo del Puerto, se dio en el siglo XVI, después de haber pasado de la Villarrica la vieja y a la Antigua hasta la Nueva Veracruz ya ubicada en un punto importante y estratégico, se consideró a Veracruz como el puerto más importante de América, se le comparó únicamente con el Puerto de Nombre de Dios-Porto Belo que se localizaba en el istmo de Panamá.

---

<sup>44</sup> BLÁZQUEZ Domínguez, Carmen. Textos de su historia, Pág. 31

<sup>45</sup> *Ibidem.*, pág. 38.

Esto implicaba que todos los bienes extraídos del interior de la Nueva España (plata, cochinilla, índigo, lana, maderas, etc.) salían por el puerto, de igual forma los productos que se mandaban del otro lado del Atlántico (vinos, aceite, mercurio, hierro, ropa, telas, libros, etc.).

Este intenso intercambio de mercancías, entre los dos continentes, generó que el puerto de Veracruz pareciera insuficiente, además para fines el siglo XVI y principios del XVII ya se realizaban enlaces marítimos con La Habana, las Antillas y con otros puertos de la Nueva España como Pánuco, Tampico, Coatzacoalcos y Campeche.

Sin embargo el alto movimiento de mercancías, no representaba un crecimiento para el Puerto y la zona en general, ya que los beneficios generados por los movimientos se trasladaban a la Capital, donde habitaban los comerciantes importantes, ocasionando que los beneficios económicos no se vieran reflejados en el Puerto ya que únicamente cuando se registraba el arribo de una nave o la salida de un viaje hacia España era cuando se mandaban a los representantes a realizar las transacciones necesarias, ocasionando que se convirtiera sólo en un punto de carga y descarga, los beneficios no se veían.

El puerto se caracterizó por ser un lugar tranquilo y apacible, en la temporada en la que no llegaban embarcaciones, esto se debía a la escasa población que habitaba el lugar, sin embargo después de realizar la travesía, las embarcaciones procedentes de España, que en ocasiones duraba de 35 a 40 días, el puerto se transformaba en una ciudad bulliciosa e insuficiente en cuanto a sus servicios, todo esto ocasionado por el gran número de visitantes, comerciantes y trabajadores que llegaban a ofrecer sus servicios para descargar las naves y cargarlas de nuevo para realizar el viaje de vuelta. Los visitantes llegaban desde el interior del territorio, en particular desde Jalapa, Puebla y la Capital de la Nueva España inundando la ciudad comercial.

En este lugar se daban cita indios y mestizos quienes ofrecían sus servicios a los grandes comerciantes que llegaban a recoger sus mercancías y a mandar algunos productos a España; además de alimentos y provisiones. Se encontraban en este punto de intercambio civiles, comerciantes, soldados y marineros quienes en conjunto inundaban los muelles, almacenes, negocios y barracas por meses, después de todo este movimiento y sin naves ancladas o embarcaciones programadas para su arribo el puerto adquiría de nuevo la tranquilidad que le caracterizaba.

Sin embargo este puerto se caracterizó, durante la colonia, por ser un puerto donde sus tareas eran únicamente embarcar los tesoros y demás productos que se explotaban del interior de las Nuevas Colonias y recibir de España las materias



que no se encontraban en este territorio y eran la preferencia de los conquistadores, con esto sólo se daba beneficio a los gustos de ellos, generando un uso único como punto de salida y llegada. Todo el movimiento de mercancías, ya fueran de importación o exportación, nunca originaron beneficios al puerto ni derramas económicas que pudieran favorecer al desarrollo que éste podría representar.

Esto trajo como consecuencia el atraso económico, urbano, comercial y agrícola para la región impidiendo aprovechar todas las oportunidades de desarrollo que por el puerto pasaban. En general el desarrollo del lugar se encontraba entorpecido por la influencia que marcaban ciudades que se encontraban a su alrededor en dirección a la Nueva España, tal es el caso de Puebla y Tehuacán quienes controlaban las actividades económicas.

El crecimiento de las ciudades que se encontraban al interior del territorio se vio influenciado por la participación del Puerto de Veracruz, sin embargo este desarrollo no se reflejó en su mismo territorio, representando el puerto una pieza esencial en el crecimiento de la Nueva España. Los beneficios en el puerto se vieron reflejados entrando el siglo XIX, presentando una aceleración comercial, en aspectos urbanos, manufactureros y agrícolas.

De igual forma esta influencia se notó en la creación de los caminos que unían al puerto con la Nueva España, estos caminos se originaron por la necesidad de llevar y traer materias que beneficiaran a la ciudad, por lo cual se considera que fueron aspectos externos y ajenos al lugar los que originaron la creación de estos caminos y no necesidades de la provincia veracruzana.

El verdadero puerto se encontraba en la Ciudad de México (puerto interior) o en las ferias que se hacían en Jalapa dejando al puerto de Veracruz (puerto intermedio) en un mero centro de transbordo de las mercancías, de carga y descarga únicamente.

Una de las rutas que se creó durante la Colonia es la que lleva de México a Orizaba, actualmente dicha ruta es la que se emplea para hacer el mismo viaje, por ella transitaban las riquezas y bienes que importaba y exportaba la Nueva España, el Puerto se veía beneficiado de cierta forma por esta ruta, ya que por ella se alimentaba y abastecía a las flotas que se encontraban en el lugar y a la escasa población que habitaba Veracruz.

Como resultado del binomio Puerto-Ciudad, refiriéndonos a Veracruz y la Tenochtitlán respectivamente, se refleja una estrecha relación de interés mutuo ya que el desarrollo de la Ciudad (México) no hubiera sido posible sin la participación del puerto como punto de intercambio "entrada y salida" de mercancías que permitieron el despegue económico de la ciudad, de igual forma no se hubiera dado la creación del puerto y sus caminos sin la necesidad de abastecer a la Metrópoli, elementos que favorecieron al desarrollo del Estado.

De cierta forma, Veracruz debe su desarrollo a las necesidades del centro del territorio, pues su puerto y sus caminos beneficiaron a la Nueva España en la época de la Colonia, esto explica que el crecimiento del puerto se dio debido a las necesidades de terceros y no del mismo lugar.

La débil densidad de población del lugar y el lento crecimiento urbano no brindaban una garantía de desarrollo, esto no se aplicaba solo a Veracruz ya que de igual forma otras ciudades se vieron beneficiadas por su puerto y caminos, tal es el caso de Córdoba, Orizaba y Puebla.

Durante la época de la Colonia se originaron dos rutas de comunicación entre el puerto y La Nueva España una; Veracruz- México vía Jalapa, dos; Veracruz-México vía Córdoba, las cuales pese a las dificultades geográficas se han conservando intactas sin importar el desarrollo de la tecnología del transporte.

Estas rutas de comunicación han originado la creación de nuevos asentamientos urbanos, con el fin de cubrir necesidades de las comunidades cercanas buscando beneficios económicos. Se puede decir que estas rutas estuvieron destinadas a funcionar dentro de un sistema económico, dentro de la Colonia, el cual se basó en las exportaciones e importaciones de materias primas y artículos manufacturados.

Así pues, la capital de la Nueva España y Veracruz, el puerto colonial más importante de la costa del Golfo, llegaron a convertirse en los puntos centrales del vasto eje comercial colonial entre España y América. Los caminos coloniales sentaron las bases de la moderna red de transporte. En el transcurso de cuatro siglos, en los que la República se inclinó principalmente hacia Europa el corredor México-Veracruz conservó su importancia como lazo de transporte fundamental del país.

Durante la Colonia la Nueva España contó con otros puertos que se encontraban habilitados para el comercio, siendo en el Golfo de México los más importantes, después del de Veracruz, el de Alvarado, Tecolutla, Tuxpan y Santecomapan; en el Océano Pacífico: La Escondida, Zihuatanejo, Navachiste, Altata y Cabo San Lucas.

Una característica más de esta época se refiere a la implementación de gravámenes, los cuales eran impuestos por el gobierno español, estos se empleaban para controlar el comercio con sus colonias. Los más importantes fueron los referentes al derecho de avería; el cual consistía en cubrir los sueldos de la armada encargada de perseguir a los corsarios que atacaban a las embarcaciones en costas de Andalucía, dicho impuesto comenzó a recaudarse en 1521, el costo de este gravamen correspondía al uno por ciento sobre el valor del oro, perlas, azúcar y cueros y a todas las mercancías que fueran de las Indias, más tarde se extendió a más mercancías y personas.

“El derecho de Almorjarifazgo: este era un impuesto que debían de pagar todos los buques este se implementó en 1543 y correspondía en un siete y medio por ciento sobre el valor de todas las mercancías que procedieran de España. Derecho de Toneladas; se comenzó a implementar en España a las naves que procedieran de América, para cubrir el costo de este impuesto se requería hacer un pago de real y medio de plata por media tonelada hasta 1732, posteriormente este impuesto aumento. Para 1762 otro nuevo impuesto se aplicó a todas las embarcaciones mayores por cada entrada al Puerto de Veracruz, con un costo de 10 pesos 6 reales, este gravamen se denominó derecho de anclaje”<sup>46</sup>.

Durante este periodo de encuentro cultural, de choques ideológicos y de diferencias sociales, el puerto de Veracruz logra desarrollarse como punto de comunicación y comercio con la Nueva España, generando la creación de nuevas industrias y oficios, como lo fue la industria textil y el crecimiento de los obrajes.

La evolución de la historia nacional, originó que el puerto fuera pieza importante de su acontecer y dentro de otro marco histórico encontramos cuando en 1821 Juan de O'Donoju Virrey liberal reconoció la crisis de España y colaboró para que la emancipación concluyera en forma pacífica, abandonando el puerto de Veracruz y trasladándose a Córdoba, firma el 24 de agosto de ese mismo año el famoso “Tratado de Córdoba”, en donde México era reconocido independiente.

Esta etapa para el puerto de Veracruz, significó un largo periodo de crisis política y económica, rodeada de luchas civiles, guerras extranjeras y caudillismo que se caracterizó no como un puerto de entrada y salida del comercio sino de posición estratégica y luchas constantes que ocasionaron pérdidas significativas para el comercio ya que la aduana y otros recintos eran únicamente edificios en ruinas.

Para 1823, el puerto fue bombardeado nuevamente anulando toda relación política o económica con España, el 8 de noviembre se decretó el cierre del puerto, el movimiento que había ganado hasta ese entonces fue movilizado al fondeadero de Antón Lizardo y al puerto de Alvarado este último habilitado para el comercio exterior.

No suficiente con los ya ganados conflictos con España el 9 de marzo de 1838, fueron avistados barcos franceses que llegaron a Antón Lizardo, acercándose cada día más a la Isla de Sacrificios donde el 21 del mismo mes envían al gobierno mexicano un ultimátum donde exigían la reanudación de las relaciones entre Francia y México. El 16 de abril las fuerzas extranjeras bloquearon el Puerto. Para el mes de Noviembre Santa Anna acordó que no estaban preparados y que el puerto no estaba en condiciones para una nueva guerra, el bloqueo se suspendió por ocho meses y volvió a abrir sus puertas al comercio internacional.

---

<sup>46</sup> LERDO de Tejada, Miguel. Comercio Exterior de México desde la conquista hasta hoy, Pág 95.

Para 1858, durante la Guerra de reforma, el entonces, presidente Benito Juárez haciendo frente al ataque de las fuerzas conservadoras establece su gobierno en el Puerto de Veracruz, en esta etapa se originan hechos importantes en el desarrollo del país, como lo fueron las leyes expedidas en las cuales se hacía mención de la nacionalización de los bienes eclesiásticos y la libertad de culto, además de crear el matrimonio civil.

En este mismo año el Puerto de Veracruz ya era líder en el movimiento de carga en el país, recibiendo en ese año mas de "198 navíos y movilizando 29 mil toneladas, cifra record en su momento liderazgo que en la actualidad se conserva y acentúa",<sup>47</sup>

## **2.2 Porfiriato**

Para finales del siglo XIX, Veracruz era el puerto más importante en la retención de impuestos, ya que en sus aduanas se recaudaban la mayor cantidad de derechos para uso de esta terminal portuaria, para ese entonces Veracruz acumulaba tres quintas partes de lo que se recaudaba en todas las aduanas marítimas y fronterizas de la República, con lo que se conserva la importancia que siempre ha representado este Puerto.

Su relevancia se notaba considerablemente y principalmente su relación para comunicarse con la ciudad. En 1871 tras varios años de inestabilidad política, social y económica por fin se inicia el desarrollo de México.

El gobierno considera necesario que para incrementar el comercio exterior era de vital importancia para el país conectar mediante transporte ferroviario a la capital con el puerto más importante de la República. "En 1873 se inaugura la línea férrea México – Veracruz acto presidido por el Presidente Sebastián Lerdo de Tejada, creando el primer sistema de transporte multimodal entre barcos y ferrocarriles, en el cual Veracruz fue una vez más la punta de lanza, siendo este sistema de comunicación base importante del comercio internacional de México en la actualidad".<sup>48</sup>

A fin de recibir buques de gran calado, las cuales anteriormente no podían entrar al puerto por la falta de profundidad y espacios requeridos para este tipo de naves. En 1895 se realizaron importantes obras en el puerto las cuales consistieron en la creación de nuevos malecones, diques, muelles, almacenes más amplios, oficinas, aduanas, etc.

---

<sup>47</sup> <http://www.apiver.com>. Consultada el día 21 de octubre de 2003.

<sup>48</sup> <http://Veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#3>. Consultada el día 19 de enero de 2004.

Para ese entonces la forma más usual de comunicación era precisamente la marítima con la que nuestro país hacía sus intercambios de bienes y personas con el mundo es por ello que a principios del siglo XX, el Gobierno de México comprendió una vez más la necesidad de hacer de Veracruz un puerto debidamente equipado, con todas las facilidades necesarias correspondiendo a su importancia como primer puerto de América Latina en movimiento de carga.

“Es así como el 6 de marzo de 1902, el General Porfirio Díaz entrega formalmente el puerto iniciando en ése momento una nueva etapa para Veracruz”<sup>49</sup> la cual en nuestros días se consolida como pilar del crecimiento económico del país.

Esta etapa representó gran importancia para que en la actualidad se cuente con un puerto de características especiales, ya que fue en este período cuando “se gana al mar la extensión del terreno de la que disponen los malecones, vías de ferrocarril, bodegas, edificios y parques públicos con una extensión de 100 hectáreas, la profundidad general del puerto a baja marea quedo en 9 metros y la profundidad en el costado del gran malecón alcanzó 11 metros. En total la extensión que abriga el puerto era de 220 hectáreas”<sup>50</sup>. Las obras interiores consistían en una serie de malecones que limitaban la parte de la Bahía que por su profundidad no era recomendable para la navegación, de dichos malecones unos servían para formar dársenas e impedir la agitación de las aguas y otros para recibir muelles que exigía el movimiento comercial.

El desarrollo que se vislumbraba para el país se reflejaba en el desarrollo del puerto de Veracruz, el cual se manifestaba en el crecimiento constante de la población interesada en residir en esa zona y los grandes ingresos que dejaba la aduana por el tráfico que movía, para ello en su etapa importante de modernización fue trascendental y urgente arreglar el fondeadero de la Bahía de Veracruz para que concordara con los nuevos tiempos.

En décadas anteriores, las precarias instalaciones del puerto habían bastado para recibir a los barcos de la época, los buques que arribaban entonces en la Bahía de difícil entrada y escasa seguridad, apenas bajaban anclas, descargaban sus mercancías sobre botes y barcas que impulsados por bogadores (remeros) las llevaban hasta el muelle fiscal. Miles de trabajadores con carretas se movían con la mercancía hasta la plazuela del muelle, que servía como almacén general de depósito de la aduana.

En pocas horas se creaban montañas de pacas de algodón, de cajas, maquinaria y barras de hierro, y de cuantos artículos entraban o salían, en espera de las operaciones fiscales.

---

<sup>49</sup> B TRENS, Manuel. Historia de Veracruz, pág. 359

<sup>50</sup> Idem.

El trabajo debía realizarse con gran premura para aprovechar el buen tiempo, pues, si comenzaba a soplar la brisa, las dificultades de descarga se multiplicaban, y no era extraño que, al subir los bultos sobre el costado del buque estos fueran a dar al fondo del mar.

Si coincidían varios buques en la bahía, el número de naves menores y el propio desembarcadero resultaban insuficientes para el movimiento que la descarga exigía; además, bancos de arena, arrecifes y el denso tráfico marítimo aumentaban el peligro a las difíciles maniobras en el reducido fondeadero.

Por otra parte, las maniobras rutinarias resultaban cada vez más costosas, en un momento en que el tráfico naviero adquiría mayor regularidad. Los veleros, sujetos en gran medida al movimiento del viento y a las condiciones climatológicas, estaban expuestos a retrasos de días o incluso semanas, el adelanto o atraso de un navío se limitaban a un día, lo cual exigía que la estiba se tornara más precisa y eficiente. Existía un muelle metálico de 213 metros de largo de la compañía del Ferrocarril Mexicano, que se sumó al que ya existía, y que estaba dotado de grúas hidráulicas y de vías para que los vagones del ferrocarril llevaran la mercancía hasta el costado de los buques.

Sin embargo para fines de siglo, el aumento en el ritmo, de la demanda de estiba, creado por el desarrollo del ferrocarril, tornó insuficientes sus capacidades los peligros y sus limitaciones fueron en aumento, no sólo por la acentuación de barcos que llegaban, sino por el calado de éstos. Los comerciantes advertían que si antes de que acabara el siglo la mayoría de los barcos que arribaban eran de vela, de una capacidad que rara vez excedía 400 toneladas, para inicio de siglo llegarían vapores con un peso superior a mil toneladas.

"En los años prósperos al porfiriato, con el inicio del programa de construcción de ferrocarriles, proliferó el establecimiento de industrias ligeras (textil, azúcar) y minero-metalúrgicas, y aumentó la demanda de mercancías destinadas a la producción de otros bienes. Materiales para construir, como hierro, cemento y cal, al igual que la maquinaria y equipos para las nuevas plantas industriales- rieles, agujas, faros y locomotoras para los ferrocarriles, aumentaron su peso en la composición de las importaciones.

Estos bienes ocuparon los sitios más importantes dentro de la importación, aun cuando no se dejaron de comprar bienes destinados al consumo como vinos, textiles, mantequilla y alimentos de primera necesidad no elaborados, como el maíz y el trigo. Asimismo creció la importación de bienes suntuarios debido a la demanda de las clases bien establecidas".<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> GARCIA Diaz, Bernardo, Puerto de Veracruz. Pág. 83

Para la modernización del puerto se contrató una concesionaria el cual revisó el proyecto y comenzó a trabajar, sin embargo por una orden federal se paralizaron las obras debido a la quiebra de uno de los integrantes de la compañía concesionaria. El Ayuntamiento del puerto buscó el apoyo de las autoridades federales para seguir con el proyecto, pero las obras no avanzaron con la velocidad necesaria.

Como ya había ocurrido anteriormente los comerciantes estaban impacientes por modernizar el puerto ya que el ferrocarril amenazaba con arrebatarle su ventaja comercial, en este período fue el auge de las construcciones ferroviarias, que llevarían a México a convertirse en uno de los pocos países latinoamericanos con una red completa de ferrocarriles al inicio del siglo XX.

“Entre 1880 y 1910 el crecimiento del sistema ferroviario mexicano convirtió paulatinamente a la geografía nacional en un espacio económico único. En sólo tres décadas, mil kilómetros de vías se extendieron hasta sumar 19.280”.<sup>52</sup>

“El aumento en la importancia de las aduanas del norte estaba vinculado al creciente control estadounidense sobre los intercambios de México, el cual provocó que el vecino país desplazara definitivamente a naciones europeas logrando, hacia el final del Porfiriato, controlar más de la cuarta parte de todo nuestro comercio exterior”<sup>53</sup>

Por ello la insistencia de los comerciantes veracruzanos en la urgencia de modernizar el puerto por lo que se llevaron a cabo construcciones importantes, una de ellas fue la de un dique noroeste, el cual abarcaba desde el arrecife de la Caleta al de la Gallega, sin embargo, cuando se concluyeron los compromisos contratados, las obras que se llevaron a cabo durante los últimos ocho años del siglo no bastaron para convertir a Veracruz en un puerto abrigado. Se refiere a un puerto abrigado a todo aquel que cuente con la infraestructura suficiente para satisfacer las necesidades de los clientes. Para llevar a cabo dichos objetivos era necesario la ejecución de obras de mayor envergadura, con una fuerte inversión federal que contemplara obras exteriores, como diques y rompeolas, al igual que el levantamiento de muelles, malecones y vías férreas para formar un puerto moderno.

Fue necesaria la llegada de contratistas británicos, que con su experiencia y recursos tecnológicos concluirían la modernización de la dársena del puerto. Por otra parte, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de reciente creación, decidida a impulsar el sistema portuario nacional, fijó su atención en trabajos ya iniciados, como fue el caso de Veracruz.

---

<sup>52</sup> Ibidem.,. Pág. 86

<sup>53</sup> Idem.

"La Compañía La Pearson & Son proyectó y organizó la construcción del puerto con calidad y profesionalismo, su propósito general era realizar una serie de obras exteriores, compuestas de diques y rompeolas para defenderse de los fuertes vientos, además la construcción de malecones y muelles, a lo cual era necesario añadir dragado de la bahía y la creación de canales de navegación con suficiente profundidad.

En suma, era convertir de un puerto abierto en un puerto abrigado por medio de defensas artificiales, aprovechando los elementos naturales"<sup>54</sup>.

Además de ofrecer servicios adecuados para el desembarco de mercancías, para ello se construyó un conjunto de obras colindantes. Una de las más importantes fue la del malecón que se extendía a lo largo del puerto, desde el dique noroeste hasta el muro que servía de protección interior sur, este malecón, de más de 3 kilómetros, se alzó más adentro a una distancia aproximada de 400 metros, desde la línea natural de baja marea, por lo que se le ganó al mar todo el terreno dentro de este muro, sobre el cual se alargarían vías férreas y se construirían almacenes y edificios federales.

La obra interior más costosa e importante consistió en un gran malecón que se extendía perpendicularmente frente al malecón general, con una longitud de 380 metros y un ancho de 100 metros.

Estaba dotado de vías con rieles de acero, entre las cuales se construyeron grandes almacenes y una competente dotación de grúas impulsadas con electricidad o con fuerza hidráulica, contaba con instalaciones para el atraque de los buques más grandes, pues, a su costado, el agua tenía una profundidad de diez metros.

En la parte sur se construyó sobre macizos pilotes de acero, un desembarcadero en forma de T para pasajeros; y detrás, un amplio edificio de bloque destinado a la estación sanitaria y la aduana de equipaje. Las nuevas instalaciones portuarias alcanzaron una extensión de 220 hectáreas. El proyecto del dragado permitía una profundidad general de 8.50 metros y de 10 metros en el canal de entrada, así como en los costados del gran malecón. Estas construcciones trajeron consecuencias demográficas ya que atrajeron un importante caudal de trabajadores inmigrantes, tanto del interior de la entidad como del altiplano y aún del Estado de Oaxaca.

El puerto ha sido testigo de grandes acontecimientos históricos y durante el Porfiriato no fue la excepción, ya que en el año de 1911, Porfirio Díaz sale del poder siendo el Puerto de Veracruz, punto de partida con dirección a Europa,

---

<sup>54</sup> GARCÍA Díaz, Bernardo, Puerto de Veracruz, Pág. 87.



para 1914 el puerto es bombardeado y ocupado por los norteamericanos en un intento por darle a la Revolución una orientación acorde con los intereses y designios de la Casa Blanca, se bloquearon todas las actividades comerciales con 30 buques de guerra.

Para la Revolución Mexicana no afectó demasiado al puerto, a pesar de la intervención estadounidense sus instalaciones siguieron funcionando, más profunda que las consecuencias de la Revolución sobre el movimiento comercial fueron los efectos de la Primera Guerra Mundial que propició la caída de la navegación de altura.

Para ese mismo año Venustiano Carranza tomando como base de partida el Puerto de Veracruz, el 12 de diciembre decreta la creación del municipio libre, hecho fundamental para la estructuración de la política nacional actual. Quedando integrado dentro de las treinta y dos entidades federativas que integran el territorio nacional, el Puerto de Veracruz quedó representado en el Congreso de la Unión.

Tomando los principios fundamentales de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en 1917, los veracruzanos los aplicaron en su marco jurídico siendo Libertad, justicia social y democracia emblema social del Puerto.

Para este período continuaron con los programas de mejoramiento del Puerto ya que continuaba siendo un punto estratégico para el comercio internacional de nuestro país con el extranjero y para ello se realizaron importantes construcciones que elevaran el nivel de competitividad del puerto. El dique se amplió logrando el camino terrestre del puerto al Castillo de San Juan de Ulúa en la que se establecieron los astilleros.

“En el último lustro del Porfiriato se importaban a través de la aduana de Veracruz alrededor de 65 millones de pesos por año; ya para el período 1935-1940 el valor de las importaciones anuales eran en promedio de 180 millones”.<sup>55</sup>

### **2.3 Evolución del Puerto de Veracruz de 1920 a 1993**

Para la década de los años veintes, se incrementa el disgusto de grupos de trabajadores de Veracruz principalmente de la Unión de Estibadores de Veracruz, este malestar se manifestaba en la insuficiencia para atender las demandas de las líneas extranjeras así como el evidente deterioro que mostraban las instalaciones debido a la falta de mantenimiento adecuado y al desgaste que el mar sometía a la infraestructura portuaria.

---

<sup>55</sup> ANTUÑANO Maurer, Alejandro, Veracruz el primer puerto del Continente, pág. 227

El problema era serio sobre todo por la escasez de muelles ante el aumento en tonelaje del movimiento comercial. Las posiciones de atraque también tenían un problema sólo el muelle de la Compañía Terminal se hallaba en condiciones funcionales. En cambio el fiscal el otro gran muelle de altura se encontraba en ruinas al igual que los pisos a través de los cuales se conducía la mercancía a los cobertizos de la aduana marítima.

A la par existía la necesidad de más bodegas puesto que las disponibles no eran suficientes o se encontraban en pésimas condiciones. El dragado de la bahía no era un problema menor: en 1930 un buque el Tabasco encalló mientras estaba varado en el malecón.

La situación estaba cada vez más difícil dado que el volumen del comercio internacional no había dejado de crecer desde principios de siglo, no obstante coyunturas desfavorables como la Primera Guerra Mundial o la crisis del 29, afectaron de manea temporal, pero de una forma potente al intercambio comercial.

Sumando las dificultades técnicas de operación con el estallido de la Segunda Guerra Mundial los problemas del puerto y la ciudad de multiplicaron ya que la población costera que dependía en gran parte del movimiento de sus muelles tanto por el número de trabajadores ocupados como los empleados aduanales, al igual que por la derrama económica que difundía sobre la ciudad el comercio de altura y cabotaje, ahora este último de manera irrelevante, tenía una gran importancia dado que el sureste estaba poco desarrollado y dependían en buena medida de Veracruz para surtirse de todo lo que necesitaban es allí que toda clase de artículos fueron distribuidos del puerto por la ruta marítima y que en una época éste fuera considerado como la despensa de sureste.

A la par del crecimiento demográfico se produjo el desarrollo industrial para la zona y el puerto consideró apropiado establecer una fábrica de tubos aprovechando los muelles para recibir la materia prima y a su vez para embarcar el producto terminado. "Las operaciones de la fábrica de Tubos de Acero de México (TAMSA) se iniciaron en 1954 y a la fecha es uno de los principales clientes del puerto".<sup>56</sup>

"A largo plazo TAMSA se convirtió en uno de los principales clientes del movimiento de exportación, e incluso de acuerdo a las cifras de 1995, es el primer producto (acero) mexicano de exportación que sale por Veracruz, ocupando un poco más de 26% del total que se exporta".<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> WILLIAMS García, Roberto. Yo nací con la luna de plata, pág. 18

<sup>57</sup> GARCIA Díaz, Bernardo. Op Cit, pág. 234.

La aparición de la industria naval pesada como Astilleros Unidos de Veracruz (AUVER) que llegó a botar en los años ochenta buques petroleros de más de 40 mil toneladas y que fortaleció también la economía de la región, tanto por la mano de obra como por todos los insumos que requirió.

Esta época fue muy importante para la bienvenida del turismo nacional, este flujo comenzó de la mano del relativo saneamiento de la ciudad después de las obras de urbanización y la derrota de las enfermedades que atacaron por mucho tiempo al puerto. En estos años el movimiento de pasajeros obedecía de manera todavía más rotunda que en la actualidad, en este sentido, la ciudad tampoco obtenía aún el ingreso notable que por concepto de turismo viene logrando desde hacía varias décadas. Veracruz todavía sin contar con el desarrollo industrial y turístico que comenzaba a experimentar, ni con el perfil de gran ciudad comercial y de servicios en que se convertiría. Veracruz dependía casi enteramente de sus muelles.

Durante los primeros años de la década de los cuarenta con una navegación de altura semiparalizada por la guerra y sin otras alternativas económicas, el puerto parecía fondear en lo profundo de su propia Bahía, la incertidumbre se extendió por todo el Golfo cuando los submarinos alemanes comenzaron a torpedear a los buques tanque de PEMEX.

Para el gobierno del Presidente Manuel Ávila Camacho 1940-1946 aprobó un presupuesto para Veracruz, en 1942 de 37 millones pero fue relevante ya que se trataba del primer gobierno federal posrevolucionario que intervenía en el mejoramiento del puerto. Si bien la cantidad no era grande, el plan resultó muy ambicioso dado que pretendía dentro del contexto bélico internacional, crear una base naval en San Juan de Ulúa que comprendiera dos diques secos, dos gradas para construcción de buque de cinco mil y 15 mil toneladas, un taller, una sala de diseño y una sala para oficinas.

Antes de comenzar cualquier trabajo se tuvo que elevar el bajo de San Juan de Ulúa, en aproximadamente 1.20 metros sobre el nivel de la marea alta. En dicha operación se utilizaron los materiales del dragado de la bahía con lo que se le ganaron alrededor de 40 hectáreas de terreno al mar. El plan de obras comprendía también una calzada de 11 metros de ancho que trazada en forma paralela el muro norte serviría para que a través de una carretera y una vía férrea se pudieran transportar materiales para el astillero.

En lo que respecta a obras portuarias los proyectos del presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952) embarcado vigorosamente desde el inicio de la administración en una expansión de la infraestructura para impulsar el crecimiento económico, asumió en primera idea que Veracruz jugará un papel importante dentro del plan de política económica que se conoció más tarde como "desarrollo estabilizador". Este presidente se dio a la tarea de terminar algunas de las obras inconclusas del régimen anterior y de ampliar su capacidad de atraque con la construcción de nuevas instalaciones.

Fueron tres los muelles nuevos de concreto armado que se dejaron listos a principios de los cincuenta, el más grande fue el muelle de Altura número seis que con una longitud total de atraque de 724 metros era semejante en sus dimensiones al de la Compañía Terminal, el cual era hasta ese momento el más grande de los instalados. Se creó además otro muelle fiscal, el número dos.

También se levantó un muelle de cabotaje de 220 metros de largo y con una disposición, al igual que los anteriores, en forma de espigón (es decir cuando se desprende en forma perpendicular desde los malecones) que permitía el atraque de barcos por los dos costados. La creación de estas tres nuevas posiciones de atraque fue de gran relevancia, pues prácticamente duplicó las capacidades de atraque del puerto.

Estos muelles fueron inaugurados el 11 de noviembre de 1952 al igual que diez silos para cargar, descargar y almacenar granos. Otras obras entregadas serían las unidades de salubridad internacional la carretera de Veracruz-Antón Lizardo y las oficinas de migración.

El presidente Miguel Alemán declararía entonces las obras marítimas y urbanización construidas en Veracruz borrarán la impresión de ruina que hasta hace años tenía la Ciudad.

A fin de ampliar las capacidades de depósito y tránsito se instalaron varias bodegas que en total cubrían 17 mil 223 metros cuadrados a la vez que se extendían los patios para acomodar mercancía.

En estrecha relación con la expansión de la infraestructura portuaria se efectuó la inauguración del dique seco que se había iniciado en 1942 en San Juan de Ulúa. También acorde con el programa de modernización de las actividades navales la escuela Naval Militar del Golfo abrió sus puertas.

El 13 de junio de 1958, en presencia de 400 obreros y técnicos y de las autoridades se botó el barco México, con 780 toneladas de desplazamiento y con el escudo de Veracruz en la proa. A mediados del siglo XX gracias al impulso de los presidentes Miguel Alemán Valdés y Adolfo Ruíz Cortines, quedaron listas las nuevas obras de atraque, con sus bodegas y vías de ferrocarril que correspondería a lo que más tarde se llamó "Zona I" del puerto. Esta sección se extiende al oeste a espaldas de la aduana Marítima y frente a la estación de pasajeros del ferrocarril y de sus patios.

Sobre los terrenos ganados al mar a fines del siglo XIX y desde la cual se desprenden de forma sucesiva los cinco muelles más antiguos del puerto, colocados lateralmente uno detrás de otro, en disposición de espigón.

Estos muelles de concreto armado, siguen funcionando en la actualidad y manejan carga general, contenedores y granel agrícola y mineral, a través de ellos salen los vehículos de la terminal de automóviles ubicada en lo que era la zona I.

Este puerto durante la primera mitad de siglo sería también, como ya lo habíamos mencionado, importante para el turismo, antes de que llegara la gran época de los viajes trasatlánticos por avión haciéndose fuerte competencia entre ambas, ya que los viajeros ahorraban grandes cantidades de tiempo y dinero. El puerto también resintió desde el punto de vista económico, fue una lamentable pérdida para Veracruz que en la era del avión el aeropuerto Benito Juárez de la Ciudad de México sustituyera al puerto como puerta de entrada principal del país.

Hacia los años setenta y de manera más rotunda en las dos décadas siguientes fue el período en que el puerto vivió una nueva expansión de la superficie. En medio del optimismo petrolero en que se sumergió el país en los años setenta. La ampliación del puerto se dio en este período sobre todo en las secciones del noroeste y norte, es decir en la parte que está colocada atrás y alrededor del castillo de San Juan de Ulúa, la expansión que se dio en estos años fue básicamente con la aparición del sistema de transporte de contenedores que se universalizó en todos los puertos del mundo en la séptima década del anterior siglo: pero también con la aparición de terminales nuevas o de su renovación de embarque especializado, para el despacho o el arribo de productos como el cemento o el petróleo.

Así por ejemplo en 1964, se instaló maquinaria para mecanizar la exportación de azúcar en las instalaciones ubicadas atrás del muelle número 6: en 1968 se puso en operación la planta de descarga automática del aluminio en el muelle marginal del norte y en 1975 empezó a funcionar el nuevo muelle de petróleos Mexicanos (PEMEX) para recibir gasolina y diesel.

Por lo que respecta a la introducción del sistema de contenedores debe señalarse que éste comenzó a adoptarse desde los años setenta y para 1975 se aprobó la creación de un nuevo centro receptor de contenedores; para construirlo se comenzó a rellenar la parte comprendida entre el escolladero y el muro norte. La terminal de contenedores sería inaugurada hasta 1979.

“Sin lugar a duda la aparición del contenedor significó una auténtica revolución en la tecnología y en la operación de los puertos. En primer lugar su manejo conduce a métodos de trabajo intensivos en capital, con la consiguiente disminución de personal ocupado en la descarga. Permite la multiplicación de los rendimientos portuarios: la velocidad de manejo de carga de una terminal de carga suelta. Además el contenedor ha sido condición necesaria en el desarrollo de transporte multimodal, para acelerar la distribución de la carga y reducir el monto del capital improductivo”.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> ANTUÑANO Maurer Alejandro, Op Cit, Pág. 239.

En cuanto al movimiento de mercancía, éste ha ido en constante crecimiento. De acuerdo con cifras nacionales entre 1984 y 1993, mientras que la carga total creció a una tasa media del 6% el tonelaje de contenedores lo hizo en 19%. Veracruz no escapa a esta tendencia, si en 1984, se movían 218 toneladas de contenedores en la importación anual para 1990, esta cantidad había llegado a las 679 mil toneladas, lo que provocó que el área de contenedores se ampliara y sus instalaciones se convirtieran en una de las áreas más grandes del puerto desde la década pasada.

Las exigencias de los clientes extranjeros hizo que el gobierno federal en 1989, actuara creando una administración local de Puertos Mexicanos, el cuál era un organismo independiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Con ello se buscó incrementar en Veracruz la eficiencia operativa que permitiera niveles autosuficientes tanto financiera como en operaciones. Para 1991, los objetivos de modernización que se habían planeado no se lograron o al menos no al paso deseado.

Fue así que en agosto del mismo año el gobierno federal decide tomar otro rumbo dando concesión del puerto a tres empresas privadas: Operadora Portuaria del Golfo, Compañía Terminal de Veracruz y Consorcio Integral de Comercio Exterior. Para el año siguiente se decretó la completa desincorporación de las actividades portuarias en el país incluyendo la liquidación de Puertos Mexicanos.

En 1993, el Congreso de la Unión aprobó la Ley de Puertos y se estableció que el Estado mantendría las facultades de autoridad portuaria aunque no participaría en forma directa en la operación ni en la administración de los puertos.

El primero de febrero de 1994, como resultado de esta política de desincorporación portuaria se creó la Administración Portuaria de Veracruz (APIVER). Esta sociedad mercantil cuyo capital fue suscrito por el gobierno federal cuenta con una concesión múltiple que le fue otorgada por 50 años y puede efectuar sesiones parciales de derechos para la operación de terminales e instalaciones y la prestación de servicios. La infraestructura portuaria existente así como los terrenos y áreas de agua de los recintos portuarios no se desincorporaron del dominio público, pero su uso, aprovechamiento y explotación se otorga en cesión parcial de derechos.

Para cumplir con los objetivos de la iniciativa privada la APIVER licitó en febrero de 1995, la Terminal de Contenedores que ya constituía una de las instalaciones clave del puerto. Ya que Veracruz es el primer puerto de contenedores en el país con una cifra mayor al 40%, se puede entender la relevancia de esta licitación.

La ganadora de la adjudicación fue la empresa ICAVE (internacional de Contenedores Asociados de Veracruz S.A. de C.V.

ICAVE inició sus operaciones el 25 de agosto de 1995 y adquirió una concesión para administrar y operar de manera integral la Terminal Especializada de Contenedores. Su capital es privado y fue conformado por las aportaciones del grupo ICA que es un consorcio mexicano que cuenta con la empresa de construcción más grande del país. Pretendiendo dar una mayor garantía a sus clientes, buscó una alianza estratégica con International Container Terminal Services Inc. que pertenece al grupo filipino The Razon Group por ser pionero e innovador en el desarrollo de puertos con una experiencia de 70 años.

Durante el período de 1995-2000, después de la reestructuración portuaria y la descentralización de los puertos, Veracruz incrementó su volumen de 13.2 millones de toneladas, destacando el movimiento de contenedores con 484 mil Twenty Equivalent Unit (TEU'S), entre 1995 y 1999, la carga del puerto creció 103.7% y 114.2% el movimiento de contenedores.

La productividad de incremento hasta el 146% en el granel agrícola, 68.4% en contenedores y 20% en otras cargas. En consecuencia las estadías de los buques que arriban al Puerto de Veracruz, se han reducido hasta en un 70%.

Se aumentó la frecuencia de los servicios a:

Estados Unidos antes semanalmente, ahora cada 3 días  
Europa antes cada doce días, ahora cada 5 días; y  
Sudamérica antes cada 15 días, ahora cada 4 días.

También en este período de se realizaron obras de mantenimiento y se llevaron a cabo nuevos muelles para granel, una terminal de usos múltiples con 3 posiciones de atraque y se amplió la zona norte del puerto para nuevos proyectos.

### **CAPÍTULO III.**

## **COMPETITIVIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA DEL PUERTO DE VERACRUZ.**

### **PRÁCTICA DE CAMPO**

En el presente capítulo se presenta la situación actual del Puerto de Veracruz, tomando como base la investigación de campo que se llevó a cabo en el mes de julio de 2003 a dicho Puerto, con el fin de respaldar la investigación que al momento se ha realizado.

Esta visita nos permite dar un punto de vista más objetivo sobre el desarrollo que ha presentado el puerto, además de reafirmar la postura de la necesidad de aportar un plan de ampliación para lograr revertir las carencias reales del comercio nacional, mediante la participación del Puerto de Veracruz como enlace con el exterior.

Es importante mencionar que en este recorrido se lograron observar las deficiencias y los resultados que ha alcanzado el puerto a lo largo de la historia, de igual manera se logró entender la importancia que ha representado para su desarrollo la comercialización del puerto con el interior y con el exterior. Para reforzar este proceso de investigación se tomó como base la participación de ICAVE (Internacional Contenedores Asociados de Veracruz), en la Aduana del Puerto, a donde se acudió; así como también con algunas navieras quienes aportaron su experiencia y puntos de vista en cuanto al funcionamiento y necesidades del puerto, además, por último pudimos visitar una pequeña área de APIVER en donde nos proporcionaron una buena cantidad de información para la presentación de este trabajo.

En esta recorrido además de la visita realizada a las empresas que prestan sus servicios y tomar sus opiniones, se pudo entender la importancia que representa para esta investigación lo que directamente se alcanzó observar ya que gracias a esto se logró entender todo el proceso de importación y exportación, el cual es muy complicado e interesante; esto nos permite entender las necesidades, carencias y áreas de oportunidad, así como sus logros, desarrollo y avances adquiridos a lo largo de periodos anteriores. Entendiendo de esta forma la realidad de la infraestructura, logística y procesos que envuelven el comercio que se desarrolla en el puerto de Veracruz.



### 3.1 Privatización del Puerto de Veracruz

Los avances que ha adquirido el puerto en los últimos años se encuentran enmarcados por todo un proceso de privatización, que a opinión propia cuestionamos sobre su eficiencia, sin dejar descartar que se han logrado avances importantes, los cuales se explican a continuación.

1. "La Concesión que para descentralizar a la autoridad y dar mayor agilidad al Puerto surgió cuando el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, representada por su titular, el Lic. Emilio Gamboa Patrón, se otorgó a favor de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A de C.V. representada por el Lic. Ángel González Rul Alvidrez conforme a las leyes mexicanas, como una sociedad anónima de capital variable y donde las acciones representativas del 99.8% de su capital social pertenecen al Gobierno Federal y el 0.2% al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.

2. El proceso de privatización presentó como origen, la necesidad de descentralizar a la autoridad "Gobierno Federal" para lograr una mayor agilidad a los procesos que este sistema requería.

3. El Lic. Ángel González Rul Alvidrez, es apoderado general de la Concesionaria, la cual según consta en la escritura mencionada, le otorgó facultades para actos de administración, que no han sido revocados ni modificadas en manera alguna y son bastantes para la suscripción de este instrumento y de desarrollo social, en acuerdo conjunto suscrito el 31 de diciembre de 1992 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 1994, ampliaron la limitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Veracruz. La presente concesión se regirá por lo dispuesto en la Ley de Puertos y sus reglamentos"<sup>59</sup>.

Los objetivos del surgimiento de la APIVER eran los siguientes:

- La estrategia de modernización de la infraestructura de comunicaciones y transportes era importante para asegurar el crecimiento sostenido de la economía; dentro de esto era indispensable la adecuada operación de los puertos.
- En este sentido el Gobierno Federal llevó a cabo un programa de reestructuración del sistema portuario nacional, a fin de contar con una administración y operación eficientes, para obtener niveles más altos de productividad y propiciar condiciones que hicieran más competitivos a los puertos.

---

<sup>59</sup> Diario Oficial de la Federación, 19 de enero de 1994.

- Para lo anterior, entre otros, el programa mencionado tenía como propósito descentralizar la administración de los puertos y de esa manera, resolver en el mismo sitio donde se generan las necesidades, asimismo fomentar una mayor participación de la inversión privada.

En este contexto de reorganización del sistema portuario nacional, el Gobierno Federal constituyó a la Concesionaria como una empresa de participación estatal mayoritaria, con el propósito de encomendarle la Administración Integral del Puerto de Veracruz, mejor conocida como municipio de Veracruz-Llave, estado de Veracruz.

### 3.1.1 Objetivos de la concesión

La presente concesión tenía por objeto la administración portuaria integral del puerto de Veracruz, mediante:

- El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran el recinto portuario del puerto de Veracruz, cuya superficie se encuentra delimitada.
- El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario.
- La construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias en el recinto de que se trata, y
- La prestación de los servicios portuarios.

En cuanto a la expansión, modernización y mantenimiento el concesionario se sujetó a un Programa maestro de desarrollo portuario que debió entregar a la Secretaría, para su aprobación, dentro de los noventa días naturales siguientes a la fecha del título.

En dicho programa de tomaron en cuenta las siguientes cuestiones:

I. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de los mismos;

II. Las medidas y previsiones para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los modos de transporte;

III. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables;

IV. Los servicios y las áreas en los que, en términos del artículo 46 de la Ley, deba admitirse a todos aquellos prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos;

V. Los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes que se concesionan.

En cuanto a la construcción de obras marítimas o de dragado, la concesionaria deberá contar con un dictamen técnico que emita un profesional autorizado por la SCT. Dicho dictamen y el proyecto ejecutivo correspondiente deberá someterlos a la autorización de la Secretaría, previo al inicio de las obras.

La Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 60 días naturales contados a partir de la fecha en que la concesionaria le entregue el dictamen; y, si transcurrido el plazo no lo hiciera, se presumirá su conformidad con el dictamen y el proyecto ejecutivo.

La concesionaria deberá conservar los bienes concesionados por lo menos en el mismo estado en que se le entregan, por lo que será responsable de que se efectúen los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de las obras e instalaciones del recinto portuario.

Dichos trabajos se efectuarán conforme se establezca en el programa de mantenimiento y mejoras contenido en el programa operativo anual, el cual deberá darse a conocer a los usuarios en los primeros días de cada año. En su ejecución la Concesionaria procurará garantizar la continuidad en la prestación de los servicios, mediante la asignación provisional de áreas e instalaciones alternas a las afectadas o la coordinación entre los diferentes usuarios del puerto, entre otros.

### 3.1.2 Trabajos de la concesión

#### **Señalamiento marítimo**

La concesionaria se obliga a construir, instalar, mantener, operar y conservar en el recinto portuario, las señales marítimas y las ayudas a la navegación que determine la Secretaría, de acuerdo con las normas que al efecto emita.

Si la concesionaria no efectúa las obras y trabajos a que está obligada, conforme a ésta y a la condición anterior, la Secretaría podrá ejecutar los trabajos correspondientes y la Concesionaria le reembolsará las cantidades erogadas, con la actualización y recargos que fijen las leyes fiscales federales.

## **Capacidad del puerto**

La Concesionaria será responsable ante la Secretaría de que en el puerto se atiendan las demandas de manejo de las cargas de los usuarios, para lo cual deberá asegurarse de que se establezcan las condiciones de operación y se cuente con el equipamiento que garanticen la máxima seguridad y eficiencia.

## **Fondo de reserva**

La Concesionaria se obliga a constituir un fondo de reserva para mantenimiento mayor, ampliación y modernización de la infraestructura portuaria, con los montos y mecanismos que se determinarán conforme a los lineamientos que se establezcan, en su caso, en las bases de regulación tarifaria.

## **Medidas de seguridad**

La Concesionaria deberá adoptar las medidas conducentes a garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones y, de las personas y los bienes, para lo cual, entre otros, se encargará de:

- Cuidar que los servicios, maniobras, trabajos y actividades del puerto se realicen de manera que no se obstruyan las áreas navegables, ni se afecte la adecuada operación de las instalaciones portuarias.
- Instalar por su cuenta servicios de vigilancia, y operar el sistema de control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del puerto y sin perjuicio de las facultades del capitán del puerto y de las demás autoridades competentes.
- Verificar que la entrada al de embarcaciones o vehículos portadores de sustancias inflamables, explosivas o peligrosas, así como el almacenamiento de éstas, cuenten con las autorizaciones, cumplan con los requisitos y se ajusten a las normas de seguridad establecidos en las reglas de operación por las autoridades competentes. En caso de incumplimiento, tomará las providencias conducentes y dará el aviso que corresponda al capitán de puerto y a las demás autoridades competentes; instalar, en lugares de fácil acceso, equipos y sistemas contra incendios; vigilar su buen funcionamiento, su disponibilidad para uso inmediato y capacitar a las personas que deban operarlos, y Contar con un programa para casos de siniestros o emergencias en el puerto.

## **Eficiencia y productividad del puerto**

La Concesionaria se obliga a que la operación del puerto se realice con la mayor eficiencia y productividad, por lo que el programa maestro de desarrollo portuario, las reglas de operación, los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios y el equipamiento.

## **Características de los servicios**

La Concesionaria será responsable ante la Secretaría de que, en las áreas de uso común y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, sujetas a la administración portuaria integral, los servicios portuarios se presten de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio.

La Concesionaria instalará una oficina de quejas, relativas al funcionamiento general del puerto, en un lugar de fácil acceso y dentro del recinto portuario. Las quejas que se reciban serán resueltas desde luego o, en caso contrario, enviadas al comité de operación.

## **Cesión de contratos**

La Concesionaria sustituirá por cesión al Gobierno Federal, previo cumplimiento de los requisitos legales, en los derechos y obligaciones.

El Gobierno Federal continuará como titular de los derechos y obligaciones derivados de los contratos mencionados en la sección segunda del anexo cuatro.

## **Cobros a operadores y prestadores de servicios**

La Concesionaria sólo podrá cobrar a los operadores de terminales e instalaciones y prestadores de servicios, contraprestaciones por el uso de áreas terrestres o de instalaciones. Dichas contraprestaciones se fijarán en los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios, considerando el valor comercial de los bienes y la temporalidad del uso.

Para el pago de los servicios comunes en el puerto, la Concesionaria podrá cobrar a los operadores y prestadores de servicios las cuotas respectivas.

## **Cobros a los usuarios**

Salvo lo establecido en la condición siguiente, las cuotas por el uso de la infraestructura o por la prestación de los servicios portuarios se fijarán libremente. Los precios y tarifas que se establezcan se referirán a cuotas máximas y tendrán una vigencia mínima de seis meses, así como sus reglas de aplicación.

Todos los relativos al uso de infraestructura y a los servicios de pilotaje, remolque, amarre de cabos, lanchaje y maniobras deberán registrarse ante la Secretaría, así como sus modificaciones. Los precios y tarifas vigentes estarán siempre disponibles en las oficinas de la Concesionaria para consulta de los usuarios.

### **Regulación tarifaria**

La Secretaría establecerá regulación tarifaria, en tanto no se expida dicho documento, los cobros máximos a los usuarios que podrá hacer la Concesionaria serán los vigentes para el puerto de Veracruz el día inmediato anterior al otorgamiento de este título.

La regulación tarifaria será suprimida, parcial o totalmente, cuando dejen de existir las causas que le hubieren dado origen, o así lo indique un dictamen de la Comisión Federal de Competencia.

La Concesionaria, en los términos del artículo 61 de la Ley podrá establecer regulación tarifaria y de precios en los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios que celebre, sólo en aquellos casos sujetos a regulación por parte de la Secretaría.

### **Seguros**

"La Concesionaria, durante todo el plazo de la concesión, será responsable de que todas las instalaciones y construcciones del puerto se encuentren aseguradas, incluidos el señalamiento marítimo, obras de atraque y muelles, patios, almacenes y edificaciones, contra riesgos derivados de incendios, colisiones o fenómenos meteorológicos o sísmicos, así como los que cubran la responsabilidad civil que pudiera surgir por la prestación de los servicios.

Las constancias del aseguramiento y de su renovación anual deberán entregarse a la Secretaría dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la fecha del otorgamiento del presente título, o inmediatamente después de la expiración de cada período anual, según corresponda."<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Documento interno.

## 3.2 Situación actual de la logística

### 3.2.1 Aduana de Veracruz

En este subcapítulo incluimos aspectos de la visita que se realizó directamente en la Aduana del Puerto de Veracruz en donde tuvimos la oportunidad de informarnos mediante una plática con el jefe del área de abandonos; cómo se maneja y cuál es la infraestructura de la aduana así como algunas problemáticas y proyectos que actualmente se están llevando a cabo en este recinto fiscal.

"La importancia de la aduana se debe a que hasta mediados de 2003, la Aduana Marítima de Veracruz se convirtió en la segunda captadora de impuestos a nivel nacional, al recibir 16.700 millones de pesos, 23% más que en el 2002; el incremento no se debió al aumento de carga, sino al valor de los artículos que se movilizaron, el mayor ejemplo es la rama automotriz"<sup>61</sup>.

Para lograr un mejor entendimiento de este capítulo, empezaremos por dar una definición de lo que se considera una aduana; "Una Aduana es el lugar donde se regula la entrada y salida de mercancías y los medios de transporte"<sup>62</sup>, de lo que entendemos que una Aduana nos permite controlar, de manera legal, todas las entradas y salidas de productos hacia diferentes partes del mundo y provenientes de ellos, así como a los medios de transporte que se emplean para dicho objetivo, dando de esta manera el carácter de legítimo al comercio internacional.

Para participar en el intercambio de mercancías y haciendo hincapié al concepto de Aduana, nuestro país cuenta con 48 aduanas, las cuales se encuentran distribuidas de la siguiente manera; 19 se localizan en la frontera norte, por donde se realiza el mayor número de intercambio comercial vía terrestre con el principal socio comercial de México; 2 a la frontera sur, las cuales pese a no estar ligadas a países altamente comerciales representa un enlace importante con el comercio de América Latina; 17 aduanas marítimas distribuidas a lo largo de 11.122 km. de costas, localizadas en zonas estratégicas y de importante crecimiento; por último se encuentran 10 aduanas en el interior del país, establecidas en los aeropuertos de las principales ciudades del país y estaciones ferroviarias que permiten un enlace intermodal del comercio.

---

<sup>61</sup> Fuente: Entrevista Lic. Lázaro Violante. Jefe de abandonos del Puerto de Veracruz. Realizada en el puerto de Veracruz, el día 26 de julio de 2003.

<sup>62</sup> Idem.

## CLASIFICACION DE LAS ADUANAS

### FRONTERIZAS INTERIORES MARÍTIMAS

Una vez definido el concepto de aduana y expresado de qué manera se encuentran distribuidas a lo largo del territorio nacional, comenzaremos a explicar la importancia que representa la Aduana del Puerto de Veracruz, punto clave de esta investigación, la cual ha logrado un crecimiento en su importancia de comercialización, "pasando en este año de ser la tercera aduana más importante del país a la segunda en recaudar más dinero, gracias al incremento en el movimiento de carga que se origina en este punto. Esto debido a la pluralidad de sus servicios y manejo de mercancías como granos, químicos y sobre todo al desplazamiento del 72% de automóviles que se mueven a nivel nacional para su comercialización, ya sea para importación o exportación, mercado que ha favorecido al crecimiento de esta Aduana"<sup>63</sup>.

"La operación mensual de la aduana para mitad del año 2003, fue de 25.574 lo que equivale a 16 mil millones en valor de mercancías y 1.135 millones de impuestos recaudados".<sup>64</sup> La participación de la aduana a nivel nacional según su rango es de:

○ Automóviles	72%
○ Carga general	30%
○ Granel agrícola	47%
○ Contenedores	38%

---

<sup>63</sup> Idem.

<sup>64</sup> Idem.



La aduana del puerto de Veracruz, actualmente cuenta con todos los servicios posibles para tener un control de las importaciones y exportaciones que se dan por medio de este puerto, brindan un servicio personalizado de atención al cliente con la finalidad de simplificar sus operaciones, cuidar de la logística y mantener constantemente informado sobre el status de los embarques que llegan al puerto.

La aduana del Puerto de Veracruz, es considerada, a nivel nacional, como una de las más completas para brindar el servicio que cumpla con los requerimientos establecidos para realizar importaciones o exportaciones en este puerto, se considera que cuenta con un personal especializado que brinda una atención al cliente con el objetivo de abrigar las necesidades comerciales simplificando sus operaciones, siguiendo con claridad los puntos establecidos por la logística marcada para su funcionamiento y lograr mantener enterado sobre el status de sus mercancías o embarques que pasan por este punto a los clientes que requieren de sus servicios.

"Para cubrir los requerimientos comerciales, la Aduana del Puerto de Veracruz cuenta con una extensa y moderna infraestructura que le permite dar un soporte especializado a las necesidades de la logística; para ello trabaja con 116 empleados tanto sindicalizados como de confianza"<sup>65</sup>.

La aduana del Puerto de Veracruz se conforma de 4 subadministraciones todas de igual importancia:

Aeropuerto

Legal

Operación aduanera

Automática de contabilidad TIGLOSA, la cuál autoriza los pedimentos.

"El Puerto maneja 11 recintos fiscalizados de los cuales 5 son de carga especializada 2 que se dedican a granos, 2 a químicos y 1 que se dedica a automóviles además de 6 que se dedican a manejar el grueso de la mercancía de contenedores de carga suelta. Algunos ejemplos de estos recintos son: almacenadora GOLMEX, Internacional de Contenedores de Carga Especializada (CICE), Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE); Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER); Reparación Integral de Contenedores S.A. de C.V. (RICSA); Terminales de Cargas Especializadas (TCE); y División Almacenes y Servicios (DIS)"<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> Idem.

<sup>66</sup> Idem.

¿Pero qué es un recinto fiscal y un fiscalizado?

Un recinto fiscal es todo aquel que se regula por medio del gobierno federal.

Un recinto fiscalizado son concesiones que se le da a un particular para guardar y custodiar las mercancías.

### 3.2.2 Requisitos legales de importación y exportación que se requiere en el Puerto de Veracruz

Los trámites que se requieren para poder importar en el Puerto de Veracruz así como en cualquier Puerto de nuestro país encuentra estipulado en el artículo 36 fracción I de la Ley Aduanera en vigor. Estos trámites varían dependiendo fundamentalmente del tipo de mercancía, el régimen aduanero y el medio de transporte empleado en su caso.

Los documentos necesarios son:

- Factura Comercial,
- Documento de transporte,
- Documentos que comprueben el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias,
- Certificado de origen,
- Garantía en caso de precios estimados,
- Certificado de peso o volumen, y
- Datos de identificación.

Además de los documentos indispensables encontramos los documentos Accesorios que son aquellos que pueden ser o no ser necesarios a partir de las características especiales de cada embarque.

### DOCUMENTOS ACCESORIOS

Para poder importar es fundamental contar también con el Padrón General de Importadores que no es más que un listado que lleva la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante el cual se conocen los datos generales de las personas que llevan a cabo importaciones. También un Padrón Sectorial donde se clasifican las mercancías que se importan según sus características. En la actualidad existen 24 Padrones Sectoriales los cuáles mencionaremos a continuación:

- Carnes y despojos de cerdo
- Carnes, despojos comestibles y huevo de aves
- Frutícola
- Manteca y grasas
- Cerveza
- Vinos y licores
- Cigarros

- Productos químicos
- Productos para aseo del hogar
- Hulero
- Lápicos
- Madera contrapachada (triplay)
- Pañales
- Textil
- Accesorios para la industria del vestido, maletas, zapatos y otros
- Calzado
- Acero
- Herramientas
- Candados y cerraduras
- Electrónicos
- Industria automotriz
- Bicicletas
- Juguetes
- Encendedores.

#### DOCUMENTOS INDISPENSABLES.

**Estos documentos son solamente dos:**

##### **1. La factura comercial**

Dicha factura debe tener los siguientes requisitos, relacionados en la Regla 3.5.1 de la Resolución Miscelánea de Comercio Exterior.

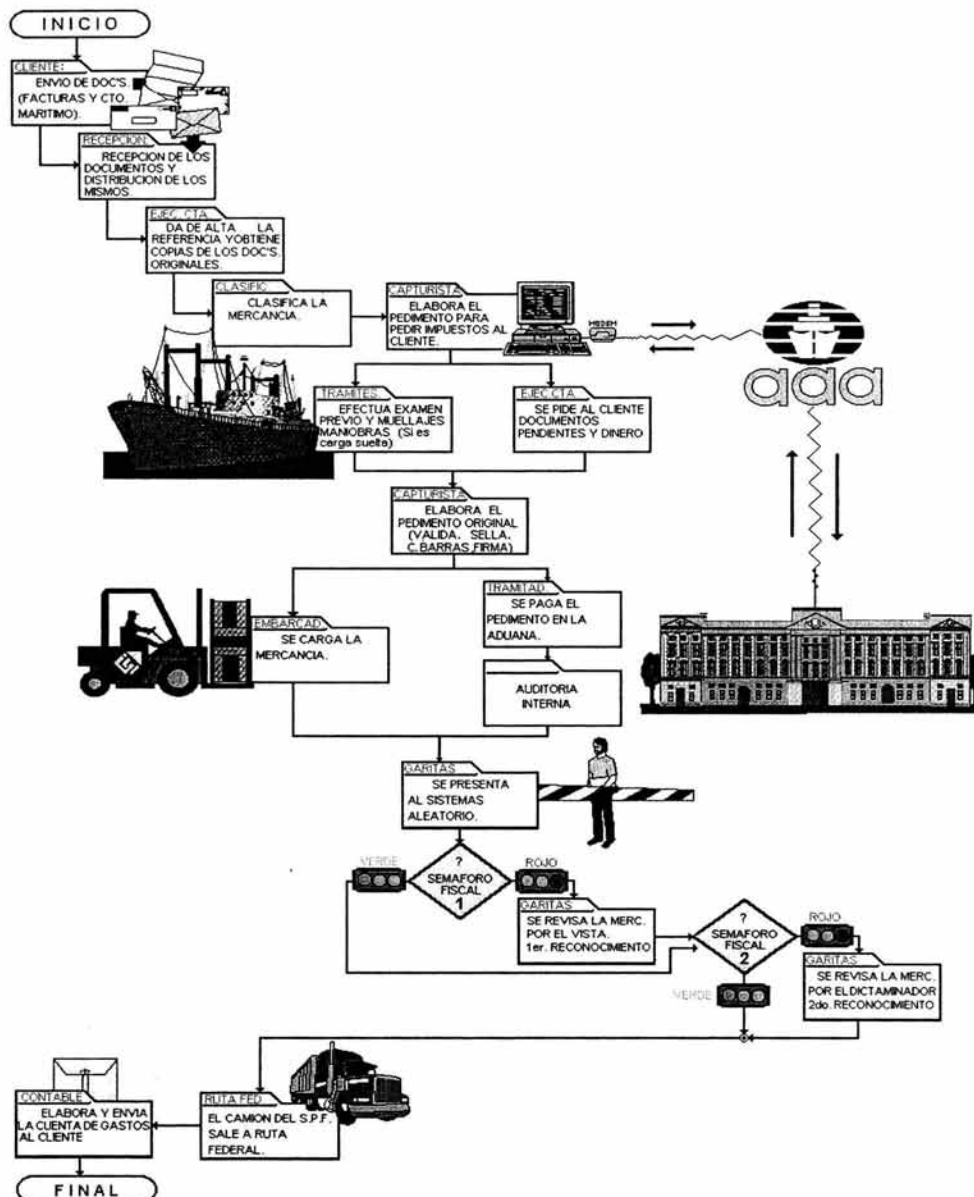
- o Lugar y fecha de expedición;
- o Nombre y domicilio del destinatario de las mercancías;
- o Descripción comercial detallada de las mercancías y la especificación de ellas en cuanto a clase, cantidad de unidades, números de identificación, así como los valores unitario y total de la factura. Debe venir en el idioma español, Inglés o Francés o en su caso tener una traducción de la factura.
- o Nombre y domicilio del vendedor.

En ocasiones es importante solicitar a los proveedores la declaración del país de origen en el propio texto de la factura, adicionada con una firma del mismo ya que en ocasiones la factura hace la labor de Certificado de Origen.

Documento de transporte solo es indispensable cuando la entrada de mercancías en por vía marítima o aérea.

## 2. Conocimiento marítimo de Embarque

### FLUJORAMA DE IMPORTACIÓN



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. Y Rosalba García A. Con información de Entrevista Lic. Lázaro Violante. Jefe de abandonos del Puerto de Veracruz. Realizada en el puerto de Veracruz, el día 26 de julio de 2003.

El flujograma de importación que se realiza en el puerto de Veracruz es el modelo en la mayoría de los puertos mexicanos, en este caso vamos a explicarlo más detalladamente para que quede claro cuáles son los requisitos legales que tiene que presentar un importador.

Para iniciar con la importación de cualquier producto es indispensable que el cliente envíe todos sus documentos que arriba se mencionaron a la recepción a su vez esta oficina distribuye los papeles y el ejecutivo de cuenta da de alta la referencia y obtiene copia de los documentos originales que tendrá que presentar más adelante además de servirle de comprobante del envío de los documentos por parte de su cliente.

Posteriormente se elabora la clasificación de la mercancía para solicitar el pedimento y que el interesado presente sus impuestos mediante el ejecutivo de cuenta, mientras tanto se comienzan a efectuar examen previo, muellajes y maniobras si se trata de carga suelta y el ejecutivo debe tener listo todos los documentos en orden y, el dinero para hacer pago de los impuestos.

Consecutivamente los capturistas deben de elaborar el pedimento original (valido, sellado, con firma y con el código de barras para facilitar la lectura del pedimento. Con este documento se presenta el ejecutivo a ala aduana para realizar su pago correspondiente para que al llegar la carga se comience a transportar sin ningún temor para que se llegue con todo en regla a una auditoria interna por parte de la aduana en donde según el sistema aleatorio le tocará a la mercancía semáforo rojo o verde en donde si es:

**Rojo:** se revisa la mercancía por parte del personal de la aduana y se le da su primer reconocimiento. Si es aprobada continúa al segundo semáforo rojo y si no cumple con la normatividad fiscal en el segundo reconocimiento la mercancía será confiscada o sale a ruta federal.

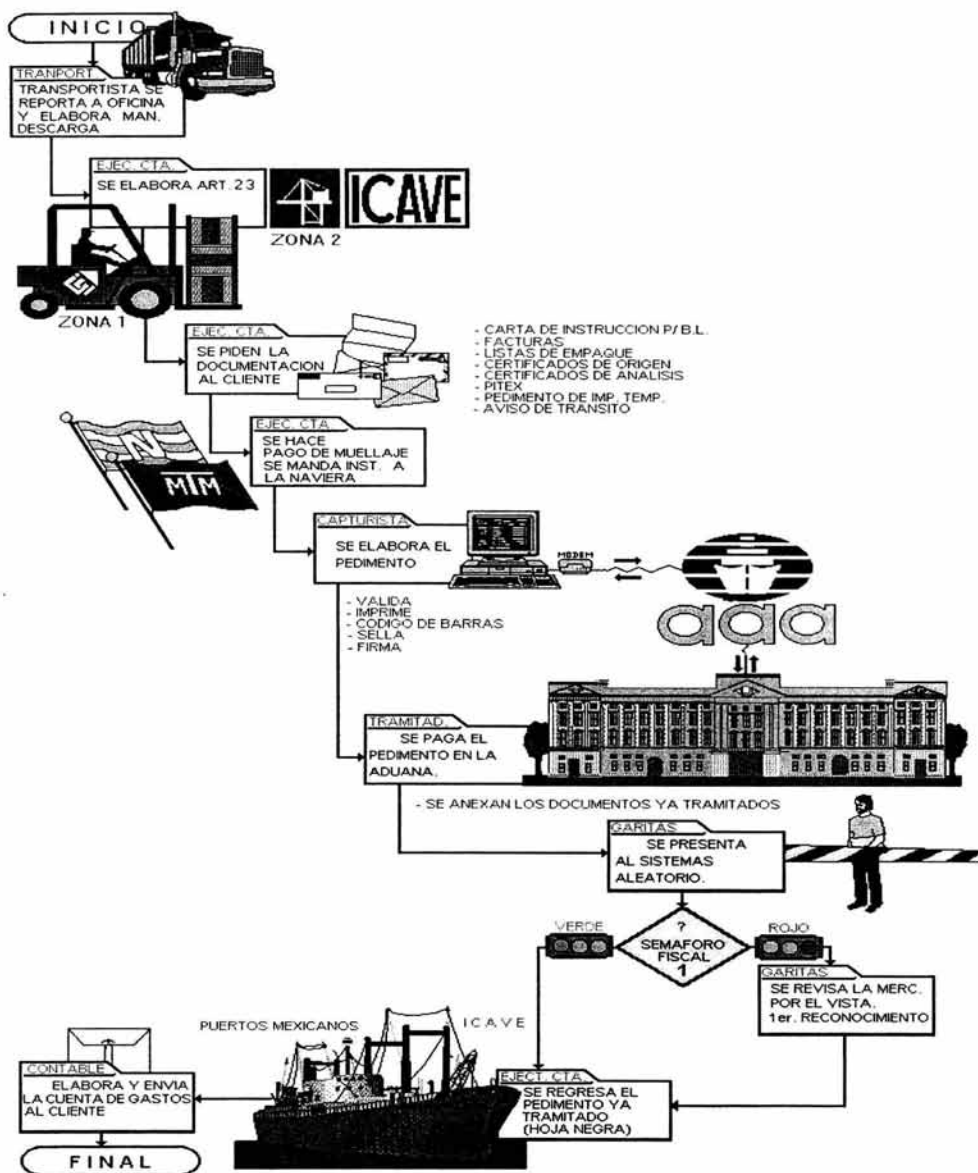
**Si es,**

**Verde:** pasa a segundo reconocimiento y si le toca semáforo rojo la mercancía es confiscada.

**Si es,**

**Verde:** pasa a segundo reconocimiento y si le toca verde la mercancía está lista para seguir con su ruta, el contable elabora y envía la cuenta de gastos al cliente.

# FLUJORAMA DE EXPORTACIÓN



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A. Con información de Entrevista Lic. Lázaro Violante. Jefe de abandonos del Puerto de Veracruz. Realizada en el puerto de Veracruz, el día 26 de julio de 2003.

ESTA TESIS NO SALE DE LA BIBLIOTECA

El flujograma de exportación es un poco más sencillo que para importar ya que cuando una empresa decide exportar los primero que realiza es:

El transportista se reporta a su oficina para avisar que ya esta llegando a su destino por lo que solicita le preparen el manifiesto de descarga.

El llegar a la zona de ICAVE el ejecutivo de cuenta debe llevar preparados los siguientes papeles:

elabora el Art. 23

- carta de instrucción
- facturas
- listas de empaque
- certificados de origen
- certificados de análisis
- PITEX
- rendimiento de importación temporal
- aviso de tránsito

Después de esto se realiza el pago de muellaje y se manda instalar a la naviera, para que al mismo tiempo se elabore el pedimento, el cual se tiene que presentar en la aduana con los siguientes requisitos:

- pedimento impreso
- código de barras
- sello
- firma de la aduana para poder salir del puerto.

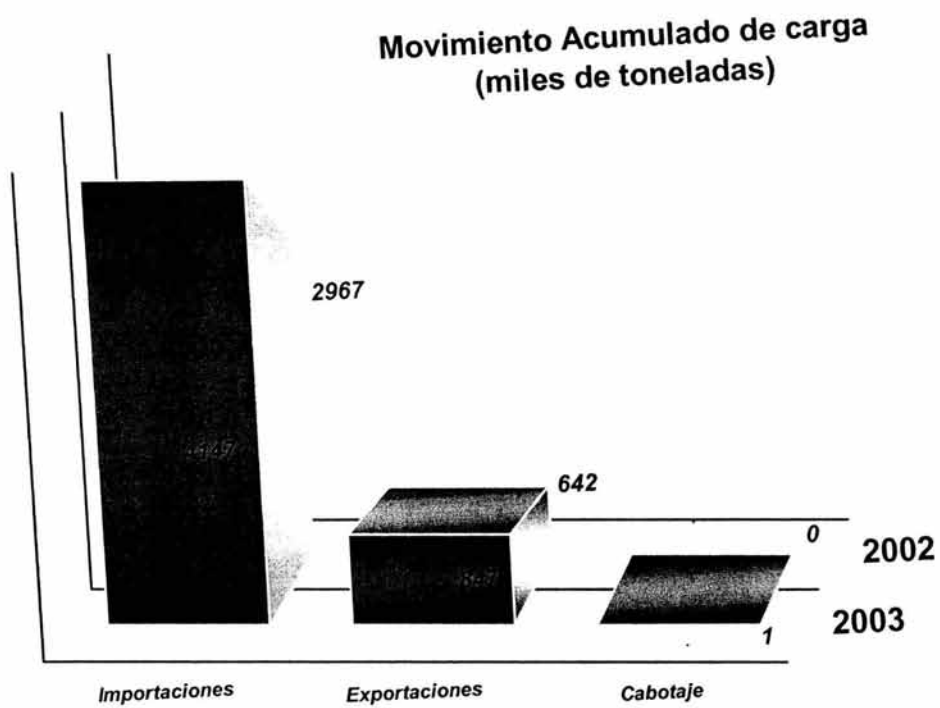
El pedimento se manda vía fax para que sea en la aduana en donde se pague el pedimento en donde se presentarán todo lo solicitado anteriormente para que se pase al sistema automatizado de la aduana en donde se sigue el mismo procedimiento que en las importaciones, semáforo rojo o verde en donde si es:

**Rojo:** se revisa la mercancía por parte del personal de la aduana, se le da su primer reconocimiento, se le entrega al ejecutivo de cuenta el pedimento ya tramitado.

**Si es,**

**Verde:** se regresa al ejecutivo de cuenta el pedimento ya tramitado, la mercancía es embarcada para seguir su ruta, y éste elabora y envía la cuenta de gastos al cliente.

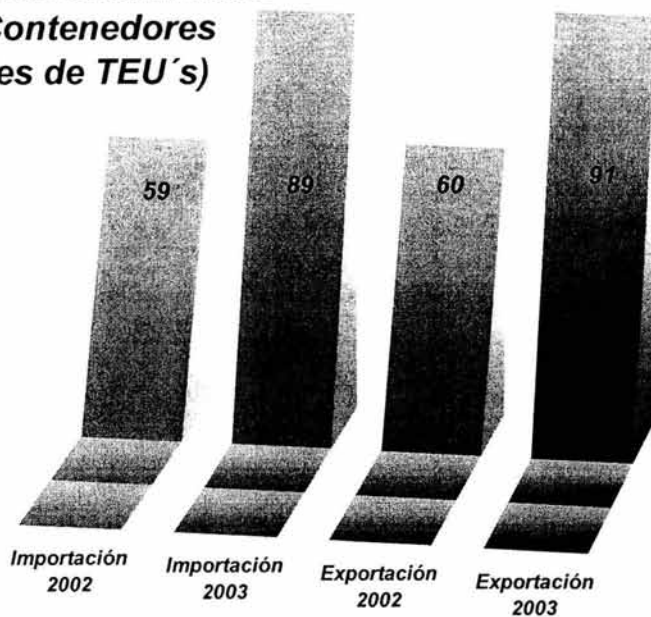
3.2.3 Resultados de logística: Movimiento de carga y descarga de mercancías en el Puerto de Veracruz 2000-2003



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A. Con información de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, Ver.



## **Movimiento Acumulado de Contenedores (Miles de TEU's)**



FUENTE: Elaborado por Héctor E. Lara G. y Rosalba García A. Con información de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, Ver.

### 3.3 Infraestructura total del Puerto de Veracruz

México, es una nación que está estrechamente relacionada con la actividad marítima portuaria, por lo que se ha pretendido impulsar un desarrollo armónico basado en políticas que lleven a un adecuado desarrollo que requieren nuestros puertos.

Por ello es necesario conservar y modernizar la infraestructura para lograr que el Sistema Portuario Nacional y del transporte marítimo contribuyan a hacer más fluido y más competitivo el traslado de personas y mercancías para que conlleve a promover cada vez más el comercio de nuestro país.

El Puerto de Veracruz cuenta para cumplir con los requisitos anteriormente mencionados en cuanto a la modernización de su infraestructura observamos lo siguiente:

#### LONGITUD DE ATRAQUE (Metros)

Comercial		Pesca	Turismo	PEMEX	Armada	Otros	Total
Altura	Cabotaje						
4.029		171	741	180	45	1.1877	7.253

#### OBRAS DE ATRAQUE (Metros)

Terminal de combustibles	311 m.
Terminal de aluminio	180 m.
Terminal de cementos	207 m.
Terminal de contenedores	339 m.
Terminal de usos múltiples	220 m.
Muelle 6	302 m.
Muelle 4	380 m.
Muelle 2	180 m.
Muelle 1	200 m.

FUENTE: Dirección General de Puertos y Marina Mercante, Catastro Portuario, 2001.

## INFORMACIÓN TOTAL DE MUELLES CON LOS QUE CUENTA EL PUERTO

NOMBRE	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	ENTIDAD QUE OPERA	TIPO DE MOVIMIENTO	USO	SERVICIOS
Muelle fiscal N° 1	1890	API	Altura	Carga general	Agua, Elec., ilum.
Muelle fiscal N° 2	1952	API	Altura	Carga general	Agua, Elec., ilum, comb.
Terminal N° 4	1895	API	Altura	Carga general	Agua, Elec., ilum.
Terminal N° 6	1952	API	Altura	Carga general	Agua, Elec.,ilum, comb,vías
Terminal N° 7 sur	1952	API	Altura	Fluidos, aluminio, granel y agrícola	Agua, ilum, Elec..
Muelle de la terminal de usos multiples	1998	API	Altura	Carga general	Agua, Elec., ilum.
Muelle de cementos	1952	Cementos Veracruz	Altura	Atraque	Agua, Elec., ilum.
Muelle para manejo de granos, aluminio y fluidos	1996	Empresas de fluidos, granos y aluminio	Altura	Granel mineral	Agua, Elec., ilum.
Muelle de contenedores	1981	ICAVE	Altura	Contenedores	Agua, Elec., ilum, vías, grúas
Muelle marginal Central Este	1980	Talleres navales del golfo	Local	Reparación de buques	Vías, grúas, Elec..

Muelle de reparaciones a flote	1982	Talleres Navales del golfo	Local	Reparación	Vías, grúas, Elec..
Muelle de alistamiento	1982	Talleres Navales del Golfo	Local	Reparación	Vías, grúas, Elec..
Muelle de PEMEX	1975	PEMEX	Altura	Fluidos	Agua, Elec., ilum, comb.
Malecón II-A	1908	API	Local	Militar	Agua, Elec., ilum, comb.
Malecón II-B	1908	API	Local	Militar	Agua, Elec., ilum, comb.
Malecón II-C	1908	API	Local	Turístico	Agua, Elec., ilum, comb.
Malecón II-D	1908	API	Local	Naves menores	Agua, Elec., ilum, comb.
Muelle de Turismo	1910	Particular	Local	Atraque	Agua, Elec., ilum, comb.
Muelle de la armada	1882	API	Local	Turístico militar	Agua, Elec., ilum, comb.
Club de yates Veracruz A.C.		Club de yates Veracruz A.C.	Local	Turístico	Agua, Elec., ilum, comb.
Muelle de pesca	1976	Cooperativa pesquera	Local	Pesca	Agua, Elec., ilum, comb.
Muelle de escuela náutica			Local	Pasaje	Agua, Elec., ilum, comb.
Muelle pesquero	1980	Uso público	Local	Pesquero	Agua, Elec., ilum, comb.
Atracadero del dique flotante	1982	Astilleros de Veracruz	Local	Reparacion	Agua, Elec., ilum, comb.

FUENTE: Ídem.

**OBRAS DE PROTECCIÓN POR PUERTO**  
(Metros)

Rompeolas	Escolleras	Espigones	Protección Marginal	Total
3.753		583	200	4.536

**ÁREAS DE ALMACENAMIENTO**  
Metros

Patios	Cobertizos	Bodegas	Total
380.714	8.165	55.439	444.318

**VOLÚMENES DE DRAGADO**  
(Miles de metros cúbicos)

1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000	
C	M	C	M	C	M	C	M	C	M	C	M	C	M
					86		150						

C: Construcción

M: Mantenimiento

**CALADOS OFICIALES EN LAS PRINCIPALES INSTALACIONES DEL PUERTO**  
(metros)

Comercial		Pesca	Turismo	PEMEX	Otros	Observaciones
Altura	Cabotaje					
9.44	9.44			9.44	10.97 Terminal de contenedores	Nivel de bajamar medio inferior

FUENTE: Ídem.

**EQUIPAMIENTO BÁSICO  
(Unidades)**

**Unidades**

Grúa de Pórtico de muelle	5
Grúa de Pórtico de patio	16
Tractocamiones	64
Plataformas	103
Chasises	16
Grúa de más de 15 tons.	26
Grúa de menos de 15 tons	3
Autogrúas	14
Montacargas de más de 15.000 Lb.	17
Montacargas de 5.001 a 15.000 Lb.	59
Montacargas hasta 5.000 Lb.	122
Cargador frontal	10
Tractor de arrastre	23
Trackmóvil	13
Tractor ferroviario	1
Succionadora	12
Almejas	65
Tolvas	42
Torre granelera	24
Elevador de rodillos	3
Retroexcavadora	1
Báscula	4
Barredora	2
Remolcadores de 2.000 hp hasta 4.000	5
Lanchas	7

**Hp: Horse Power ó Caballo de Fuerza**

FUENTE: Ídem.

## PRESTADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS

<b>Maniobras</b>	<b>5</b>
<b>Pilotaje</b>	<b>1</b>
<b>Lanchaje</b>	<b>2</b>
<b>Remolque</b>	<b>2</b>
<b>Amarre y desamarre</b>	<b>2</b>
<b>Avituallamiento</b>	<b>8</b>
<b>Agua potable</b>	<b>1</b>
<b>Extracción de aguas residuales</b>	<b>2</b>
<b>Recolección de basura</b>	<b>2</b>
<b>Báscula</b>	<b>1</b>
<b>Electricidad</b>	<b>1</b>
<b>Fumigación</b>	<b>4</b>
<b>Reparación de buques</b>	<b>4</b>
<b>Reparación de contenedores</b>	<b>3</b>
<b>Terminal de combustibles</b>	<b>1</b>

FUENTE: Ídem.

### 3.3.1 Administración Portuaria Integral de Veracruz

Del total de la infraestructura que se expone del puerto de Veracruz, durante la práctica que realizamos en agosto de 2003, pudimos estar en contacto con las instalaciones de APIVER, donde nos dieron la siguiente información acerca de sus actividades, objetivos como concesionarios del puerto, sus funciones, así como el desarrollo, conservación y promoción del puerto.

La Administración Portuaria Integral, es una asociación mercantil mediante la cual se impulsa la participación privada de la construcción de infraestructura y prestación de servicios portuarios, es asimismo, la encargada de la planeación, programación y desarrollo relativos a los bienes y servicios de un puerto. Autónoma en su gestión operativa, está inmersa a un Programa de desarrollo en el que se observan, los usos, destinos y modos de operación para las diferentes zonas del puerto y también las medidas y las previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios.

"En cuanto a la APIVER observamos que Veracruz capta el 23% del flujo de mercancías a nivel nacional, durante el 2001 sus ocho muelles en operación manejaron 15.2 millones de toneladas de carga, 570.000 contenedores de 20' pies o TEU que en inglés significa (Twenty Equivalet Unit) y más de 350.000 vehículos. La APIVER cuenta actualmente certificada en la norma ISO-9001:2000 a partir del 26 de diciembre de 2002"<sup>67</sup>.

Los objetivos de la APIVER fueron desde un principio administrar, desarrollar el recinto portuario de Veracruz y con ello efficientar y hacerlo cada vez más competitivo donde pueda mantener en el mercado su posición y fortalecer el crecimiento económico del país, además de que sea autosuficiente para su propio desarrollo.

Para hacer positivas estas metas, la APIVER organiza el Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz donde se realizan las siguientes actividades:

- Instalar equipo de rayos x.
- Se realiza un proyecto llamado "kilómetro 13.5" donde se construirán la unión de la zona portuaria con la Ciudad Industrial de Veracruz, con el objetivo de agilizar el tráfico de camiones entre éstas dos zonas, obra que a la fecha de la práctica de campo no está lista aún por falta de planeación y presupuestos.
- La instalación de una báscula para camiones, la que opera de manera constante.
- Construcción de una gasolinera.
- Estacionamiento adecuado para tractocamiones.

---

<sup>67</sup> <http://www.apiver.com.mx>. Consultada el día 30 de mayo de 2003.



- Un libramiento carretero amplio, donde se pudo observar que no tiene la suficiente infraestructura ya que existe un gran embotellamiento en la zona, además que en caso de presentarse un problema natural como lo hay en esa zona se ve bastante afectada por los grandes encharcamientos.

Si el proyecto es bien estructurado será de suma importancia para el desarrollo del Puerto siempre y cuando se culminen todas estas obras. Según datos de la APIVER el mejoramiento del tráfico de mercancías se ha visto beneficiado de la siguiente manera:

	<b>Total Toneladas de Importación</b>	<b>Total Toneladas de Exportación</b>	<b>Total de mercancía manejada en Cabotaje</b>	<b>Total neto</b>
<b>2001</b>	<b>12.274.932</b>	<b>2.46.426</b>	<b>41.994</b>	<b>15.163.352 toneladas anuales</b>

APIVER cuenta con objetivos de calidad los cuales son:

- **Ingresos y captación de mercados**  
Incrementar los ingresos anualmente en un 10% con respecto al año anterior.  
Incrementar el volumen de carga anual en un 3% con respecto al año anterior.
- **Ejercicio Presupuestal**  
Ejercer como mínimo el 80% del presupuesto autorizado.
- **Competitividad del Puerto de Veracruz**  
Rendimiento promedio Tonelada/día-buque en muelle, en el cual se busca aumentar el número de toneladas maniobradas, así como disminuir la estadía de los buques por día. Horas de Fondeo.
- **Optimización de recursos de APIVER**  
Incrementar la eficiencia administrativa de APIVER teniendo un porcentaje de gasto corriente de máximo de 4.5% en relación a sus ingresos.

La visión de APIVER desde su administración es ser un modelo y líder como Administradora Portuaria, logrando del Puerto uno de los mejores en clase mundial y comercial, el que llegue a ser la mejor opción del Golfo de México, logrando que el Puerto sea un punto estratégico en la logística del comercio Nacional e internacional mediante:

- Seguridad y oportunidades de inversión privada.
- Crecimiento sustentable.
- Autodesarrollo de infraestructura de comercio exterior al sector de las comunicaciones y transportes.
- Plena realización a sus empleados.

### Servicios que presta el Puerto:

- **Avituallamiento**
- **Buceo e inspección**
- **Fumigación**
- **Gasolineras**
- **Inspección de sistemas de seguridad**
- **Lanchaje**
- **Maniobras**
- **Recolección de basura**
- **Recolección de residuos**
- **Remolque**
- **Reparación a flote**
- **Suministro de aceites y combustible**
- **Telefonía**

### 3.3.2 Empresas cesionarias y servicios que prestan

#### 1. **Cargill de México S.A de C.V.**

Terminal portuaria especializada de carga de uso público para el manejo de granos y otras materias primas, carga/descarga, almacenaje, estiba y acarreo de granel agrícola.

#### 2. **Almexa aluminio S.A. de C.V.**

Terminal Portuaria especializada en el manejo de aluminio, sus materias primas y sus derivados, así como carga/descarga, almacenaje, estiba y acarreo.

#### 3. **Cementos Apasco S.A. de C.V.**

Terminal Portuaria especializada en el manejo y almacenamiento de cemento y materias primas, carga/descarga, almacenaje, estiba y acarreo para sus productos así como el manejo de y el almacenamiento de diversos materiales relacionados en sus actividades como yeso entre otros.

#### 4. **Grupo industrial Astro, S.A. de C.V.**

Terminal especializada en la recepción, almacenaje y manejo de fluidos y líquidos a granel (excepto petróleo y sus derivados), en tráfico de cabotaje y altura, y/o estacionamiento y maniobras de unidades de autotransporte en el manejo de fluidos.

## **5. Corporación Integral de Comercio Exterior S.A. de C.V.**

Terminal portuaria de uso público, para el manejo de carga general, granel agrícola, mineral y perecederos, carga contenerizada, así como el almacenaje de contenedores vacíos, llenos y refrigerados, carga/descarga, almacenaje, estiba y acarreo dentro de la instalación, servicio de reparación, limpieza de contenedores, almacenaje de mercancías y los servicios de recepción, carga/descarga y despacho de mercancía unitizada, fraccionada o en gráneles agrícolas o minerales, y su almacenamiento, así como su llenado/vacío de contenedores convencionales o refrigerados.

## **6. Compañía Integral de Fumigaciones S.A. de C.V.**

Manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, entrega-recepción y almacenaje estiba/desestiba de contenedores y mercancía en general, excepto fluidos.

## **7. Fire Late S.A de C.V.**

Presta servicios de pasaje de camiones y furgones de ferrocarril.

## **8. Almacenadora Golmex, S.A. de C.V.**

Su giro es manejo, almacenaje de carga en general (excepto fluidos), granel agrícola, mineral, perecederos, carga contenerizada, consolidación y desconsolidación, así como el almacenaje de carga contenerizada y la reparación de contenedores.

## **9. TMM Puertos y Terminales S.A. de C.V.**

Manejo de vehículos automotores dentro de la instalación especializada y en el proceso de descarga de vehículos terrestres/manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, recepción carga/descarga, alijo y despacho de mercancías en general utilizada, fraccionada o en gráneles, agrícolas o minerales y su acarreo hasta las áreas de almacenamiento, así como el llenado/vaciado de contenedores minerales y su acarreo hasta las áreas de almacenamiento. Además TMM también cuenta con TMM logistics S.A. de C.V. que se encarga de la reparación, mantenimiento y remodelación de contenedores.

## **10.Reparación Integral de Contenedores S.A. de C.V. (RICSA)**

Esta empresa se dedica a la reparación, mantenimiento y remodelación de contenedores.

## **11.Terminal Marítima Especializada S.A. de C.V. (TME)**

Terminal Portuaria especializada de carga de uso particular para el almacenamiento, manejo y distribución de diversos productos de granel agrícola, sus materias primas y derivados, así como sus servicios a terceros bajo contrato. Manejo de almacenamiento, envase y distribución de productos líquidos, sólidos y químicos, materias primas líquidas y a granel, aceites vegetales, minerales y lubricantes.

## **12. Talleres Navales del Golfo S.A. de C.V. (TNG)**

Se utiliza como astillero, reparación a dique o a flote, así como en otras actividades relacionadas con la industria metal mecánica y con la fabricación de bienes de capital.

## **13. PEMEX Refinación Terminal Marítima**

Terminal Portuaria de uso particular, especializada para la carga, la descarga y el manejo del petróleo y sus derivados.

## **14. Club de yates de Veracruz A.C.**

Administrar la marina turística, mantener las horas, los registros de las embarcaciones que se hagan en el mar, así como el equipo de radiocomunicación de operación y tener diariamente las listas de las embarcaciones que se hagan a la mar.

## **15. Corporativo San Ángel, S.A. de C.V.**

Suministra combustible para trailers, camiones y automotores.

## **16. TAMSА Tubos de Acero de México S.A.**

Lleva a cabo actividades propias de su ramo en las exportaciones e importación de materia prima y tubos de acero.

## **17. NEXTEL de México S.A. de C.V.**

Servicio de telefonía.

## **Tarifas vigentes**

Las tarifas que a continuación presentaremos son parte de la investigación de campo que hicimos las cuáles tuvieron una modificación el 17 de enero de 2004.

En el Puerto de Veracruz se cobran tarifas por el derecho de uso de espacio para maniobras y servicios de los buques. Estas tarifas se pueden clasificar de la siguiente manera:

**Puerto fijo:** Pago que se aplica por el ingreso del buque al Puerto (**\$ X barco**).

**Puerto Variable:** Pago que se realiza en base en el tonelaje de registro bruto del barco (**TRB**) como unidad para el cobro de esta tarifa (**\$ X TRB**).

**Tarifa de atraque:** Es Cobrada con base en el tiempo que el barco ocupa el muelle, por sus metros de eslora (**\$ X Eslora X horas de estadía**).

**Tarifa de Muellaje:** Aplica dependiendo del peso de las mercancías que se cargan o descargan del barco (**\$ X Toneladas**).

**Tarifa de almacenaje:** Esta tarifa se cobra dependiendo del peso de la mercancía y del tiempo que permanezca almacenada.

### Tarifas de Infraestructura

CONCEPTO	UNIDAD DE MEDIDA	CUOTA
Puerto fijo	Por embarcación	\$22,888.46
Puerto variable	Por TRB	\$3.50
Cuota diaria	Para embarcaciones menores	\$69.64
Atraque para embarcaciones comerciales:		
Muelles no especializados para movimiento de carga contenerizada	Metro/eslora/hora	\$4.94
Muelles especializados para movimiento de carga contenerizada	Metro/eslora/hora	\$6.22
Embarcación abarloada, arrejada o acoderada	Metro/eslora/hora	50%
Muellaje	Por tonelada	\$5.00

### Tarifas de Pilotaje

CONCEPTO	UNIDAD DE MEDIDA	CUOTA
Factor por unidad arqueado bruto	\$ x TRB +	\$0.180
Factor por pie de calado	\$ x Pie - Calado	\$7.39

### Tarifas de Almacenaje

CONCEPTO	UNIDAD DE MEDIDA	CUOTA
Primeros 15 días naturales	\$XC/500 Kg.	\$6.76
Siguientes 30 días naturales	\$XC/500 Kg.	\$13.17
Tiempo después de vencido el plazo señalado	\$XC/500 Kg.	\$21.33
Los equipajes o efectos personales de pasajeros diariamente	\$XC/100 Kg.	\$10.96

## Tarifas de Remolque

CONCEPTO	CUOTA	
	REMOLQUE Y LANCHAJE S.A. *	SAAM REMOLQUES **
Buques de las siguientes características:	Cuota básica (\$ x Hr.)	
Hasta 3,000 TRB	\$13,020.00	\$13,090.00
De 3,001 a 5,000 TRB	\$15,975.00	\$15,990.00
De 5,001 a 7,500 TRB	\$18,480.00	\$18,570.00
De 7,501 a 10,000 TRB	\$19,905.00	\$19,950.00
De 10,001 a 12,500 TRB	\$23,880.00	\$23,960.00
De 12,501 a 15,000 TRB	\$29,740.00	\$29,780.00
De 15,001 TRB en adelante.	\$35,765.00	\$35,800.00

\* tarifas vigentes a partir del 13 de diciembre del 2002

\*\* tarifas vigentes a partir del 17 de enero del 2003.

Las tarifas de remolque se negocian directamente con las empresas que prestan este servicio.

## Tarifas de Amarre y Desamarre de Cabos

CONCEPTO	CUOTA	
	REMOLQUE Y LANCHAJE S.A. *	SAAM REMOLQUES **
Buques de las siguientes características:	Cuota básica (\$ x Hr.)	
Hasta 3,000 TRB	\$505.00	\$225.00
De 3,001 a 5,000 TRB	\$670.00	\$295.00
De 5,001 a 7,500 TRB	\$865.00	\$380.00
De 7,501 a 10,000 TRB	\$1,035.00	\$450.00
De 10,001 a 12,500 TRB	\$1,310.00	\$570.00
De 12,501 a 15,000 TRB	\$1,595.00	\$695.00
De 15,001 TRB en adelante.	\$2,020.00	\$875.00

\* Tarifa vigente a partir del 13 de diciembre de 2002.

\*\* Tarifa vigente a partir del 27 de enero de 1999.

Las tarifas de amarre y desamarre de cabos se negocian directamente con las empresas que prestan este servicio.

### Tarifas de Lanchaje

CONCEPTO	CUOTA	
	CONDUCCIÓN MARITIMA *	REMOLQUES Y LANCHAJE **
<b>A) Servicio de lanchaje a las embarcaciones para conducir a pasajeros, tripulantes, pilotos, autoridades o cualquier usuario, hasta su costado para abordarlo o regresarlo a tierra.</b>	\$2,844.00	\$2,860.00
<b>B) Servicio de lanchaje a las embarcaciones para conducir a pasajeros, tripulantes, autoridades o cualquier usuario, en los casos de comunicación en el área de fondeadero.</b>	\$5,688.00	
<b>C) Servicio de lanchaje a las embarcaciones para conducir equipo de fumigación al área de fondeadero.</b>	\$12,000.00	

\*Tarifa vigente a partir del 19 de junio de 2000.

\*\* Tarifa vigente a partir del 13 de diciembre del 2002.

Las tarifas de lanchaje se negocian directamente con las empresas que prestan este servicio. Estas tarifas tuvieron su última modificación el día 27 de octubre de 2003.

### 3.3.3 Asociación de Agentes Navieros (AMANAC)

Es una Asociación, fundada con el objetivo de defender los intereses de los Agentes Navieros. Persiguiendo servir como órgano de representación de éstos, ante autoridades, prestadores de servicios, sindicatos de trabajadores marítimos portuarios además de brindarles asesoría especializada así como ofrecerles información legal, económica, administrativa, entre otras actividades relacionadas con el sector, además se dedica a promover el estudio del transporte y el comercio marítimo internacional. AMANAC es el representante de un barco dentro del puerto ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

AMANAC no sólo atiende a los agentes navieros, sino que también a todos aquellos involucrados en el transporte marítimo nacional e internacional, permitiendo agrupar a la gente más importante del ramo, los cuales atienden y representan al 95% de los buques nacionales o extranjeros que escalan nuestros puertos y que movilizan mercancías tanto de importación como de exportación.

AMANAC tiene delegaciones en diversos puntos del país para ofrecer mejores servicios a sus asociados y proporcionar información como:

- Los tráficos marítimos y los tipos de servicios que se presentan desde y hacia México.
- Sobre los términos utilizados para la contratación del transporte marítimo de mercancías.
- Sobre las directrices a seguir para la utilización del transporte marítimo.
- Sobre la infraestructura portuaria nacional.
- Sobre estadísticas marítimas portuarias.
- Sobre legislación marítima portuaria y sus convenios internacionales.
- Sobre legislación fiscal, aduanal, migratoria y de comercio exterior.
- Sobre tarifas de infraestructura y servicios en los puertos.
- Sobre legislación y reglas de operación en materias marítimo portuaria y de comercio exterior de países como: Colombia, Chile, Ecuador, España, El Salvador, Perú y Venezuela.
- En cuanto a apoyo profesional de soporte en la representación institucional en defensa de los intereses individuales y colectivos de los asociados; en la gestión de trámites marítimos portuarios, migratorios y aduanales; en la importación temporal de refacciones para buques y en la internación y tránsito de tripulantes.

La entrevista que realizamos en esta asociación estuvo a cargo de la Lic. Gloria Velásquez quien nos dio su punto de vista en diversos factores que intervienen en el mal funcionamiento del puerto que a ellos como usuarios les afecta directamente para el desempeño de su empresa.



Primeramente empezamos una charla en donde la Licenciada nos explicó las funciones de los navieros consignatarios en donde nos detallo que éstos se ubican en los puertos para la comunicación y atención de los buques, se dedican a realizar la documentación necesaria.

En cuanto a la agencia naviera nos comento que su trabajo es el de hacer la conexión entre las autoridades y que el principal negocio de la agencia es el traslado del contenedor lleno.

La contratación de los buques se da por medio del importador o exportador al dueño que es el agente consignatario el cual se dedica al flete de la mercancía. Y la renta del contenedor se da directamente a la agencia naviera.

Para la cuestión del movimiento de los contenedores se refirió a las diferentes maniobras y nos dio su opinión acerca de los costos.

1. Del barco al costado del barco
2. Del costado del barco a la terminal

El costo del movimiento se pacta entre el armador y la terminal con la que decidan trabajar, la empresa para la que ella labora por lo regular realizan sus contratos con Internacional de Contenedores de Veracruz (ICAVE) y con Internacional de Contenedores de Carga Especializada (CICE) en donde entre las dos partes hacen sus acuerdos para disponer de los descuentos en las tarifas.

Uno de los problemas que nos pudo comentar es que algunos servicios que dan las autoridades no son apropiados para realizar un trabajo que llene las expectativas del cliente tal es el caso de las fumigaciones que además de ser costosas, ella creé que no tienen un resultado óptimo para evitar muchas enfermedades tal es el caso que el Puerto de Veracruz ha estado varias veces infectados por enfermedades procedentes de otros países.

La antigüedad del puerto es un grave problema ya que no permite hacer remodelaciones ya que esto llevaría como consecuencia el posible derrumbamiento de gran parte de las bodegas que están a un costado del malecón, por lo que a su parecer sería una buena alternativa que se lograría finalizar el proyecto del puerto alterno, el cual traería muchas más inversiones, captación de nuevos clientes y salvar los ya existentes.

Sin embargo pudo señalar que las autoridades que están a cargo del puerto han hecho muchas proyectos para el beneficio del puerto como lo son:

1. Simplificación de trámites administrativos mediante autoridades de capitania el cual se trata de un piloto todavía que se está poniendo en marcha en el Puerto de Manzanillo y Veracruz, pero que por sus resultados positivos lo más probable es que se quede ya en funcionamiento total.
2. Se trata a toda marcha de que las decisiones se descentralicen para poder resolver lo más pronto posible los problemas que vayan surgiendo.
3. En cuanto a los trámites que se tienen que hacer con la aduana señalo que existe en la actualidad una gran apertura para recibir recomendaciones por parte de los usuarios para mejorar el servicio por parte de las autoridades, pero en cuanto a las multas dijo que eran muy elevadas por lo que ella recomienda que se propongan otras medidas para que la aduana no tenga tanta cantidad de contenedores en abandono ya que implican gastos para las autoridades el destruir la mercancía, ya que los arrendadores prefieren dejar perder sus contenedores que pagar las altas cuotas.

### **3.4 Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE) servicios, tarifas e infraestructura**

La evolución y modernización de los puertos de nuestro país comenzó con la publicación de Ley de Puertos, lográndose resolver importantes problemas con la agilización de las mercancías, sin embargo el reto actual es la eficiencia y competitividad en una economía abierta y globalizada, donde lo más importante es dar un valor agregado a cada uno de los servicios con los que cuenta una terminal.

Lo anterior se puede lograr con una oportuna planeación, donde las alianzas con medios de transporte terrestre, la buena relación y participación con todas las autoridades del medio sean la clave para el desarrollo y la calidad portuaria.

Encaminado a lograr satisfacer las expectativas y necesidades de cada uno de los integrantes del medio (autoridades, exportadores-importadores, intermediarios, navieros, etc.) ha puesto en marcha diversos planes de acción encaminados a esa oportuna planeación portuaria en Veracruz y en nuestro país.

ICAVE especialista en el manejo de contenedores y servicios de carga, la cual tuvimos oportunidad de visitar durante el recorrido, en donde fuimos recibidos por la Lic. Diana Castellón Jefa de Relaciones Públicas de ICAVE, en donde realizamos tanto la visita para tener contacto directo con las instalaciones así como una entrevista donde comparamos puntos de vista acerca del funcionamiento del puerto. Como encargada de esta empresa para facilitar la información relacionada con el puerto la Lic. Diana Castellón avala la

infraestructura de la empresa donde ella labora por lo que en la visita que hicimos pudimos definir las siguientes cuestiones:

ICAVE es una empresa Veracruzana que surgió en agosto de 1995 y cuyo capital es 100% privado, se conforma por la aportación del grupo de sede en Hong Kong, Hutchinson Port Holdings, quien desde mayo del 2001, administra y opera la Terminal Especializada de Contenedores del Puerto de Veracruz.

Gracias a la estrategia de crecimiento que ha ido desarrollando en su rama se han logrado inversiones en tecnología de punta y sistemas de vanguardia, además de avanzados esquemas de organización, todo ello para satisfacer a los clientes y garantizar su permanencia en el mercado, contribuyendo al fortalecimiento del Puerto de Veracruz y su aportación para que el comercio exterior de México se vea más beneficiado. ICAVE ofrece maniobras a las empresas más grandes del mundo, cuyos servicios de fletamento marítimo se extienden a los principales puertos del Norte de Europa, Mediterráneo, Estados Unidos, Sudamérica y el Caribe además de tener transportación terrestre intermodales en el interior de la República.

Como parte del desarrollo y con el fin de mejorar los tiempos en el flujo de las mercancías, se ha contemplado la ampliación de casetas de entrada y salida, lo que permitirá que la circulación sea mucho más rápida y los transportistas, exportadores e importadores se vean beneficiados en los tiempos de espera.

La calidad de los servicios logró la certificación norma ISO 9002:94 cuyo alcance es para las maniobras de carga y descarga de servicios múltiples a la carga como son consolidaciones, desconsolidaciones y revisiones previas de mercancías. Lo anterior garantiza la seguridad de sus clientes en cuanto al cuidado de sus mercancías, además de superar los tiempos de productividad de las operaciones y se superan a cualquier terminal de contenedores en México.

Algunos de los servicios que presta la empresa son:

#### ❖ **SERVICIOS AL BUQUE:**

##### □ **CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES**

Consiste en tomar el contenedor a bordo del buque con la grúa portacontenedores y depositarlo a costado del buque sobre una plataforma de acarreo interno o viceversa.

##### □ **TRANSBORDOS**

Descargar un contenedor del buque al patio de contenedores y cargarlo nuevamente en otro buque distinto.

❑ **REACOMODOS CELDA-CELDA**

Consiste en desplazar el contenedor de donde se encuentre estibado en el buque, hacia otra celda, en una misma línea de trabajo.

❑ **REACOMODOS CELDA-MUELLE-CELDA**

Se toma el contenedor de donde este estibado, posicionarlo sobre una plataforma y trasladarlo hasta la grúa que lo subirá a otra celda en donde quedará debidamente estibado.

❖ **SERVICIO A CONTENEDORES Y MERCANCÍA SUELTA:**

❑ **TRASLADO DE COSTADO DE MUELLE A PATIO Y VICEVERSA**

Consiste en trasladar el contenedor sobre la plataforma de acarreo y depositarlo en el patio de contenedores debidamente estibado o viceversa.

❑ **ENTREGA, RECEPCIÓN DE CONTENEDORES A FERROCARRIL**

Se toma el contenedor de donde de encuentre estibado, posicionarlo sobre una plataforma de acarreo interno al costado de la vía y cargarlo al ferrocarril con equipo portacontenedores especializado o viceversa.

❑ **CONSOLIDACIONES Y DESCONSOLIDACIONES**

Llenar o vaciar el contenedor en el almacén.

❑ **REVISIONES PREVIAS**

Consiste en posicionar el contenedor de donde se encuentre estibado al patio de previos para su revisión a solicitud del usuario.

❑ **SERVICIO A CONTENEDORES REFRIGERADOS**

Aquí se hace una revisión y suministro de la energía de la temperatura cada 4 horas por personal calificado.

❑ **SERVICIOS A MERCANCÍA SUELTA**

Servicios varios como colocación de etiquetas a las mercancías, colocación de marbetes, paletizados y embalados.

❑ **ALMACENAJE**

Resguardo de la mercancía a través del personal de seguridad y el circuito cerrado de T.V.

❑ **INSPECCIÓN A CONTENEDORES VACIOS**

Vigilancia de la mercancía a través del personal de seguridad y circuito cerrado de T.V.

#### □ **INSPECCIÓN A CONTENEDORES VACIOS**

Consiste en la revisión de los contenedores vacíos para determinar su estado y hacer los arreglos correspondientes.

#### □ **LAVADO Y BARRIDO**

Limpieza del contenedor.

Con el objeto de ofrecer mayor capacidad de infraestructura se tiene contemplado realizar importantes inversiones en la compra de equipo y ampliación de la terminal, lo cual dará como resultado ser un foco de atención para el arribo de buques importantes y con grandes capacidades; de igual forma dentro del tema de transportación, cabe señalar que el sistema intermodal (ferroviario) es uno de los atractivos que se pretende impulsar. Este uno de los factores que otorgarán una mejor calidad de servicios portuarios.

ICAVE como parte de su desarrollo cuenta con un personal calificado y bastante amplio para cada una de las áreas, el equipo de trabajo de la gerencia de mantenimiento está conformado por 77 elementos de confianza, distribuidos en subgerencia, 5 jefaturas de mantenimiento, supervisores, mecánicos, supervisores eléctricos, además de técnicos mecánicos-eléctricos, vulcanizadores, etc.

Cada uno de sus integrantes trabaja con la misión de responder a la óptima disponibilidad de los equipos mayores que se encuentran dentro de la Terminal Especializada de Contenedores (TEC) a lo largo del muelle, patio de llenos y vacíos, así como apoyo al área de Container Care en el mantenimiento de sus equipos de trabajo.

Su pronta y acertada labor, ya que es una eslabón más para alcanzar los índices de productividad que marca la dirección, siempre en busca de lograr los estándares requeridos por el grupo Hutchinson Port Holdings.

La capacitación del personal que se desarrolla en esta gerencia se obtiene por parte del proveedor, quien manda a un técnico representante a explicar la mecánica y tecnología del equipo adquirido, para que su transmita a todo su personal.

La calidad de desarrollo de trabajo mediante el uso adecuado del equipo de seguridad, el cual según la Lic. Diana Castellón en un personal totalmente calificado y de absoluta confianza para el resguardo de las instalaciones así como de las mercancías en resguardo dentro de esta empresa. La empresa ganó en el 2002 el concurso Círculos de Control de Calidad con el proyecto "Implantación de un Sistema de Posicionamiento de Tracto Planas Bajo las Grúas de Pórtico y RTG" y un reconocimiento por su participación a nivel nacional como el equipo más entusiasta.

A Mediados de junio de 2003, directivos de Hutchinson Ports México se trasladaron a Londres a para visitar los puertos de Thamesport y Felixstowe, terminales filiales de este grupo, esto con la intención de conocer los procesos tecnológicos que utilizan para la agilización de trámites y entradas a las terminales antes mencionadas.

Durante la visita del director de Hutchinson Ports México el Sr. Mike Power y por parte de ICAVE el Ing. Jorge M. Lecona Ruíz, Director General, ambos pudieron observar que la problemática tenía una gran similitud con los puertos mexicanos, la cual se refiere a los tiempos de espera en la realización de trámites y entradas a la terminal, con la diferencia de que este problema en los puertos londinenses se han resuelto exitosamente gracias a la utilización de un Portal Electrónico mediante el cuál se puede consultar información referente al status de las mercancías y realizar trámites de las mismas, factor que lo hace autofinanciable y lo ha llevado a tener un desarrollo y cobertura a nivel nacional en Inglaterra.

Otro punto que observaron en Inglaterra fue que en las terminales fueron acondicionados unos estacionamientos para agilizar tiempos de entrada de los camiones a la terminal, proyecto que sí se está llevando a cabo en Veracruz. Además ICAVE empezó la construcción de 5 casetas de entrada y salida, así como un estacionamiento para agilizar el flujo vehicular mediante la utilización de radio localizadores (*Pager*) para los operadores de camiones, este *Pager* consiste en una sencilla terminal remota electrónica que posee un chip con toda la información del contenedor, captada por el lector especial, que mediante aviso luminoso, vibración y sonido, les anunciará su turno de atención, agilizando notablemente los tiempos de entrada. Esta inversión se aproxima a los 50 mil dólares en donde se comprarán 300 a 500 aparatos, así como señalizaciones con instrucciones visuales que se ubicarán en puntos estratégicos del estacionamiento.

En cuanto a su infraestructura pudimos observar durante la práctica todos los recursos con los que cuenta la empresa para la importación y exportación de mercancías, que como entidad privada debe de prestar servicios de primera calidad para satisfacer las necesidades del comercio nacional e internacional.

ICAVE cuenta con 42 hectáreas de superficie total, donde los patios se dividen por áreas de servicios, para eficientar las maniobras y brindar una mayor productividad. Cuentan con carriles destinados a contenedores de exportación y carriles para importación, área de contenedores refrigerados, área de contenedores especiales, peligrosos o sobredimensionados, área para almacén y administración de contenedores vacíos y área de revisiones previas. En cuanto a la dimensión del muelle tiene capacidad para atender dos buques de grandes dimensiones y 14 mts. de profundidad que permiten la entrada de buques de cuarta generación, el muelle tiene un total de 508 metros de longitud. Para la descarga de los contenedores ICAVE posee:

□ 5 GRUAS DE PORTICO

- 1 Mitsubishi postpanamax de 40.6 tons. de capacidad
- 2 Mitsubishi bardella de 40.6 tons. de capacidad
- 2 takraf de 30.5 tons. de capacidad

□ 13 GRUAS RUBBER TIRAD GANTRY

- 5 Marathon de 40.6 tons de capacidad
- 6 Mitsubishi de 40.6 tons de capacidad
- 2 Paceco de 30.5 tons. de capacidad

□ 5 GRUAS PORTACONTENEDORES FRONTALES TIPO REACH STACKER

- 1 KALMAR de 41 tons. de capacidad
- 4 KALMAR de 41 tons. de capacidad

□ 8 GRUAS PORTACONTENEDORES SIDE LIFTER

- 2 SISU de 9 tons.
- 1 KALMAR de 10 tons.
- 4 KALMAR de 7 tons.

□ 1 TRACKMOBILE

- 1 Barredora
- 2 Plataformas tipo dollie
- 31 Montacargas
- 39 Tractoplanas.

Para los servicios de contenedores observamos que cuentan con área especial para el suministro de energía a 200 contenedores para refrigerarlos, los cuales son inspeccionados cada 4 horas por personal calificado para que estos se mantengan a la temperatura solicitada por el cliente.

Para la reparación de contenedores la empresa ofrece en conjunto con la empresa Container Care, servicios de reparación y mantenimiento de contenedores vacíos; éstos servicios se llevan a cabo en un área especializada que optimiza el estado actual de los contenedores que ingresan con el objetivo de prolongar su vida útil.

De las 42 hectáreas totales de la empresa, 9.5 están destinadas al almacenaje y administración de contenedores vacíos, los cuáles consisten en la inspección, barrido y/o lavado, clasificación e inventario de los contenedores vacíos que ingresan a esta área, así como el reporte de los que diariamente ingresan o salen de la terminal de ICAVE y los que son trasladados a reparación.

Para el almacenaje y servicios diversos a la carga suelta, tales como etiquetado, Marbeteado, embalado y flejado de las mercancías, cuenta con 18 metros cúbicos de capacidad. Tiene además andenes para la entrega y recepción de la carga suelta y está debidamente segmentado en su interior para almacenar los diferentes tipos de mercancías, las cuales son vigiladas constantemente por el circuito cerrado de televisión.

Para la seguridad y custodia de las mercancías, cuentan con 25 cámaras estratégicamente distribuidas en la terminal de ICARE, las cuales son monitoreadas las 24 horas del día, la información que se registra a través de estos equipos, es respaldada durante tres meses y sirve como evidencia ante cualquier incidente relacionada con la seguridad de las mercancías almacenadas en ICARE.

Todo Puerto debe contar con el transporte multimodal el cual en ICARE existe para brindar el servicio de transferencia con ferrocarril y carretera, tienen 2 espuelas de 450 mts. Cada una con sus respectivos carriles de almacenamiento de contenedores.

## TARIFAS

### MANIOBRAS DE CONTENEDORES DE 20 Ó 40 PIES

#### Descarga de buque a costado de muelle o viceversa

<b>Contenedor lleno o vacío</b>	<b>\$1.089.00</b>
<b>Contenedor en transbordo (ciclo completo)</b>	<b>\$2.898.56</b>

#### Reacomodo de contenedores

En una misma línea de trabajo (celda a celda)	
<b>Por contenedor lleno o vacío</b>	<b>\$792.96</b>
En diferente línea de trabajo (celda-muelle-celda)	
<b>Por contenedor lleno o vacío</b>	<b>\$2.323.45</b>
Cargo adicional por contenedor refrigerado, por conexión, por día o por fracción	
<b>Contenedor de 20 PIES</b>	<b>\$842.40</b>
<b>Contenedor de 40 PIES</b>	<b>\$967.20</b>



**Traslado de costado de muelle a patio de almacenamiento o viceversa**

Contenedor lleno o vacío	\$859.98
--------------------------	----------

**Entrega y Recepción**

a) De patio de contenedores a vehículo de servicio público federal (camión)	
<b>Por contenedor lleno o vacío</b>	<b>\$596.70</b>

b) De patio de contenedores a góndola de ferrocarril	
Por contenedor	<b>1.051.51</b>

**Maniobras adicionales en tierra**

Movimiento de contenedores en la terminal a solicitud de cualquier usuario	
<b>Por cada movimiento</b>	<b>\$296.41</b>

**Carga general no contenerizada. Desembarque/Embarque**

a) Cuotas por unidad de hasta 2.000 kgs.	
Fraccionada en unidades de más de 51 a 2.000 kgs.	<b>\$129.50</b>
Fraccionada en unidades de más de 51 a 2.000 Kgs.	<b>\$102.86</b>
Unitizada o paletizada	<b>\$78.73</b>

b) Cuotas por tonelada de maquinaria y unidades de más de dos mil kilogramos	
De 2.001 a 5.000 Kgs.	<b>\$120.14</b>
De 5.001 a 15.000 Kgs.	<b>\$178.48</b>
De 15.0001 Kgs., en adelante	<b>\$231.88</b>

c) Cuotas por unidad	
Automóviles y camionetas, por tracción propia	<b>\$79.90</b>
Camiones, tractocamiones y otros, por tracción propia	<b>\$108.34</b>

d) Cuotas especiales por tonelada	
Bobinas, placa de acero en rollos y similares con peso unitario a cinco toneladas	<b>\$42.31</b>
Chatarra	<b>\$45.23</b>
Saquería (azúcar, frijol, etc.)	<b>\$127.84</b>
Tubos de acero	<b>\$121.04</b>

<b>Entrega/recepción</b>
--------------------------

a) Cuotas por tonelada de unidades de hasta 2.000 Kgs.	
Fraccionada en unidades hasta 51 Kgs.	<b>\$48.00</b>
Fraccionada en unidades de más de 51 a 2.000 Kgs.	<b>\$38.50</b>
Unitizada o paletizada	<b>\$31.21</b>
De más de 2.001 Kgs.	<b>\$47.30</b>
De 5.001 a 15.000 Kgs.	<b>\$52.30</b>
De 15.001 Kgs.	<b>\$93.44</b>

Cuotas por unidad	
Automóviles y camionetas, por tracción propia	<b>\$27.75</b>
Camiones, tractocamiones y otros, por tracción propia	<b>\$38.50</b>

d) Cuotas especiales por tonelada	
Bobinas, placa de acero en rollos y similares con peso unitario a cinco toneladas	<b>\$24.55</b>
Chatarra	<b>\$27.68</b>
Saquería (azúcar, frijol, etc.)	<b>\$48.55</b>
Tubos de acero	<b>\$55.29</b>

## Almacenaje

Las mercancías de comercio exterior ingresadas a la terminal para ser almacenadas, manejadas, custodiadas y por las cuales pagarán de aplicar el periodo libre de almacenamiento las siguientes tarifas de acuerdo con los artículos 14 y 15 de la Ley Aduanera.

a) Contenedores llenos, por día después del período acordado	
Contenedor de 20 pies	<b>\$586.52</b>
Contenedor de 40 Pies	<b>\$879.78</b>
Contenedores especiales	<b>\$1.349.00</b>

Los contenedores de importación son libres de cargo por almacenaje durante cinco días, y los de exportación por 15 días.

b) Contenedores de transbordo, por día después del período acordado. Teniendo 15 días libre de cargo	
Contenedor de 20 pies día o fracción	<b>\$395.00</b>
Contenedor de 40 pies día o fracción	<b>\$695.00</b>

c) Contenedores vacíos, por día después del período acordado. Teniendo un día libre de cargo	
Por TEU	<b>\$39.50</b>

d) Almacenaje de unidades no contenerizada, después del período libre por cada 500 Kgs. ó fracción. Período libre cinco días	
Día 1 a 20	<b>\$29.79</b>
Día 21 en adelante	<b>\$88.69</b>

Las mercancías que requieren almacenaje que sea especial o peligrosa tienen un recargo del 100%.

## Guarda y conservación de contenedores y mercancía suelta

Por contenedor de 20 pies	<b>\$150.00 más IVA</b>
Por contenedor de 40 pies	<b>\$150.00 más IVA</b>
Por mercancía suelta	<b>\$150.00 más IVA</b>

## Cargos Varios

Revisión de contenedores a solicitud	<b>\$1.299.00</b>
Vaciado/llenado de contenedores refrigerados en patio por caja	<b>\$1.055.48</b>
Vaciado/llenado de contenedores refrigerados en patio por tonelada	<b>\$70.44</b>
Energía eléctrica para refrigerados de 20 pies	<b>\$842.40</b>
Energía eléctrica para refrigerados de 40 pies	<b>\$967.20</b>
Reparación de contenedores	<b>\$46.02</b>
Limpieza de contenedores	
Barrido	<b>\$51.77</b>
Lavado	<b>\$206.99</b>
Llenado/vaciado de contenedores en almacén por caja	<b>\$1.599.00</b>
Llenado/vaciado de contenedores en almacén por carga suelta	<b>\$54.88</b>
	<b>Tonelada</b>
Colocación de etiquetas o marbetes en el almacén	<b>\$1.299.00</b>

FUENTE: Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz. Documentos interno

### 3.5 TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte multimodal es el uso combinado de distintos modos (camión, ferrocarril, avión y barco), el cual ayuda a crecer las diferentes economías y la internacionalización de los centros de producción, donde gran parte de las mercancías se transportan de una planta a otra y los bienes terminados se envían o distribuyen a mercados locales.

Lo que en un principio parecía que únicamente era intercambio de mercancías vía marítima o férrea, hoy está extendiéndose a los demás modos de transporte como lo son los aeropuertos y las carreteras, complementando la flexibilidad de la distribución de los productos, además de disminuir costos y tiempos para el consumidor final.

El presidente Miguel Lerdo de Tejada, el 1° de enero de 1873, con el tendido del ferrocarril mexicano, Veracruz fue el principal protagonista del sistema del transporte multimodal entre ferrocarriles y barcos en México.

### Vías Férreas de la República Mexicana



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA.

El éxito de este modo de transporte que está en auge es la utilización de las cajas móviles mejor conocidas como contenedores, en otras palabras el transporte multimodal se define como: "el uso de dos o más modos de transporte para los movimientos continuo de carga desde el origen hasta el punto de recibo". El objetivo del transporte multimodal es optimizar los recursos estructurales y operativos para obtener un transporte global de transporte más racional y competitivo a través de la oferta de un servicio integral.

Para nuestro país hay tres mercados importantes por el cual sería importante darle un oportuno desarrollo a este sistema de transporte; por un lado tenemos la frontera con Estados Unidos en donde existe una competencia con el tráfico carretero, por otro lado están los puertos del Golfo y el tráfico con el continente asiático por el pacífico.

Por todo lo señalado es importante que el Puerto de Veracruz cuente con un sistema multimodal adecuado a las exigencias de nuestro comercio internacional, por lo que es importante hacer un estudio de la infraestructura con la que cuenta dentro de este sistema de transporte.

“La inversión en el estado de Veracruz ascendió según cifras estatales a los 1.549.2 millones de pesos, de los cuales 72.3% corresponde a la infraestructura carretera, 27.6% al transporte y el 0.1% a comunicaciones.

La inversión global en comunicaciones y transportes se repartió de la siguiente manera: 0.2% al autotransporte, 0.9% en infraestructura ferroviaria, 1.2% en aeropuertos y el 97.7% en infraestructura marítima”.<sup>68</sup>

### Infraestructura carretera

La inversión en los últimos 4 años ascendió a los 1.121.2 millones de los cuales se destinó a la modernización de la red federal de carreteras en el estado. Para el mantenimiento de la red federal de carreteras libres, se realizaron acciones de reconstrucción, así como de conservación rutinaria.

Principales Carreteras Pavimentadas de la República Mexicana



FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA.

Actualmente el transporte multimodal con que cuenta el puerto de Veracruz, necesita de más planeación y promoción ya que no todas las empresas que prestan servicios tienen ese servicio por lo que es primordial para que compita con los puertos internacionales, ya que en la mayoría de los puertos ya lo tienen implementado para disminuir costos.

<sup>68</sup> Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

## CAPÍTULO IV

### PLAN DE OPTIMIZACIÓN

En el presente capítulo mostraremos los problemas que enfrenta el puerto, los cuáles pudimos observar en la práctica de campo realizada.

Estos problemas han hecho que pierda competitividad a nivel nacional e internacional lo que ha provocado disminución de número de buques internacionales, ya que estos buscan reducir el tiempo, mejores costos, calidad y seguridad entre otros.

Esto nos permite proponer un plan de optimización considerando que es posible incrementar la funcionalidad del puerto, de igual forma que se puedan aportar beneficios a la población del lugar, dando como resultado un mejor servicio del puerto incrementando su productividad y presencia a nivel mundial.

Puntos importantes que de ser corregidos nos permitirán colocar al puerto de Veracruz entre uno de los mejores puertos comerciales a nivel nacional, cubriendo las expectativas internacionales para considerarlo como un punto estratégico de intercambio comercial para México a la altura internacional.

Por ello después de haber analizado la investigación del Capítulo I resaltamos el potencial que tienen los puertos mexicanos, pero que desgraciadamente no son aprovechados a su máxima capacidad, luego de analizar la historia del puerto de Veracruz, de forma particular, en donde vimos el significado para el país de la marina mercante nos dimos cuenta de que al puerto se le puede explotar de mejor forma para el beneficio del Estado y del país.

Así mismo consideramos que este plan de optimización, podría ser considerado para aplicarse al sistema portuario nacional en general, dependiendo de las necesidades que presente cada uno de los puertos que lo conforman, pero consideramos que todos estos están enfocados a un mismo objetivo, colocar a México entre los primeros lugares por su comercio empleando el sistema marítimo como pilar de su crecimiento.

Es entonces cuando la preocupación de esta investigación nos orilló a desarrollar propuestas que ayuden a un mejor desarrollo a corto y largo plazo. A continuación presentamos todos los problemas que enfrenta actualmente el puerto de Veracruz y las posibles soluciones. Estableciendo de manera objetiva y sistemática, que si se desarrollaran en forma gradual podrían ser de gran interés y con posibles beneficios para el Estado.

## **4.1 Capacidad del puerto**

### **PROBLEMÁTICA**

De inicio podemos establecer que estamos hablando de un puerto que en sus inicios fue diseñado para cubrir necesidades diferentes a las que enfrenta actualmente, en la época colonial solo se buscaba cubrir las de la población que llegaba a la Nueva España, empleando a Veracruz como punto de enlace únicamente y aprovechar la situación estratégica que para ellos representaba el puerto.

Sin embargo nunca se consideró que el puerto llegara a ser un punto crucial en el comercio nacional, la antigüedad del puerto ha provocado que la planeación actual se vuelva cada vez más conflictiva, ya que el puerto que hoy conocemos enfrenta necesidades diferentes y es urgente cubrirlas ya que no tiene la capacidad inmediata de resolver los problemas que va enfrentando y de las necesidades que la comercialización exige.

Esto limita el potencial que puede tener el puerto, si se realiza una reestructuración o nuevo diseño de sus áreas se podrá tener mayor capacidad comercial y de movimiento.

### **PROPUESTA**

Como consecuencia del desarrollo económico y del crecimiento poblacional, cada vez más se requiere contar con puertos marítimos con mayor capacidad, por ello es necesario que el Puerto de Veracruz instale un puerto alterno, el cual estaba previsto que iniciara actividades en 2002. Como resultado de las entrevistas que se realizaron durante la práctica se concluyó que el bienestar puede compartirse en la creación de un puerto alterno en los que se considero a los municipios de Alvarado y Antón Lizardo.

Debemos considerar que un puerto alterno permitiría reorganizar las entradas de naves de mayor calado, además de incrementar el número de entrada de las mismas, ocasionando un aumento considerable en el movimiento de mercancías dentro del puerto, esto permitiría tener mayor número de muelles y evitaría el tiempo de espera de las naves, teniendo como beneficio el reducir costo y aumentarían las fuentes de empleo para la zona.

No está de más reiterar que para la decisión del puerto alterno, deberán considerar también las relaciones que existen entre los puertos y las vías de distribución.



El costo de inversión se considera alto, pero hay que entender que esta beneficiaría al Estado, ya que se requiere de la modernización de las vías de comunicación que enlaza estos puntos. Además de reactivar el sistema multimodal que en la actualidad ha dejado de explotarse en esta zona.

Por ello de estas dos opciones consideramos que Antón Lizardo sería la decisión mas indicada por la cercanía al puerto ya que no son más de 30 kms. por carretera, esto requiere de realizar una inversión en carretera y ferrocarril ya que las condiciones actuales no son las adecuadas.

## **OBJETIVO**

El futuro crecimiento del recinto portuario de Veracruz, así como la selección de la ubicación óptima debe permitir hacer frente de manera competitiva a las necesidades de infraestructura que le demanda el crecimiento de sus mercados.

Se lograría incrementar la entrada de buques, los cuales implicaría un mayor movimiento de carga e ingreso de impuestos por uso o cruce de nuestro puerto.

Las necesidades del puerto alterno requieren de un mayor número de muelles, el objetivo repercutiría en reducir los tiempos de espera para las naves y bajar los costos de operación.

De igual forma, la implementación de nuevos muelles y zonas de descarga permitiría tener un mejor control de las mercancías que se manejen e incrementar el manejo de las mismas.

El mejoramiento de estos servicios tendría en primer sentido, la reducción de costos pero se beneficiaría de manera que al entrar mayor numero de naves y tráfico de mercancías la recaudación de impuestos se reflejaría de manera importante.

La imagen del puerto sería renovada, dando un paisaje de amplia presentación para la zona, generando un incremento en la industria turística, otorgando beneficios a la sociedad tanto laborales como económicos.

Estos beneficios son directos para el Estado, ya que nuestro plan requiere de establecer un programa de desarrollo estatal lo cual requiere que los ingresos captados por las agencias y el puerto en general no salgan de manera desmedida del Estado. Implicando que los beneficios sean directos para la localidad mediante inversiones turísticas, sociales y comerciales.

De esta manera se consolidaría nuestro principal objetivo, dar la presencia necesaria al puerto de Veracruz a nivel internacional, basándose en los servicios de primera calidad y estructura comercial que permita dar un valor agregado a los mismos servicios prestados en este punto de intercambio comercial.

El costo de este proyecto representa un gran esfuerzo, tanto federal como por parte de los particulares, pero los beneficios que se obtendrían de este crecimiento permitirían desarrollar un negocio a largo tiempo, el cual sería constante y permanente. Es claro que los costos de operación requieren de un gran esfuerzo y el bajar las tarifas no parecería la medida adecuada para recuperar la inversión aplicada en el proyecto, sin embargo la movilización de mayor número de buques y el flujo constante de mercancías recuperaría en volumen y no en valor la inversión.

## **4.2 Organización y/o distribución del puerto**

### **PROBLEMÁTICA**

Siguiendo con el punto anterior, la distribución que tiene el puerto es añejo, ya debemos recordar que fue el primer puerto de América desde la llegada de los españoles que por su necesidad de comercializar sus productos nunca hubieran imaginado la planeación futura por el auge que hoy se tiene este medio de transporte, por lo que el puerto pareciera no ha crecido lo suficiente para levantar expectativas de crecimiento.

El rápido desarrollo comercial que ha presentado México, con la necesidad de adaptarse al sistema comercial internacional, no ha permitido establecer la necesidad de organizar la distribución del puerto.

### **PROPUESTA**

Si se aprobará el puerto alterno, sería una buena opción reorganizar seriamente el puerto de Veracruz, según las necesidades inmediatas para facilitar la entrada y salida de las mercancías, además de ofrecer amplias instalaciones acorde al movimiento de carga que se realiza. Tal es el caso de la rama automotriz el cual acapara el puerto con un 72% de la exportación e importación de vehículos. Esta es una mercancía delicada y que ocupa espacio en bodegas, por lo que por poner un ejemplo sería necesario ampliar esta zona más aún que llegan nuevas empresas como Land Rover, Jaguar y Mitsubichi, así que no hay que dejar de enganchar estas oportunidades que generan empleo y presencia en el extranjero.

El rediseñar las zonas de bodegas permitiría separar los tipos de mercancías que se manejan en el puerto, podemos establecer que si el puerto actual se especializa en el manejo de la industria automotriz y pesada, como metales, maquinas de gran tamaño, industriales, etc., se podrían establecer nuevas zonas que se encarguen de las mercancías, de menos volumen de masa, pero de gran cantidad, esto aplicaría para la mercancía agrícola la cual ocupa el 47% de la carga que comercializa el puerto además de la carga general, esta zona se determinaría dentro del nuevo proyecto.

De esta forma se establecería un puerto especializado para mercancías de mayor movimiento y volumen, y otro para mercancías con diferentes características pero de igual importancia dentro del comercio.

## **OBJETIVO**

Fortalecer las instalaciones y darle un mejor mantenimiento para evitar inversiones equivocadas que solo generan gastos y pérdidas para el puerto.

La idea de implementar un puerto alterno nos permite ver la posibilidad de desarrollar un sistema inteligente de entrada y salida de mercancías, basándonos en mejorar los tiempos y trámites, tenemos como objetivo sugerir zonas especializadas para los diferentes tipos de mercancías.

Esto tendría como resultado, un mejor manejo y control de la mercancía, diseñando áreas de descarga para cada una de las especialidades requeridas, así los lugares de almacenamiento estarían integrados dentro de las mismas zonas con las características necesarias para cada una de ellas.

Así se lograría implementar acciones estratégicas en contra de actividades que perjudican al comercio internacional, tal es el caso del narcotráfico; actividad que día a día se incrementa a nivel mundial desviando grandes cantidades de dinero, por medio de la corrupción y facilidad de ingreso de drogas por la falta de equipos de detección y seguridad para reconocer este tipo de cargamentos.

Al momento de crear zonas especializadas de mercancía, esto permitiría que la creación de empleos en la zona tendría un incremento considerable, logrando de esta forma crear empleos especializados con mejores salarios y desarrollo social.

Entendemos que al ampliar la variedad de especialidad, esto permitiría que se comenzaran a manejar nuevas gamas de productos, ampliando los mercados y el comercio para nuestro país, generando de esta forma un mercado más amplio y variado.

El objetivo primordial prevalece en mejorar los tiempos de carga y descarga, disminuyendo los costos de operación y ampliando los mercados, tanto laboral como comercial en primer instancia para el Estado y en segundo lugar para el país.

### **4.3 Infraestructura**

#### **PROBLEMATICA**

Las carencias que tiene en este momento en los diferentes tipos de carga que maneja, no son los óptimos para competir con los estándares internacionales; lo que provoca que no se cumplan con las expectativas de los servicios que prestan en cuanto a calidad lo que trae mayores costos para los usuarios:

4.4 Falta de muelles

4.5 Señalización

4.6 Posiciones de atraque

4.7 Bodegas

4.8 Terminales de carga especializadas

4.9 Transporte multimodal

Aquí encontramos la gran problemática marcada en los puntos anteriores de unificar un mismo criterio a la infraestructura, en la actualidad no es lo que en realidad necesita el puerto para un mejor funcionamiento, no existen muelles suficientes para dar cabida a todos los barcos que solicitan algún servicio, los señalamientos no permiten hacer más eficientes las maniobras dentro del puerto y poder reducir tiempo a las embarcaciones, de igual forma las posiciones de atraque llegan a impedir la navegación de mas barcos, debido a la mala planeación del puerto.

Aunado a esto encontramos que las bodegas que tiene actualmente no se encuentran en su totalidad equipadas para los requerimientos que demandan los usuarios, esto da como resultado la falta de terminales especializadas, que ya mencionamos anteriormente que permitan hacer más eficaz la carga y descarga de las naves.

#### **PROPUESTA**

Para poder dar servicios con calidad se debe de realizar una inversión en los sectores más sensibles, la infraestructura y la tecnología son parte esencial para cumplir con los servicios que un puerto en esta época debe ofrecer.

Las concesiones deberán estar comprometidas a fortalecerse en estos ramos, donde vemos que esta fuera de competencia, así como el gobierno vigilar si están cumpliendo con las expectativas planteadas asimismo promocionar inversiones con el propósito de reactivar la actividad portuaria.

En cuanto a las especializaciones de las terminales se deben promover las concesiones en el área de granos y automotriz ya que los usuarios decidieron llegar directamente por el puerto de Veracruz y no vía Houston como lo hacían anteriormente para luego internarse por la aduana de la frontera, por lo cual ahora es el momento de sacar provecho de estas inversiones y no dejarlas perder por no otorgarle la importancia que requiere.

Consideramos importante mejorar la infraestructura, es necesario que se reestructure para un mejor funcionamiento en donde es indispensable establecer nuevos puntos de atraque, muelles que permitan una mayor entrada de naves, esto es necesario que se maneje bajo un mejor sistema de señalización para hacer más eficiente el servicio que se ofrece en el puerto. Esto mejoraría las posiciones de atraque para poder hacer de los muelles puntos especializados en diferentes tipos de carga, de igual forma las bodegas o lugares de almacenamiento, podrían contar con el equipamiento necesario, es decir, para los muelles que manejen granos las bandas necesarias para la carga y descarga, además de los contenedores necesarios para su almacenamiento, en lo referente a la automotriz, se debería de contar con una área más amplia y designada únicamente en una zona, para lograr así una fácil identificación de la mercancía, esto se puede aplicar para todas y cada una de las diferentes áreas, construcción, maquinaria, textil, etc.

Y como es necesario, para un mejor funcionamiento, el sistema multimodal de transporte debería ser punto importante para enlazar todas estas áreas, es decir que se tenga acceso a los muelles y bodegas de las maquinas especiales para unir al transporte naviero con el terrestre, ya sea ferroviario o carretero. Con la finalidad de hacer más rápida la carga y descarga de las embarcaciones, mejorando los tiempos de espera de las naves y hacer más eficaz el desalojo de los muelles para el ingreso de nuevos barcos. Esto implicaría reducir costos en tiempo y dinero. Cubriendo de esta forma las necesidades del comercio nacional.

En el área de señalización que presenta el puerto tuvo una experiencia desfavorable ya que para principios de 2003 el puerto se sentía preparado para recibir uno de los barcos más grande del mundo y que esto lo convertiría en un puerto de clase mundial se trataba del "MSC Bárbara" con 304 metros de largo con capacidad para cargar siete mil contenedores tres mil más a los acostumbrados a recibir. Este arribo fue un éxito hasta la salida del buque ya que estuvo varado por más de ocho horas por falta de energía eléctrica la cual era primordial por la inmensidad que tenía la embarcación.

Este hecho nos permite ver que en realidad no estamos preparados para recibir embarcaciones de este tipo y nos indica que las administraciones encargadas de analizar estos procesos no visualizan las necesidades de mejorar estos puntos tan importantes. Se requiere de soluciones inmediatas y objetivas para poder competir en el ámbito internacional con otros puertos.

## **OBJETIVO**

Como objetivo central se busca participar en el desarrollo de un programa de ampliación y de modernización de la infraestructura, a corto, mediano y largo plazo, así como en la formulación de un programa de mantenimiento, modernización y adquisición de equipo portuario, que permita hacerle frente a las necesidades de los mercados y mantener al puerto acorde con estándares operativos internacionales.

Esto mediante la API, encargadas de mantener en buen estado las instalaciones que emplea para brindar los servicios que ofrecidos, los beneficios serían de manera reciproca, es decir los resultados obtenidos de invertir en un puerto alterno con zonas especializadas y ampliación de las ya existentes, se tendría el incremento comercial que requiere el puerto, esto daría como resultado mayores ingresos para las empresas que prestan sus servicios, recuperando su inversión en un periodo considerablemente corto, extendiendo los beneficios a la población local.

### **4.4 Tarifas**

## **PROBLEMÁTICA**

A la fecha las tarifas se encuentran reguladas, tomando como base el uso de la infraestructura portuaria y la prestación de servicios.

## **PROPUESTA**

Se ha logrado aumentar los nexos de regulación tarifaria para las últimas concesiones, en lo referente a APIVER

Actualmente la dirección de tarifas y análisis económico a establecido tarifas libres para los prestadores de servicios en todos los puertos, lo que creemos que es una buena alternativa siempre y cuando exista una competencia y no prácticas desleales. Para el caso de Veracruz tiene que adecuar sus tarifas para poder competir dentro de esta nueva modalidad ya que las tarifas actuales no son competitivas comparados con otros puertos.

Tal es el caso en el servicio de desinfección en donde el puerto cobra \$6725.00 el cual aumenta cada seis meses mientras que en Manzanillo este servicio no se cobra y en Coatzacoalcos el precio es de \$2500.00 en fondeo.

Es aquí donde podemos señalar la gran incapacidad de controlar sus tarifas lo cual repercute inmediatamente a que los usuarios prefieran elegir otra ruta ya que algunos servicios son excesivos y Manzanillo y Altamira han sido fuerte competencia para Veracruz ya que están ofreciendo mejores servicios y sobre mejores tarifas, este es una tarea que tendrán que resolver las autoridades de tarifas ya que se están absorbiendo al que era nuestro puerto principal.

## **OBJETIVO**

Disminuir los costos para acaparar mas clientes y el puerto vuelva a ser un puerto competitivo ya que con esto los beneficiados serán las empresas al disminuir sus costos y el puerto estará en la preferencia de todo importador o exportador y al final el consumidor final será el más beneficiado.

### **4.5 Participación del Estado y de las empresas privadas en el mejoramiento del puerto**

## **PROBLEMÁTICA**

Como hemos venido desarrollando este trabajo de investigación, se ha observado que al aumento de productividad de modernización de los puertos se debe en gran medida a las privatizaciones que se han dado a partir de 1994 en donde:

\* En el caso de Veracruz el 99.8% del capital pertenece al gobierno federal y el 0.2 % al Bando Nacional de Obras y Servicios Públicos, con el objetivo de reactivar sus actividades en la carga comercial.

\* La concesión de la APIVER se dio por 50 años.

\* El objetivo de proceso de privatización era la descentralización de la autoridad para poder resolver las necesidades inmediatas por la gente que vive día a día emergida en estas actividades y resolver los problemas que vayan surgiendo en el mismo lugar.

## **PROPUESTA**

La inversión que se ha dado en infraestructura con recursos públicos y privados ha incrementado su dinamismo comercial, por lo que analizamos la posibilidad de que el gobierno federal cediera acciones a APIVER siempre y cuando se comprometían

a planear y desarrollar la ciudad y el puerto en general pero también fortalecer el municipio ya que es el que vive de esta actividad y conocen sus necesidades. Además creemos que es conveniente continuar realizando licitaciones para que empresas privadas las que operen en este recinto, pero sin dejar actuar por cuestiones estratégicas el gobierno.

Si se diera esa apertura en inversiones privadas, los interesados deberán demostrar mediante informes ante la SCT los resultados además de que se deberán comprometer a trabajar con empeño y seriedad para lograr un puerto competitivo y moderno.

Se deberá tener más control sobre la APIVER durante estos 50 años de concesión y se tomarán las medidas necesarias para hacer que cumpla con los objetivos planteados en el Plan de Desarrollo que se les otorga como tarea al inicio de la Concesión, de no ser así el gobierno federal tomará sanciones estrictas para la administración y de esta forma obligarla a mejorar sus servicios y operación.

La privatización del puerto se basó en la descentralización y el impulso regional y nacional con la implementación de infraestructura, equipamiento y sistemas con tecnología de punta. Para que se lleve a cabo con resultados se deben esclarecer el ámbito de competencia de las autoridades en el interior del recinto, evitando duplicidad de funciones y logrando una definición clara de "autoridad" que vigile y sancione el cumplimiento de las reglas de operación del puerto, así como desarrollar conjuntamente procedimientos que logren la coordinación de las diferentes autoridades, de tal manera que logren el estricto cumplimiento de sus deberes sin afectar la productividad y competitividad de la operación portuaria. Los problemas que vayan surgiendo deben ser resueltos en el mismo lugar y con la gente implícita en los asuntos del puerto, ya que son ellos lo que saben de las necesidades que tiene.

## **OBJETIVO**

Lograr una actividad coordinada para tener efectos favorables en el desarrollo del puerto y no obstaculizar las funciones de la Administración Portuaria.



## **4.6 Problemas frecuentes en la aduana del puerto**

### **PROBLEMÁTICA**

En la práctica que efectuamos en la Aduana del Puerto de Veracruz el Lic. Lázaro Violante, encargado del área de abandonos nos comento algunos de los problemas que enfrenta la aduana, esto provoca atrasos en la logística. Por ello vamos a explicar un poco de cada uno de los problemas de los que también por observación pudimos detectar.

- ❖ Profesionalización del personal
- ❖ Número de personal
- ❖ Horarios
- ❖ 10 % de semáforo rojo
- ❖ Abandonos (destrucción de mercancía)
- ❖ Seguridad

En el primer punto señalamos que el personal que labora en la aduana mucha no cuenta tan siquiera con los estudios que debieran ser obligatorios, por lo que la falta de capacidad interfiere mucho en la proyección que se puede dar dentro de las áreas que le compete al gobierno, además de inhabilidad de las personas que laboran, esto lleva consigo problemas como la condición de servir de la gente, creemos que por falta de interés, responsabilidad y compromiso para hacer una labor eficiente en donde se obtengan logros que al puerto beneficien vemos un número de personal incapacitado y corrupto.

### **PROPUESTA**

Diseñar e implementar un programa para el desarrollo del trabajador portuario y aduanal que detecte las necesidades de capacitación en los diferentes niveles: operativo, técnico, administrativo y gerencial, generando un perfil de puestos que homogenice habilidades y permita realizar programas de capacitación, impulsar el servicio aduanal de carrera.

### **OBJETIVO**

Obtener personal altamente capacitado para mejorar el nivel de rendimiento del puerto.

## **4.7 Falta de personal**

### **PROBLEMÁTICA**

Otro de los problemas es la falta de personal de la aduana ya que solo cuentan con 116 empleados que ejercen funciones administrativas, 32 inspectores para una aduana que esta en primer lugar como aduana marítima y la tercera a nivel nacional. De estos 116 empleados, algunos su horario es de 09:00 a 18:00 hrs. y los sindicalizados son de 09:00 a 15:00 hrs. El manejo de las mercancías en especial del grueso del 70% de las exportaciones es de 06:00 a 21:00 hrs.

### **PROPUESTA**

Se propone agilizar los procedimientos para realizar la revisión única y coordina de las mercancías, homologar los diferentes horarios de atención al público que tienen las distintas autoridades. El gobierno tendrá que facilitar mayores recursos para la facilitación de contratación de personal calificado para operar en la aduana, además de que exista un estricto departamento de recursos humanos para que así se tengan los mejores aspirantes que quieran colaborar con un ímpetu de comprometido y de progreso en todas sus actividades realizadas.

### **OBJETIVO**

Mejorar los horarios de trabajo mediante jornadas intermedias para agilizar los trámites así como la entrada y salida de mercancías del puerto, ofreciendo horarios amplios para cubrir las necesidades del puerto.

## **4.8 BODEGAS DE ABANDONO**

### **PROBLEMÁTICA**

Encontramos la situación en la que se encuentran las áreas de bodegas de mercancía que no es reclamada o abandonada, debido a que no cumplió con los requerimientos necesarios para ingresar al país o para ser exportada, esto origina que al ser detenida la mercancía se les cobre a los propietarios de la misma una cuota por el almacenaje o custodia, al ser alto el cobro por los largos periodos que pasa la mercancía en las bodegas se deja al abandono.

En palabras del Jefe del área de abandonos el mismo Lic. nos comento que es un gasto para la aduana tener tanta mercancía en abandono, estas mercancías se encuentran en esa zona por diferentes causas: uno las multas por día por cumplir no con los requisitos a la entrada de la aduana por lo que se embarga la

mercancía la cual después se manda a los patios de abandonos esto es debido a las altas cuotas de almacenaje que cobran por estadía diaria de una mercancía o contenedores, el dueño de la mercancía o del contenedor prefieren perder que pagar las sanciones. Esto provoca gastos para la aduana el área de almacenaje para este tipo de mercancías podría ser aprovechada para otras actividades.

## **PROPUESTA**

En este punto esta demás que el resultado de una buena administración sería la disminución de las cuotas por recargos en las multas que se cobran en la aduana para que los dueños de las mercancías las recuperen y dejen de dar gastos a la aduana. Que exista el remate de las mercancías para de esa forma recuperen un poco de lo invertido en el almacenaje que ellos dan a la mercancía.

Considerar la posibilidad de crear una institución encargada de dar seguimiento a estos problemas, es decir que los tiempos estimados de recuperación se adapten a las necesidades de la aduanas y claro de los usuarios, con el fin de permitir y facilitar la recuperación de ciertas cargas que tal vez, por un mal ordenamiento no se logra e incrementa los gastos en almacenamiento. Esta institución podría definir las cuotas por volumen, tiempo y características especiales, no hay que perder de vista la necesidad de no caer en procedimiento ilegales que permitan salir mercancías de procedencia dudosa.

## **OBJETIVO**

Disminuir gastos en la aduana para que estos recursos sean otorgados a otras áreas como lo puede ser capacitación, creación de nuevas casetas, instalación de tecnología (rayos X), seguridad, etc.

Además de beneficiar a los usuarios, con la finalidad de no perder oportunidades de negocio, ya sea dentro o fuera del país. Si aplicara el caso de decomisar altos volúmenes de mercancía por no cumplir realmente con las características necesarias para su salida o entrada del país sería importante considerar la opción clara de comercializar estas cargas dentro del mercado nacional, controlando sus inventarios de forma real, buscando mercados y costos competitivos que beneficien de forma directa al país.

## **4.9 CONEXIÓN CON TRANSPORTE MULTIMODAL**

### **PROBLEMÁTICA**

Actualmente el transporte multimodal se ha vuelto de gran importancia ya que las mercancías se tienen que transportar a un paso acelerado debido a que el tiempo así lo requiere. Además es importante disminuir costos para que la mercancía adopte éste mismo papel. El puerto de Veracruz aún no cuenta con un transporte multimodal que cumpla con las expectativas internacionales. Las instalaciones requieren de una inversión exitosa en éste ramo ya que en verdad se necesita para agilizar el transporte de las mercancías sin que pase por diferentes manos de obra, por ello es importante proponer algunas posibles soluciones que incentiven a la modificación de este medio de transporte.

Las rutas existentes no cumplen con las expectativas necesarias, ya que son antiguas y no cubren las necesidades actuales, diferentes a las que se dieron en la época en que fueron diseñadas. Esto considera las rutas férreas, que en la actualidad han dejado de emplearse y las rutas carreteras, que a pesar de irse mejorando, no terminan de dar el servicio necesario para mejorar el comercio.

### **PROPUESTA**

Es necesario impulsar el desarrollo de este transporte mediante reuniones con los interesados para que den su punto de vista para el mejoramiento; Gobierno Federal, Estado de Veracruz e Inversionistas.

La promoción del transporte multimodal también es un punto clave para el modelo que se debe seguir, esto se puede realizar mediante la participación a seminarios, talleres donde se discutan la importancia que tiene el impulsar la prestación de servicios integrales. En cuanto a las tarifas deberán realizarse visitas para la verificación en materia tarifaria a los concesionarios de los servicios de los diferentes modos de transporte, a fin de garantizar que los servicios se presten en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

### **OBJETIVO**

Enlazar la terminal portuaria con la terminal ferroviaria y otros modos de transporte, bajo un mismo procedimiento de operación, al tiempo de ligar a las terminales instaladas fuera del recinto portuario a los esquemas operativos del puerto. Esto incluiría alianzas estratégicas con terminales aéreas y ferroviarias para ofrecer servicios multimodales de manera integrada.

Intercomunicar los diversos modos de transporte en forma articulada con el fin de hacer más eficientes, modernos y competitivos los servicios, favoreciendo el movimiento de carga y lograr una adecuada coordinación y eficaz interrelación entre usuarios y proveedores de servicios.

## CONCLUSIONES

Nuestro país se encuentra inmerso en los constantes cambios progresivos de la economía y el comercio mundial, dentro del marco de la globalización, hemos notado que los sistemas de información y distribución son parte elemental y clave de las estructuras productivas aunados a una amplia variedad de servicios en torno a estas mismas, es así, como los puertos se enfrentan a una agresiva competencia en términos de oportunidad, calidad y precio, tal es el caso particular del Puerto de Veracruz en el que se basó esta investigación.

En el avance que iba teniendo nuestra investigación nos pudimos dar cuenta que la hipótesis central de este trabajo es como ya lo habíamos mencionado anteriormente es que la infraestructura actual del Puerto es insuficiente, y su logística es poco competitiva, de tal forma que es necesario mostrar las carencias y las problemáticas que en la actualidad se presentan por lo que podemos concluir que el puerto evidentemente tiene carencias muy significativas que provocan la disminución de su calidad en cuanto a infraestructura y logística provocando inestabilidad en el comercio exterior del puerto y del país en general.

Es interesante definir los lineamientos que nos permiten entender todo el proceso de optimización de un sistema tan complejo, pero considerando los logros obtenidos se tiene la firme idea de cumplir con los propósitos tomando como base estrategias claras y fáciles de seguir.

Todo esto tendría que ir encabezado por una política nacional de desarrollo encaminada al Sistema Portuario Mexicano, elaborando un análisis claro y concreto de la situación actual y fijar objetivamente los beneficios buscados, tomando en cuenta la participación de la iniciativa privada bajo una clara responsabilidad del Estado.

Un punto importante sería estimular el crecimiento del mercado portuario, el cual a la fecha no ha alcanzado una solidez debido a la ineficiencia de los servicios prestados y no se ha logrado dar ese valor agregado a los mismos puertos para que resulten más interesantes a los usuarios e inversionistas.

Esto generaría la participación de los particulares en la administración de los recintos originando que se presenten mejores opciones de manejo de desarrollo de los puertos haciéndolos de esta forma más competitivos al mercado extranjero, con servicios de mejor calidad como los que se prestan en otras partes del mundo y mucho más eficientes, lo que permitiría una mayor movilidad de mercancías.

El desarrollo del Sistema Portuario requiere ser llevado bajo las especificaciones técnicas necesarias que permitan establecer el crecimiento de las actividades que se requieren en cada puerto como el dragado en aquellos puntos que así lo requieran, las obras de señalamiento necesarias, la construcción de obras para el mejor funcionamiento de los mismos y sobre todo dar seguimiento a las obras y

prestaciones de servicios con que se cuentan por parte de las empresas que los tienen en concesión.

La idea de entregar la administración a particulares es interesante, siempre y cuando esta autonomía administrativa represente un crecimiento notable y mejore las actividades dentro de la operatividad. De igual forma repercutiría en la simplificación de los trámites, que a la fecha resultan tardados y complicados, mejorando de esta forma la relación entre los particulares y las autoridades.

La regulación de las tarifas sería otra estrategia que permitiría optimizar los servicios, así como la simplificación de los mismos, resultando una mejor administración de los recursos e implantando reglas que especifiquen el uso de los bienes adquiridos.

Sin duda alguna la necesidad de encontrar una mejor intercomunicación entre varios sistemas de transporte es inminente y basándose en una clara estrategia de desarrollo resulta más interesante para el mismo sistema portuario poder contar con un sistema multimodal global en el país eficiente que ligue las zonas estratégicas del comercio.

Estos mismos procesos y cambios mundiales económicos son de gran importancia para el Puerto de Veracruz, punto central de esta investigación, es así como creemos que se tiene la necesidad de participar por medio de esta investigación en la inmersión del puerto a los sistemas de oportunidad, calidad y precio que el mundo pide para los puntos medulares del comercio para cada zona o país que lo requiera.

Entendemos que el puerto a lo largo de los años ha cubierto necesidades momentáneas de comercio y comunicación; sin embargo su naturaleza no le ha permitido incorporarse a necesidades reales, no hay que perder de vista que se ha logrado avanzar de forma indirecta en los proyectos de mejora.

Es tiempo de tomar decisiones y realizar acciones, que nos permitan establecer un objetivo claro que lleve al puerto a posicionarse, en primera instancia, en el puerto más importante a nivel nacional, no solo por los impuestos recaudados sino también en el más importante por su estrategia de crecimiento compartido para una sociedad local y nacional, que represente el puerto con mayor movimiento de carga, la mejor especialización de muelles y zonas diseñadas para brindar el servicio que esperamos se haga presente en nuestro país, siguiendo los modelos mundiales que establecen servicios y seguridad de primer nivel.

Esto nos lleva a establecer las bases de un plan de optimización, el cual definimos de manera concreta, tomando como objetivo la necesidad de hacer de Veracruz un puerto con la capacidad suficiente para dar entrada a un mayor número de naves, basándose en una plena y clara distribución de sus servicios.

Logrando de esta forma hacer de la infraestructura como el punto tal vez más importante del crecimiento del Puerto de Veracruz. Esto conllevaría a una modificación en las tarifas que a la fecha prevalecen y no dejan de ser subjetivas.

Es indispensable establecer la necesidad de la participación de la iniciativa privada, la cual en todo momento debe de estar sujeta a la supervisión y control del Estado, el cual se encargara de coordinar a los particulares para lograr un desarrollo conjunto, logrando que los servicios que se prestan sean óptimos para incorporar al puerto a la competencia mundial del comercio dentro de los medios de comunicación más importantes.

Para concluir podemos decir que el objetivo de está investigación no ha sido solo el estudiar un problema sino que a la vez tratamos de dar una solución que ayude a incrementar el movimiento de carga de mercancías del puerto ya que con ello traería buenas consecuencias, planteamos problemas que se confirmaron durante la visita al puerto por lo cual se dieron algunas propuestas como:

- Lograr que el puerto sea competitivo, eficiente y seguro. Tres puntos esenciales para un puerto de altura a nivel internacional que cumpla con las expectativas del comercio mundial.
- Que el número de terminales e instalaciones especializadas se duplique para que pueda atender las demandas previstas en los próximos años. Esto para mantener y atraer mejores clientes potenciales para el beneficio de la localidad y del país en general.
- Se realicen inversiones públicas y privadas; para darle mantenimiento, renovar, ampliar y construir nuevas instalaciones para mejorar el intercambio de mercancías.
- Se mejore la productividad, que permita una reducción en los tiempos de estadía de los barcos, y consecuentemente en los costos de transporte.
- El personal sea calificado y profesionalizado. Esto es de gran importancia ya que cambiaría la imagen del puerto haciéndolo fuerte y competitivo además logrando tener una modernización del marco de las relaciones laborales para incentivar la productividad.
- Descentralización en las decisiones. Ya que pudimos observar esto obstaculiza y alarga tiempos en problemas locales, por ello es de especial importancia que le otorguen al puerto un poco más de toma de decisiones para el buen funcionamiento del puerto.

Los problemas se van entrelazando y uno atrae al otro, pero todo esto nos lleva a concluir que el puerto aún no está preparado para las exigencias que representa el comercio exterior y que al pensar en ello nos imaginamos siempre en las grandes cantidades y beneficios que para el país traería, pero pocas veces podemos comprender que lo que hace posible este comercio es el modo de transporte.

Es así como concluimos una investigación en donde se pretendió de alguna forma dar a conocer que un país inmerso en la globalización, la cuál exige actualizar los medios de comunicación para hacer más eficiente la transportación de bienes y servicios, nos damos cuenta de que México le falta mucho por hacer para estar preparado y enfrentar esta era, por lo que el gobierno tiene que fomentar el aumento no sólo de este sino de todos los medios de transporte que ayuden al país a surgir y permanecer en el ámbito internacional cubriendo las exigencias que los tratados comerciales dan a nuestro país.



## GLOSARIO

<b>Administración Portuaria Integral (API)</b>	Sociedad mercantil quien, mediante concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.
<b>Actividad comercial</b>	Cuando las instalaciones portuarias se dedican, preponderantemente, al manejo de mercancías en tráfico marítimo.
<b>Actividad pesquera</b>	Cuando las instalaciones portuarias se dedican, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.
<b>Actividad turística</b>	Cuando las instalaciones portuarias se dedican, preponderantemente, la atención de cruceros turísticos, pasajeros, yates y actividades acuático-recreativas.
<b>Atracadero</b>	Paraje o instalación donde pueden atracarse las embarcaciones, generalmente menores.
<b>Atracar</b>	Acercar, arrimar el costado de una embarcación a cualquier parte, especialmente a un muelle.
<b>Atraque</b>	Cobro al usuario por metro de eslora total por hora o fracción, a las embarcaciones que permanezcan atracadas de manera directa o indirecta al muelle
<b>Almorjarifazgo</b>	Era un impuesto que debían de pagar todos los buques este se implementó en 1543 y correspondía a un siete y medio por ciento sobre el valor de todas las mercancías que procedieran de España.
<b>Altura</b>	Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos del extranjero.
<b>Arqueo Bruto o Tonelaje de Registro Bruto (TRB)</b>	Es el volumen total de todos los espacios cerrados de un buque (sin incluir los tanques de lastre), expresado en toneladas Moorson. Se utiliza para el cálculo de pagos de derechos, cuotas, pilotaje, peajes, etc.

<b>Arribo</b>	Llegada de la embarcación a un puerto para cargar o descargar, o para evitar algún peligro.
<b>Astillero</b>	Lugar de un puerto destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde estas son equipadas, preparadas o se les proporciona un servicio de mantenimiento.
<b>Bodega</b>	Estructura o depósito cubierto para guardar mercancías con riesgos mínimos.
<b>Cabotaje</b>	Cuando solo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales y marinas nacionales.
<b>Calado</b>	Distancia vertical medida desde la parte sumergida más baja de un barco hasta la superficie del agua (línea de flotación). En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.
<b>Carga contenerizada</b>	Carga manejada en contenedores que se intercambian entre los modos de transporte.
<b>Carga general fraccionada o suelta</b>	Es la carga que se maneja en sacos, bultos, pacas, piezas, maquinaria, etc.
<b>Carga general unitizada</b>	Es la agrupación de un determinado número de artículos para formar una unidad de embarque para facilitar su manejo. Ejemplo las tarimas, contenedores y vehículos.
<b>Cobertizo</b>	Espacio cubierto que carece de muros.
<b>Concesión</b>	Título que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos, previo cumplimiento de los requisitos de la Ley. En el caso de administraciones portuarias integrales, sólo se otorga a sociedades mexicanas. Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, se otorga a ciudadanos y a personas morales mexicanas.

<b>Contenedor</b>	Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, destinada a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes, que encierra y protege los contenidos de pérdidas y daños; que puede conducido por cualquier medio de transporte, manejado como "unidad de carga" y trasladada sin manipulación del contenido. Las dimensiones del contenedor con uso más extensivo con 8 X 8 X20 pies y de 8 X 8 X 40 pies.
<b>Dársenas</b>	Recinto artificial e interior de un puerto para facilitar la carga y descarga de los barcos.
<b>Dragado</b>	Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, lagos, etc.
<b>Escollera</b>	Es una estructura que penetra en el mar abierto y proyectada para evitar el asolvamiento de un canal por los materiales del acarreo litoral, así como dirigir y encauzar una corriente o reflujo de marea (vaciante). Las escolleras se construyen en la desembocadura de un río o del un canal de marea para ayudar a profundizar y estabilizar el canal de navegación.
<b>Faro</b>	Torre alta, construida en un sitio elevado para fijar en la parte superior luces que sirvan de guía a los navegantes.
<b>Fondeadero</b>	Paraje de profundidad suficiente para que las embarcaciones se aseguren al fondo del agua.
<b>Granel</b>	Es la carga que se maneja suelta, es decir sin envase o empaque, se aplica a carga seca como granos agrícolas y productos minerales, y fluidos como petróleo y derivados, azufre, melazas, aceites vegetales, etc.
<b>Habilitar</b>	Autorizar por parte del Ejecutivo Federal a los puertos, terminales y marinas, mediante decreto, para atender embarcaciones en navegación de altura y/o cabotaje, así como determinar su denominación y localización geográfica.
<b>Infraestructura portuaria</b>	Son las construcciones integradas por las obras de protección (rompeolas, escolleras, espigones, diques) faros y señales, áreas de fondeo, muelles, patios; accesos ferroviarios, etc.
<b>Instalaciones Portuarias</b>	Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

<b>Lanchaje</b>	Servicio que se presta con una lancha para conducir a los pasajeros, tripulantes, pilotos y autoridades hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas o regresarlos a tierra.
<b>Litoral</b>	Relativo a las riveras del mar. Costa u orillas del mar.
<b>Longitud de atraque</b>	El tramo que un atracadero o muelle ocupa una embarcación para sus maniobras de carga y descarga; embarque y desembarque de pasajeros.
<b>Marina</b>	El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios o embarcaciones.
<b>Montacargas</b>	Equipo para manipulación de cargas, de autopropulsión eléctrica o mecánica, que cuentan con un mecanismo elevador acondicionado con diversos dispositivos para adaptarse a casi todo tipo de cargas o unidades de carga, cuya triple función es la de levantar, trasladar y estibar.
<b>Muellaje</b>	Cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.
<b>Muelle</b>	Obra o construcción formada artificialmente a la orilla del mar, río, lago, etc. Que puede ser utilizada para atracar las embarcaciones para facilitar el embarque y desembarque de mercancías y personas.
<b>Operadores</b>	Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, son responsables de terminales o instalaciones portuarias.
<b>Patio</b>	Área en tierra dentro del puerto, donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.
<b>Pilotaje</b>	Los servicios de pilotaje consisten en conducir una embarcación mediante la utilización de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias.

<b>Prestadores de servicios</b>	Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, proporcionan servicios inherentes a la operación de los puertos.
<b>Puerto</b>	El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.
<b>Puerto fijo</b>	Cobro al usuario por cada embarcación por día o fracción, de cada embarcación menor de 500 unidades de arqueado bruto o de 45 metros de eslora total, que ingresen o hagan uso del recinto portuario.
<b>Radio contestador</b>	Llamado también racón que se refiere a una estación de radio que transmite una señal que al ser captada por las embarcaciones, les permite determinar su situación o posición.
<b>Recinto portuario</b>	Se entiende por recinto portuario la zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.
<b>Remolque</b>	Es el servicio portuario que se presta con remolcadores para auxiliar a las embarcaciones en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto.
<b>Roll on Roll off</b>	Transferencia por rodamiento. Sistema de transportación marítima que se efectúa con embarcaciones especiales construidas para que la carga de muelle a barco o viceversa, entre y salga sobre elementos rodantes.
<b>Rompeolas</b>	Una estructura que protege del oleaje un área de la playa, un puerto o un refugio.

<b>Silos</b>	Lugar donde se guardan granos, semillas o forrajes.
<b>Super- -infraestructura Portuaria</b>	Es la integrada por las bodegas, cobertizos, estaciones marítimas, equipo portuario y marítimo, subestaciones eléctricas, redes de agua potable y drenaje, plantas de tratamiento de desechos y edificios para oficinas públicas y privadas.
<b>Tarifa</b>	Conjunto de precios que la administración portuaria, operadores y prestadores de servicios aplican a los usuarios de las instalaciones y de los servicios portuarios y marítimos, que incluye las definiciones de los conceptos involucrados, las reglas de aplicación y la regulación portuaria.
<b>Terminal</b>	La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.
<b>TEU</b>	Unidad Equivalente a un contenedor de 20 pies de largo. Siglas del término en inglés "Twenty Equivalent Unit".
<b>Trackmóvil</b>	Tractor que pueda moverse indistintamente sobre vías de ferrocarril o fuera de ellas con llantas neumáticas.
<b>Tráfico de altura</b>	Es la cantidad de carga que se mueve por los puertos nacionales con origen o destino en puertos del extranjero.
<b>Tráfico de cabotaje</b>	También conocido como tráfico costero es el volumen de carga que se mueve entre los puertos nacionales.
<b>Tráfico portuario</b>	Es la cantidad de carga transportada por las embarcaciones y que se mueve a través de un puerto.
<b>Zona de desarrollo portuario</b>	El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.
<b>Zona de influencia</b>	También conocida como hinterland, es la zona terrestre atrás del puerto en la cual se consumen, producen o transforman los productos que se mueven a través del puerto.

# ANEXOS



INSTALACIONES DE ICAVE Y PARTE DE LA ADUANA

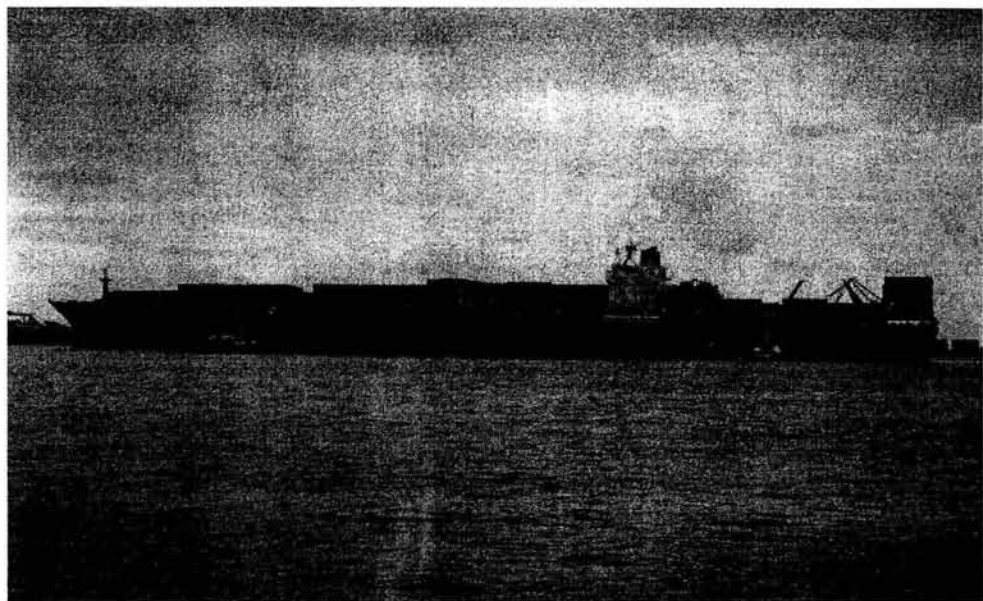


PUERTO DE VERACRUZ

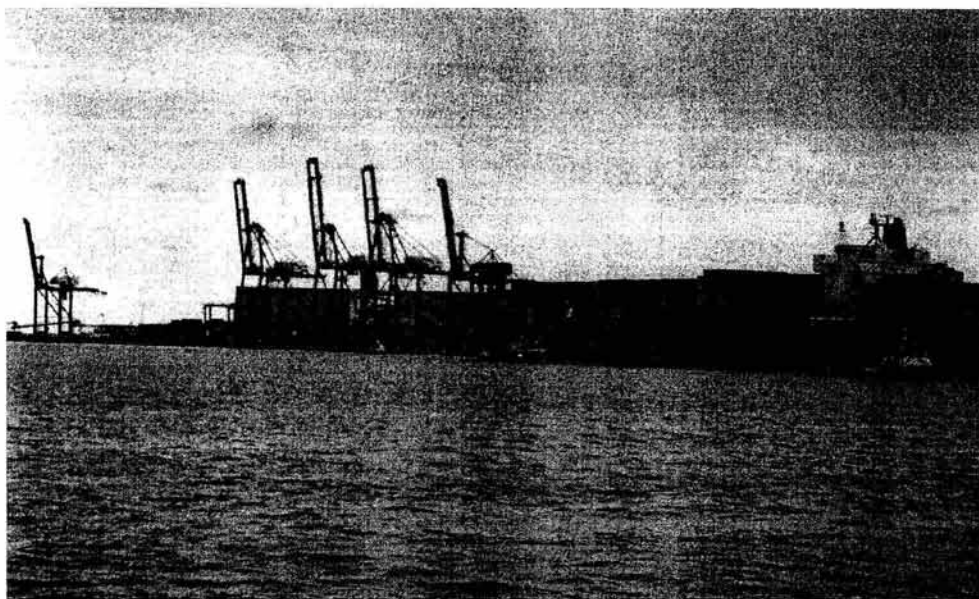




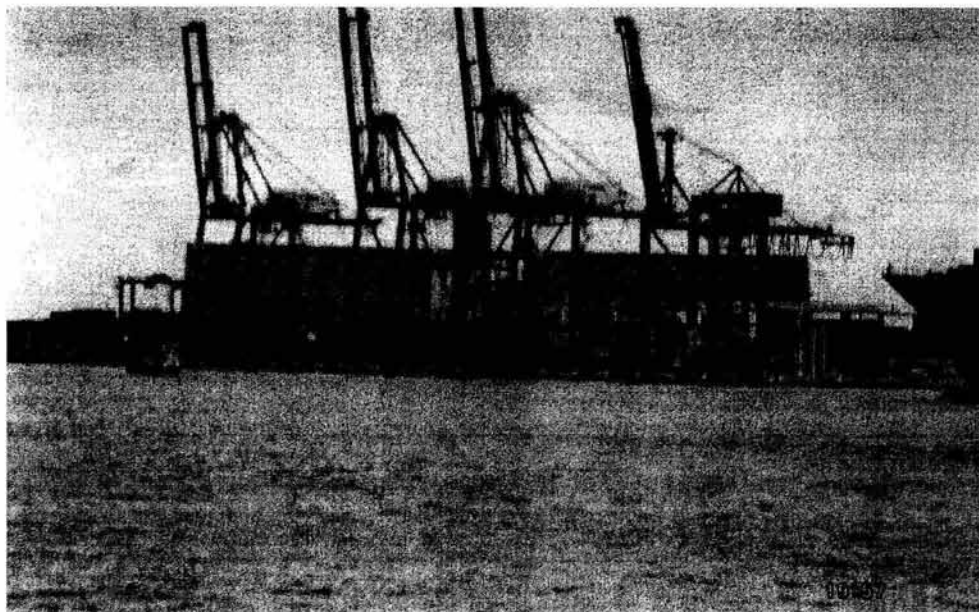
ENTRADA DE BUQUE AL PUERTO DE VERACRUZ



REMOLQUE DE BUQUE HACIA LAS INSTALACIONES DE ICAVE



ARRIBO E INICIO DE DESCARGA POR PARTE DE ICAVE



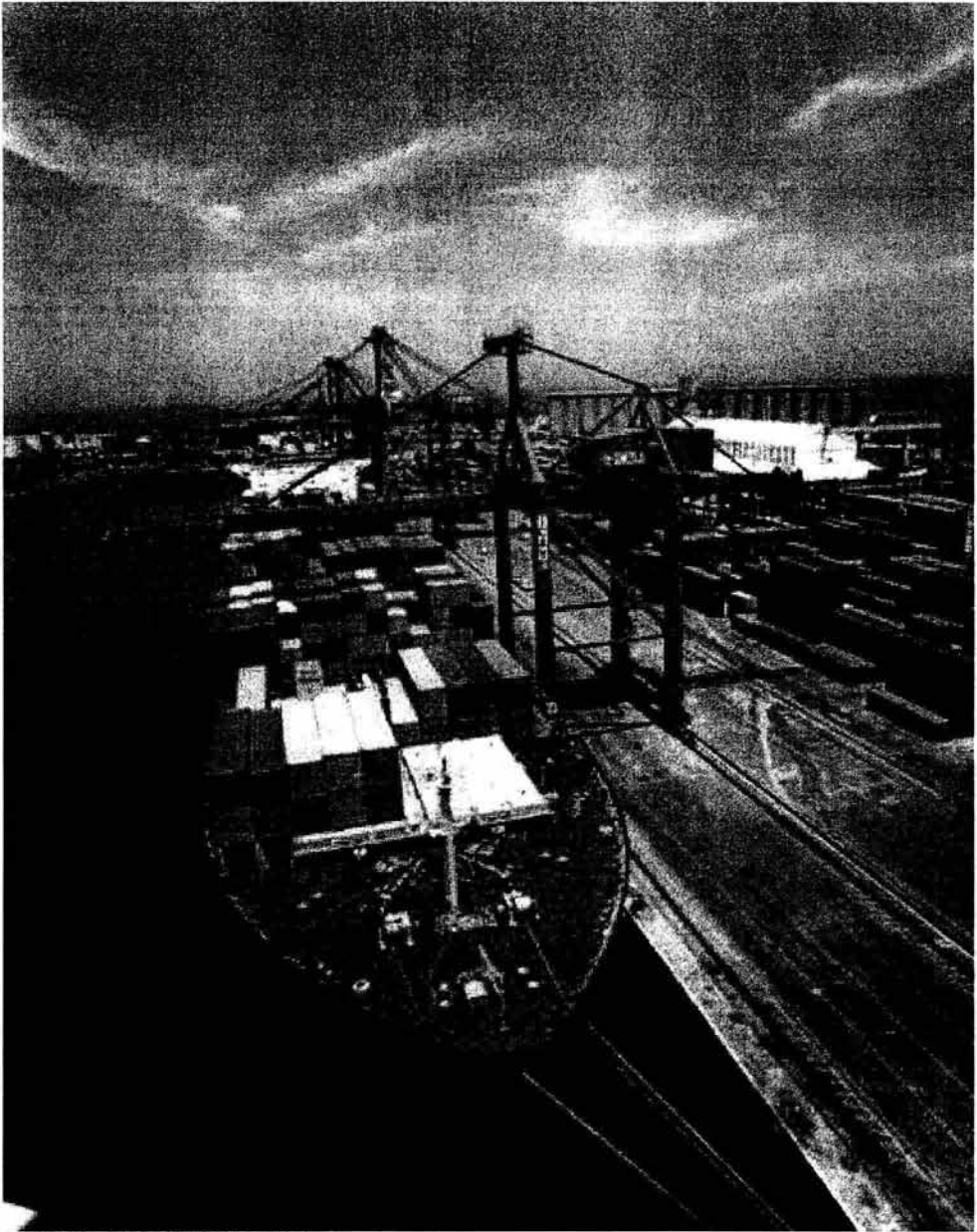
GRUAS DE PORTICO DE ICAVE



INSTALACIONES TRASERAS DE ICAVE



INSTALACIONES TRASERAS DE ICAVE



GRUAS DE PORTICO DE ICAVE



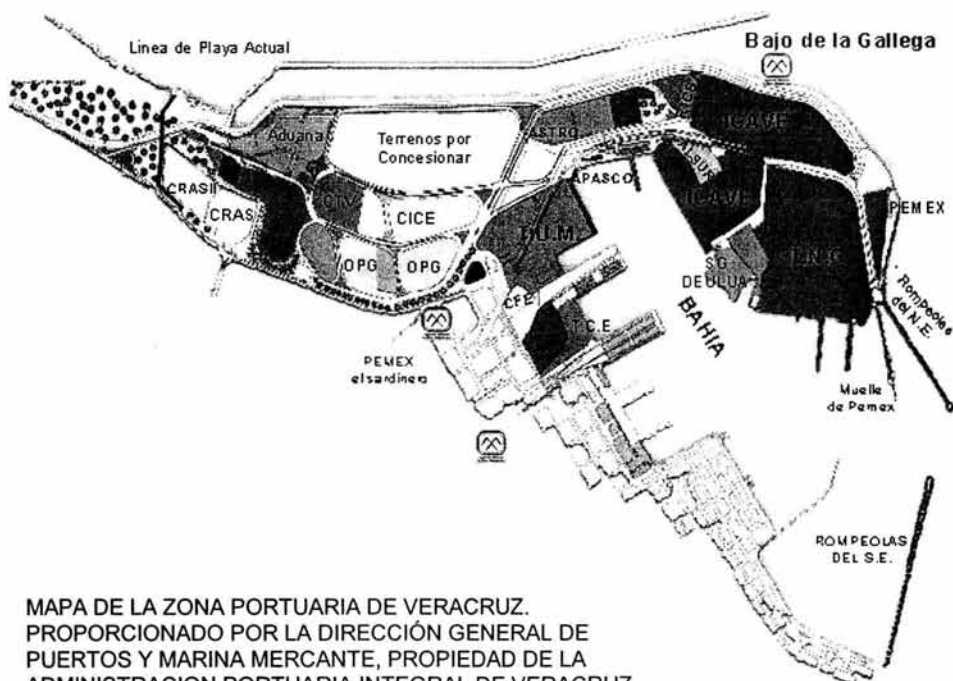
ÁREA DE CONTENEDORES DE ICAVE



BODEGAS DE APIVER ESPECIALIZADA EN LA RAMA AUTOMOTRIZ



FOTO AEREA DEL PUERTO DE VERACRUZ



MAPA DE LA ZONA PORTUARIA DE VERACRUZ.  
 PROPORCIONADO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE  
 PUERTOS Y MARINA MERCANTE, PROPIEDAD DE LA  
 ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ

## FUENTES DE CONSULTA

### BILIOGRAFÍA

1. AYALA, Espino.  
Economía del Sector Público Mexicano.  
México  
235 p.
2. BENITEZ, Fernando.  
PACHECO, José Emilio.  
Crónica del Puerto de Veracruz.  
México, 1986.  
251 p.
3. BONILLA Juan de Dios.  
Historia marítima de México.  
Dirección de Puertos y marina mercante.  
298 p.
4. BLAZQUEZ Domínguez, Carmen.  
Textos de su historia. Veracruz.  
Tomo I.  
Instituto Veracruzano de Cultura.  
Instituto de Investigación Dr. José María Luis Mora.  
México 1988.  
742 p.
5. CARDENAS de la Peña, Enrique.  
Marina Mercante.  
México, Ed. SCT, 1988.  
539 P.
6. COSCOLLUETA Montaner, Luis.  
Administración Portuaria.  
Madrid, Ed. Tecno, 1998.
7. DE ANTUÑANO Maurer, Alejandro.  
TOVAR de Teresa, Guillermo.  
Veracruz primer puerto del continente.  
México, Ed. Fundación Miguel Alemán AC, 1996.  
253 p.

8. DE LA PEÑA, Cárdenas.  
Historia de las comunicaciones y transportes en México.  
Dirección de Marina Mercante.
9. FLORES Olea, Victor.  
Crítica de la globalidad. Liberación en nuestro tiempo.  
México, Ed. FCE, 2000.  
599 p.
10. FRITZ, Voigt.  
Economía de los sistemas de transporte.  
México, Ed. FCE, 1964.  
367 p.
11. GARCÍA Díaz, Bernardo.  
Puerto de Veracruz.  
México, 1992.  
383 p.
12. Instituto Mexicano del Transporte, SCT.  
Algunos desequilibrios del sistema nacional de transportes.  
Publicación técnica nº 3.  
Querétaro, Qro, 1992.  
44 p.
13. Instituto Mexicano del Transporte, SCT.  
Los sistemas de información geográfica y el transporte.  
Publicación técnica nº 32.  
Querétaro, Qro. 1992.  
44 p.
14. Instituto Mexicano del Transporte, SCT.  
Problemas de conectividad en el Puerto Veracruz.  
Publicación Técnica nº 35  
Querétaro, Qro., 1992.  
91 p.
15. LOPEZ Zavala, Jesús  
Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.  
Dirección Ejecutiva de Desarrollo de Servicios Promocionales.  
Dirección del Instituto de Formación técnica.  
Medios de Transporte Internacional.  
México, 1997.  
47 p.



16. MORENO, Gómez Antonio  
El Nuevo Sistema Portuario Nacional  
2do Seminario Nacional sobre como exportar por vía marítima.  
1994.
17. ORTIZ, Federico.  
Los puertos mexicanos.  
México, Ed. FCE, 1976.  
63 p.
18. PALOMAQUE Torres, Antonio.  
SAENZ, Alfredo.  
Geografía económica. (la economía y su desarrollo).  
Barcelona, Ed. Ramón Sopena, 1974.  
644 p.
19. PASQUEL, Leonardo.  
Biografía integral de Veracruz.  
México, 1969.  
370 p.
20. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
Los Puertos Mexicanos en cifras 1994-2000.  
México, Quinta edición, 1991.  
158 p.
21. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección de Puertos  
Informe de actividades del Sistema Portuario Mexicano, Coordinación de Puertos y Marina Mercante, 2000. (Documento Interno de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante).  
Sin n/p
22. Seminario de Modernización del sistema portuario mexicano.  
México, 1992.
23. TRENS B. Manuel.  
Historia de Veracruz.  
Tomo VI.  
México, 1950.  
453 p.
24. WILLIAMS García, Roberto.  
Yo nací con la luna de plata.  
Instituto Veracruzano de Cultura.  
Cuarta edición, México, 1988.  
333 p.

25. ZEDILLO, Ernesto.

El transporte hacia el tercer milenio. El cambio estructural en el sector transporte 1995-2000.

México, Ed. SCT.

92 p.

## HEMEROGRAFÍA

YOISI, Moguel

"Reportan puertos ganancias por mil mdp: SCT"

El Financiero

22 de agosto de 1999

p. 43

YAMASHIRO, Arcos Celina

"Opera Icave nueva grúa de 9 mdd en Veracruz"

El Financiero

22 de marzo 2000

p. 38

SALDAÑA, Ivette

"Hacen agua los puertos mexicanos"

El Financiero

1 de septiembre de 2000

p. 12.

SALDAÑA, Ivette

"Transgolfo, proyecto multimodal para transporte de mercancías"

El Financiero

19 de septiembre de 2000

p. 36

SALDAÑA, Ivette

"Puertos mexicanos, en espera de desarrollar su máximo potencial"

El Financiero

14 de noviembre de 2000

p. 14

YAMASHIRO, Arcos Celina

"Descartan cambio de rumbo en licitaciones portuarias nacionales"

El Financiero

12 de junio de 2001

p. 35

CONTRERAS, Oved  
"Es lícita la privatización"  
El Financiero  
15 de mayo de 2003  
p. 19

Desplegado de la SCT.  
"2003, un año de oportunidades comerciales para todos"  
El Financiero  
17 de diciembre de 2003  
p. 10

## FUENTES ELECTRÓNICAS

Administración Portuaria Integral de Veracruz  
<http://www.apiver.com/Infoperatica/programa.htm>. Consultada el día 21 de octubre de 2003.

Administración Portuaria Integral de Veracruz  
<http://www.apiver.com/>. Consultada el día 23 de abril de 2003.

Puerto de Veracruz  
<http://www.puertoveracruz.mx>. Consultada el día 22 de noviembre de 2003.

Gobierno del Estado de Veracruz  
<http://www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#3>. Consultada el día 19 de enero de 2004.

Gobierno del Estado de Veracruz  
<http://www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#18>. Consultada el día 25 de mayo de 2003.

Gobierno del Estado de Veracruz  
<http://www.veracruz.gob.mx/secciones.html?seccion=semblanza#21>. Consultada el día 19 de mayo de 2003.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
<http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 12 de enero de 2003.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
<http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 12 de mayo de 2003.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
<http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 25 de abril de 2003.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
<http://www.sct.gob.mx>. Consultada el día 18 de marzo de 2003.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
[http://www.sct.gob.mx/marco/leyesdelsector/ley\\_puertos/capitulo5.html](http://www.sct.gob.mx/marco/leyesdelsector/ley_puertos/capitulo5.html) Consultada el día 21 abril de 2004.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
<http://www.sct.gob.mx/prograb2000/puertos.html>. Consultada el día 21 de abril de 2004.

Ley de Puertos  
<http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/65/42.htm> 11 de abril de 2004.

Puerto de Veracruz  
<http://www.ilu.org/public/spanish/dialogue/sector/papers/port-vc/mex9.htm>. Consultada el día 28 de marzo de 2003. Estudio sobre reestructuración portuaria – Impacto Social Puerto de Veracruz. Y administración portuaria de Veracruz.

Ley de Puertos  
<http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/65/42.htm>. Consultada el día 19 de abril de 2003.

Puerto de Veracruz  
<http://www.veracruz-puerto.gob.mx/>. Consultada el día 21 de abril de 2003.

Puerto de Veracruz  
<http://www.veracruz-puerto.gob.mx/>. Consultada el día 12 de enero de 2004.

Puerto Altamira  
<http://www.puertoaltamira.com.mx/index.htm>. Consultada el día 14 de marzo de 2003.

Administración Portuaria de Dos Bocas  
<http://www.apidosbocas.com>. Consultada el día 14 de marzo de 2003.

Puerto Ensenada  
<http://www.puertoensenada.org/descripcion.htm> 17 de marzo de 2003.

Puerto Guaymas  
<http://www.apiguay.com.mx/>. Consultada el día 17 de marzo de 2003.

Puerto Lázaro Cárdenas

<http://www.puerto-lazarocardenas.com/>. Consultada el día 22 de abril de 2003.

Administración Portuaria Integral de Manzanillo

<http://www.apimanzanillo.com.mx/index3.htm> Consultada el día 22 de abril de 2003.

Administración Portuaria Integral Mazatlán

<http://www.apimazatlan.com.mx/> Consultada el día 24 de junio de 2003.

Puerto Madero

<http://www.puertomaderomexico.com/>. Consultada el día 22 de abril de 2003.

Puerto Progreso

<http://www.puerto-progreso.com.mx/> Consultada el día 17 marzo de 2003.

Administración Portuaria Integral Salina Cruz

<http://www.apisal.com.mx/español/conoce/index1.html>. Consultada el día 19 de agosto de 2003.

Puerto Tampico

<http://www.puertodetampico.com.mx/>. Consultada el día 22 de abril de 2003.

Administración Portuaria Integral de Topolobambo

<http://www.apitopo.com.mx/>. Consultada el día 23 de abril de 2003.

Administración Portuaria Integral de Tuxpan

<http://www.apituxpan.com>. Consultada el día 20 de agosto de 2003.

Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta

<http://www.apivallarta.net/> Consultada el día 23 de abril de 2003.

Administración Portuaria Integral Coatzacoalcos

<http://www.apicoatza.com/>. Consultada el día 23 de abril de 2003.

## DEPENDENCIAS

- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
Xola y Eje Central Del. Benito Juárez.
  
- COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE.  
Nuevo León 210 Col. Hipódromo Condesa.  
México Distrito Federal.
  
- INTERNACIONAL DE CONTENEDORES ASOCIADOS DE VERACRUZ (ICAVE) .  
Morelos #159 Esq. Emparan Col. Centro.
  
- ASOCIACIÓN DE AGENTES NAVIEROS A.C. (AMANAC).  
Juárez #100 Depto. 105 Col. Centro.
  
- ADUANA DEL PUERTO DE VERACRUZ.  
Camino a San Juan de Ulúa.
  
- ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ (APIVER).  
Morelos después del antiguo recinto fiscal del puerto Col. Centro.

## FUENTES VIDEOGRÁFICAS

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.  
Catastro Portuario 2001.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.  
Puertos de México.

## FUENTES VIVAS

Lic. Diana Castellón Gutiérrez.  
Veracruz ver.  
25 de julio de 2003.

Lic. Gloria Velásquez.  
Amanac Veracruz, Ver.  
25 de julio de 2003.

Mtro. Lázaro Violante.  
Aduana de Veracruz, Ver.  
26 de julio de 2003.

Ing. José Luis Chávez.  
Coordinación General de Marina Mercante, México, D.F.  
14 de marzo de 2004.

Lic. Israel Pérez Martínez.  
Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, México D.F.  
28 de abril de 2004.

Ing. Celso Morales.  
Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, México D.F.  
28 de abril de 2004.