

35
Lej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

LA IMPORTANCIA SOCIOECONOMICA DEL FONDO
NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS EN
EL DESARROLLO DE LOS PUERTOS NACIONALES DE
ALTURA EN EL PERIODO 1975-1993

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A :
ALEJANDRA M. CHAVEZ CARAPIA

DIRECTOR DE TESIS :

ING. JAVIER RUIZ LOPEZ

MEXICO, D. F. MARZO DE 1996





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.



CON TODO CARIÑO A MI MADRE JULIA CARAPIA ARTEAGA.

A MIS HERMANOS Y SOBRINOS.

AL RECUERDO DE MI PADRE JOSE ANTONIO CHAVEZ REYES.

A FAUSTINO ZAMORANO ROMERO POR EL GRAN APOYO, COLABORACION Y ESTIMULO PARA PODER TERMINAR ESTE TRABAJO.
A MI PEQUEÑA CIRCE PARA QUE LE SIRVA COMO GUIA EN EL FUTURO.

A JULIA Y ALBERTO QUIENES SIEMPRE ME HAN TENIDO CONFIANZA Y CARIÑO.

UN AGRADECIMIENTO ESPECIAL AL ING. JAVIER RUIZ LOPEZ POR SU ASESORIA Y DIRECCION EN EL DESARROLLO DE LA TESIS.

A TODAS AQUELLAS PERSONAS QUE DE ALGUNA MANERA ME APOYARON PARA LA TERMINACION DE ESTE TRABAJO.

JUSTIFICACION DEL TEMA

Este trabajo proviene de experiencia laboral tenida en el FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS, y observar que la importancia que tiene el Fideicomiso es relevante para el desarrollo económico de México ya que a través de éste se puede mantener dinámicos los diferentes puertos del país.

En éste trabajo de tesis, se analizan los puertos de altura más grandes de México constituidos por el FONDEPORT: Lázaro Cárdenas, Michoacan, y Altamira, Tamaulipas. Dichos puertos han servido de enlace al interior del país con otros lugares de importancia, es decir, estos puertos se interconectan con Asia, Europa y Sudamérica.

Lázaro Cárdenas es punto de conexión de México con un país de gran crecimiento económico como es Japón, mientras que Altamira lo es con Estados Unidos y países como Inglaterra y España los cuales tienen una flota marítima muy importante. A través de estas instalaciones portuarias se dan importantes situaciones de exportaciones e importaciones, por lo que es necesario que se les de mayor auge, para que su infraestructura vaya en aumento para lo cual se daría con un aumento de recursos económicos.

A pesar de la actual situación económica que vive el país se debe promover un mayor desarrollo económico para que esto traiga consigo la competitividad a nivel internacional de los puertos, dando mayores facilidades a los grandes buques, así como incrementar el cabotaje entre los puertos nacionales.

Actualmente se maneja la privatización de los puertos la cual presenta serias interrogantes para el sano desarrollo económico del país ya que con la sola existencia de la Administración Portuaria Integral (API), se limita bastante el buen

funcionamiento de los puertos y estas "API" son un paso intermedio para la privatización.

Por lo antes expuesto, es que el presente trabajo analizará la **IMPORTANCIA SOCIOECONOMICA DEL FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS EN EL DESARROLLO DE LOS PUERTOS NACIONALES DE ALTURA EN EL PERIODO 1975-1993.**

OBJETIVOS

GENERAL:

CONOCER LA IMPORTANCIA DEL FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS EN LOS PUERTOS DE ALTURA (ALTAMIRA, TAMAULIPAS; LAZARO CARDENAS, MICHOACAN)

PARTICULARES:

ANALIZAR LAS POLITICAS PRESUPUESTALES PARA LOS PUERTOS EN LO QUE SE REFIERE A LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.

EXAMINAR EL DESARROLLO ECONOMICO DE LOS PUERTOS QUE MANEJA FONDEPORT Y SU RESPECTIVO DESARROLLO ECONOMICO PORTUARIO MEXICANO A PARTIR DE 1975-1993.

HIPOTESIS

EL FIDEICOMISO FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS HA CUMPLIDO CON SUS FUNCIONES DE DESARROLLO ECONOMICO, INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE ALTURA, ETC. EN LOS PUERTOS MARITIMOS MEXICANOS.

INTRODUCCION

El sistema portuario mexicano, está compuesto de varios puertos comerciales de distintos tamaños. Los puertos marítimos establecidos en el litoral del país, constituyen una frontera política, dado que los buques que entran en los puertos provienen de alta mar, zona que es por esencia internacional.

Es decir, los puertos constituyen las plazas fuertes de la economía de los países que tienen litorales y a su vez son la puerta de entrada y salida para el comercio exterior, ya que por ellos se importan los bienes que no produce el país; así como, también se exportan los que contribuyen a su economía nacional.

Por lo antes expuesto, el presente trabajo analizará el papel que ha jugado en la economía mexicana, un fideicomiso creado con el fin de apoyar los desarrollos portuarios del sistema portuario de altura.

Los puertos que analizaremos son Altamira, Tamaulipas, y Lázaro Cárdenas, Michoacán. Las políticas presupuestales que dieron origen a lo que hoy se llama sistema portuario o desarrollo portuario mexicano, se iniciaron en el sexenio comprendido de 1970-1976, y a final del sexenio de 1988-1994 se decreta su extinción.

El Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT), se creó con el fin de apoyar y desarrollar los puertos y parques que se encuentran en los litorales del país.

En la vida de Fondeport se desarrollaron los Puertos más importantes del país como son: Puerto Industrial de Altamira, Tamaulipas, y Lázaro Cárdenas, Michoacán respectivamente. El desarrollo de estos puertos ha permitido la creación de nuevos empleos y a su vez la instalación de empresas con inversiones considerables.

La importancia de estos puertos radica en sus antecedentes históricos, infraestructura portuaria, situación geográfica, equipamiento, y servicios, y por último el desarrollo económico de la zona.

Es importante también el desarrollo económico de cada uno de los puertos industriales, por lo que se analizarán en forma comparativa, esto con el fin de establecer y saber cuál de los dos es el más productivo, y a su vez impulsar el desarrollo económico de México.

Cabe señalar que tanto el fideicomiso como los puertos más importantes se han visto afectados por las diferentes políticas de austeridad que se han venido aplicando en este sexenio de 1988-1994.

LA IMPORTANCIA SOCIOECONOMICA DEL FONDO NACIONAL PARA LOS
DESARROLLOS PORTUARIOS EN EL DESARROLLO DE LOS PUERTOS
NACIONALES DE ALTURA EN EL PERIODO 1975 - 1993.

JUSTIFICACION

CAPITULO I	DESARROLLO PORTUARIO EN MEXICO	Página
	1. Antecedentes históricos	13
	2. Políticas estatales de desarrollo portuario	17
	3. Organismos portuarios	24
CAPITULO II	CREACION DE FONDEPORT	
	1. Origen	29
	2. Organización	33
	3. Funciones	37
	4. Parques industriales	38
	5. Puertos industriales	51
	6. Marinas de abrigo.	55
CAPITULO III	PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA	
	1. Origen	60
	2. Situación geográfica	61
	3. Infraestructura portuaria	63
	4. Equipamiento y servicios	67
	5. Desarrollo económico de la zona.	68
CAPITULO IV	PUERTO INDUSTRIAL DE LAZARO CARDENAS	
	1. Origen	73
	2. Situación geográfica	74
	3. Infraestructura portuaria	76
	4. Equipamiento y servicios	77
	5. Desarrollo económico de la zona	79
CAPITULO V	ESTRUCTURA ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO PORTUARIO	86
CONCLUSIONES		
GLOSARIO DE TERMINOS		
BIBLIOGRAFIA		

CAPITULO I DESARROLLO PORTUARIO EN MEXICO

I.- ANTECEDENTES HISTORICOS

El sistema portuario es una parte importante del sector comunicaciones y transportes, dado que es un factor integrante de la infraestructura básica, que ha permitido el desarrollo económico del país.

México posee una extensión de litorales que casi llegan a los 10,000 km².

Nuestro sistema portuario cuenta con más de 30 puertos de diferentes tamaños e importancia (1)

Para dar un mayor impulso al desarrollo portuario sería necesaria la creación de polos de desarrollo, con lo que se evitaría también la migración urbana-rural existente.

México país en desarrollo tiene desde hace tiempo severas crisis en su comercio exterior debido a:

A.- su ineficiente transporte marítimo

B.- inadecuadas instalaciones portuarias

Los puertos que en los países desarrollados son bastiones de prosperidad y puertos al comercio mundial, en México se convirtieron en cuellos de botella; cuando la economía aceleró su desarrollo, sobre todo en su proceso de industrialización del país.

Para los países en desarrollo, el comercio externo es un elemento sumamente importante, ya que es uno de los motores de progreso, y esto se ve frenado si el desarrollo portuario es diferente.

*(1) Andrade Salavarría, Juan Carlos
"La Importancia del Sistema Portuario en el Desarrollo Económico de México"
Ed. El Economista Mexicano Vol. 9 No. 2
México, Febrero- Marzo 1993 ;pág. 129.*

Con base en lo anterior es que el 29 de diciembre de 1970, al inicio del sexenio del presidente Luis Echeverría Álvarez, que se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, la cual se estableció para que las terminales marítimas cambiarán su política económica y solucionarán su administración y tecnología, por lo que el gobierno consideró que era indispensable afrontar la problemática del desarrollo.

Los representantes asignados por varias secretarías se dieron a la tarea de seleccionar los 12 puertos más importantes, que fueron:

Tampico, Veracruz, Progreso-Yucalpeten, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Salina Cruz, Lázaro Cárdenas y Puerto Madero.

Dicha comisión formuló un programa de la reforma portuaria que se basó en siete actividades:

- Establecimiento de zonas francas;**
- Mejoramiento de las condiciones sociales y económicas de los trabajadores**
- Adquisición de equipo y capacitación de personal;**
- Promoción portuaria;**
- Reestructuración de la educación náutica;**
- Control sobre los fletes marítimos;**
- Creación de empleos de participación estatal (2)**

En 1971 se creó el FIDEICOMISO PARA LA ADQUISICIÓN, VENTA, ARRENDAMIENTO Y TRANSACCION DEL EQUIPO MARITIMO Y PORTUARIO, cuyo objetivo es adquirir equipos para modernizar las terminales marítimas para después venderlas a las organizaciones de trabajadores y a la empresa concesionadora de maniobras. Tales como: montacargas, grúas, tractores de arranque, equipo de manejo y bandas transportadoras.

(2) Ortiz, Federico

Los Puertos Mexicanos

Ed. F.C.E: ;México, 1970 ;pp.16

Los puertos como parte del sistema comunicaciones y transportes y transporte marítimo hay que darles un impulso continuo, ya que se encuentran en constante competencia con los demás medios de comunicación.

Mediante decreto presidencial, que se publica en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 1974, se autorizan los puertos de altura, dentro de los que se ubican Altamira, Tamaulipas y Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Cabe destacar que a partir de 1977, el subsector portuario dejó de pertenecer a la Secretaría de Marina, pasando a formar parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para vincular así la actividad portuaria a la concepción globalizadora de transportes, buscándose así unificar los aspectos infraestructurales y de operación, para incrementar el mejoramiento administrativo-portuario.

En estos años se empezó a generalizar en los puertos comerciales el uso de los contenedores, surgiendo así la idea de que se vinculará la infraestructura portuaria con la transformación de las materias primas.

En la década de los ochentas se da una crisis portuaria debido a:

- a) **inadecuada organización;**
- b) **deficiencia en el mantenimiento y dragado;**
- c) **mínima integración con los demás medios de transporte.**

El comercio por vía marítima es de suma importancia para México ya que está estrechamente ligado a la captación de divisas las cuales son esenciales para el desarrollo económico. Al vincular los transportes marítimo y terrestre, los puertos son primordiales en el intercambio internacional. Como el comercio internacional está inmerso en una fuerte competencia, es importante proseguir con el proceso de modernización y reorganización del sistema portuario nacional.

La política de modernización ha mejorado la calidad de los servicios portuarios, dándose así un incremento en su eficiencia y productividad. Con importantes inversiones en infraestructura y equipamientos se ha ampliado la capacidad de los puertos alcanzándose así niveles importantes de productividad.

El desarrollo del sistema portuario ya forma parte esencial de la visión sobre el desenvolvimiento económico nacional.

La integración portuaria-industrial ofrece grandes posibilidades para el desarrollo económico en gran escala, ya que la competitividad internacional mejora si se garantiza el abasto suficiente de las materias primas y mercancías.

2 POLITICAS ESTATALES DE DESARROLLO PORTUARIO

El sistema portuario nacional desempeña una función primordial como mecanismo de enlace y coordinación del transporte marítimo con la red de transporte terrestre.

Corresponde a los puertos nacionales la distribución de los flujos de pasaje y carga de los diferentes medios de transporte que confluyen en las terminales portuarias, integrando en esta forma un sistema de vital importancia para la organización multimodal del transporte y para asegurar la eficiencia operativa del sector.

Actualmente los puertos nacionales se enfrentan a problemas relacionados con el desarrollo de la infraestructura, la dotación del equipo y las condiciones de operación que afectan los niveles de eficiencia y el aprovechamiento de la capacidad instalada.

El comercio marítimo del país se ha caracterizado por el manejo de una amplia variedad de productos de importación comparada con la exportación relativamente menos diversificada, por lo que las instalaciones de la mayoría de los puertos del país muestran un incipiente grado de especialización y mecanización. Dentro de los diferentes Planes Nacionales de Desarrollo, se puede destacar lo siguiente en materia del sistema portuario:

A.- PERIODO 1970-1976 (PRESIDENTE LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ)

El presidente en la visita realizada al Puerto de Veracruz en enero de 1970 declaró Mucho se ha hablado de defectos en la administración portuaria, se le señala como una de las trabas principales al comercio marítimo. Respecto a su ineficiencia debemos tener presente que todo organismo público o privado, requiere de una vigilancia de su organización y funcionamiento, y que la solución a sus deficiencias o a sus vicios, demanda de estudios técnicos, y de una reforma administrativa debidamente ajustada a sus necesidades y objetivos (3).

Los objetivos planteados en materia portuaria dado a conocer por el Presidente Echeverría son los siguientes:

a.- Creación el 29 de diciembre de 1970, de la Comisión Coordinadora de Puertos.

b.- En el primer informe de este gobierno se aprobó el proyecto de presupuesto, el cual incluía la creación de la Delegación Coordinadora de los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso-Yukalpeten, Salina Cruz, Manzanillo, Mazatlan, Guaymas, y Ensenada, tomándose el acuerdo de incluir Acapulco y dejar los otros puertos para una etapa posterior.

*(3) Secretaría de Comunicaciones y Transportes
"Política y Programa de Desarrollo Portuario"
Ed. S:C:T; México, 1982.*

B.-PERIODO 1976-1982 (PRESIDENTE JOSE LOPEZ PORTILLO)

a) Fortalecimiento del sistema portuario

El sistema marítimo-portuario requiere de una integración con los demás medios de transportes, de una infraestructura que le permita operar con una mayor productividad y de sistemas administrativos funcionales. Para poder lograr esto, deberá continuarse el mejoramiento de los enlaces con el transporte terrestre. De igual modo, será alentado el crecimiento de la Marina Mercante Nacional, de cabotaje y altura, apoyándose el desarrollo de Puertos Industriales.

b) Programas Integrados

El sistema portuario nacional será fortalecido mediante un programa integrado que incluye acciones específicas en las áreas de infraestructura, dragado, equipamiento portuario, así como señalización, que aseguran el desarrollo de las terminales portuarias y den contenido a la política sectorial.

c) Capacidad y Operación

El programa de ampliación y rehabilitación de la infraestructura portuaria tiene gran importancia para incrementar la capacidad y mejorar las condiciones de operación del sistema, mediante la articulación de un conjunto de proyectos que incluyen la construcción y rehabilitación del muelle, la instalación de sistemas mecanizados para la carga y descarga, la construcción de instalaciones modernas de almacenaje, así como importantes obras de protección y accesos ferroviarios y carreteras en los puertos principales, que habrán de mejorar su vialidad interna para apoyar la fluidez de las maniobras.

d) Puertos Industriales

Los puertos industriales de Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas, Tampico y Salina Cruz en su concepción de verdaderos polos de desarrollo contemplarán las facilidades necesarias para el atraque y desatraque de embarcaciones, el manejo de cargas en instalaciones especializadas y el complemento de patios y bodegas.

e) Marina Mercante Nacional

Para lograr una mayor participación del transporte marítimo con el comercio exterior del país y en el cabotaje, el desarrollo de la marina mercante recibirá especial atención. Esto será a través de un programa que tendrá como objetivo la formación de técnicos y oficiales que integrarán las tripulaciones de las naves mercantes, pesqueras y turísticas.

f) Comercio de Cabotaje

Se impulsará la comunicación marítima expandiendo el comercio de cabotaje, lo que contribuirá a una mayor integración de las economías costeras del Golfo de México y el Pacífico, desarrollándose así el comercio de cabotaje desde Tampico hasta Yucatán (por el lado del Golfo de México) y las Truchas-Zihuatanejo-Acapulco (por el lado del Pacífico).

C.- PERIODO 1982-1988 (PRESIDENTE MIGUEL DE LA MADRID HURTADO)

- a) Consolidar la primera etapa de los puertos industriales, terminando en el menor plazo las obras de Altamira, Tamaulipas, y Lázaro Cárdenas, Michoacán.
- b) Construir terminales especializadas y de usos múltiples para atender movimientos de contenedores, cereales y minerales, y apoyar el desarrollo del transporte multimodal.
- c) Ampliar la capacidad de almacenamiento y desalojo de los puertos comerciales y petroleros actuales, y mejorar las instalaciones portuarias de carga y descarga para apoyar al transporte de cabotaje.
- d) Aumentar la seguridad y productividad del sistema portuario, así como sus medios y procedimientos administrativos-operativos.
- e) Apoyar el desarrollo de la marina mercante nacional, coordinando a los usuarios para sustituir importaciones y fomentar el control de fletes y seguros.

D.- PERIODO 1988-1994 (PRESIDENTE CARLOS SALINAS DE GORTARI)

- a) Adecuada operación de los puertos, ya que son indispensables para el desarrollo del comercio.
- b) Mejorar la planeación, control y ejecución del desarrollo portuario.
- c) Adoptar estrategias operativas que integren eficientemente a concesionarios y empresas que presten servicios portuarios.
- d) Se harán las reformas pertinentes para permitir el flujo libre, seguro, eficiente y rápido de las mercancías de los puertos.
- e) Incrementar la productividad en la prestación de servicios conexos.
- f) Se terminarán las obras en proceso y se atenderá eficientemente el dragado.
- g) Se adecuarán y revisarán los convenios bilaterales marítimos celebrados con diferentes países, con la finalidad de apoyar el comercio exterior.
- h) Se impulsará el desarrollo y la consolidación de puertos industriales en concordancia con las políticas nacionales de descentralización económica y demográfica para apoyar el desarrollo regional equilibrado.

Para atender los requerimientos que habrá de generar el crecimiento de la actividad productiva, se han establecido los siguientes objetivos de política sectorial que orientarán los esfuerzos en materia de desarrollo portuario:

- **aumentar la capacidad del sistema marítimo-portuario para satisfacer las necesidades de transporte de personas y mercancías;**

- mejorar las condiciones de operación y funcionamiento del sistema portuario nacional e incrementar la utilización de la capacidad instalada;
- fortalecer los mecanismos para facilitar la organización multimodal del transporte y alcanzar una ágil coordinación de la operación marítima con el transporte terrestre, contando con los elementos materiales y la organización requerida para la transferencia adecuada de las embarcaciones, y;
- consolidar la organización de los puertos de tal manera que permitan la prestación de servicios a bajo costo en beneficio de los usuarios.(4)

*(4) Secretaría de Comunicaciones y Transportes
"Política y Programa de Desarrollo Portuario"
Ed. S.C.T.
México, 1982*

3.-ORGANISMOS PORTUARIOS

Dentro del Sistema Portuario Mexicano han surgido una serie de órganos, que se han destinado al control administrativo y coordinativo de los diferentes puertos del país.

Los organismos son:

A.- Puertos Mexicanos

B.- Ley Portuaria

C.- Administraciones Portuarias integrales (API)

D.- Marina Mercante

E.- Comisión Consultiva del Puerto

A.- Puertos Mexicanos:

Por decreto presidencial (en el sexenio de Carlos Salinas de Gortari) en el mes de marzo de 1989, se creó el organismo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, PUERTOS MEXICANOS.

Las funciones de dicho órgano fueron: construir, ampliar y conservar las obras marítimas y portuarias, así como ejecutar, las obras conexas y accesorias cuidando que las mismas se lleven a cabo conforme a la normatividad, especificaciones, precios, programas aprobados y, contrato concertado; programar y ejecutar los trabajos de dragado; dirigir la prestación de servicios portuarios coordinando las actividades de las empresas parastatales, prestaciones de servicios públicos y particulares, promover y coordinar las actividades de materia portuaria y en general atender, proponer y ejecutar las medidas que fueran necesarias para el mejoramiento, desarrollo y optimización de los Servicios Públicos Portuarios.

Los puertos manejados por este fideicomiso fueron:

a)	Baja California	(delegación Ensenada)
b)	La Paz	(delegación la Paz)
c)	Mazatlán	(delegación Sinaloa)
d)	Jalisco	(delegación PuertoVallarta)
e)	Veracruz	(delegaciónCoatzacoalcos)

B.- Ley de Puertos

La modernización del marco jurídico para la actividad portuaria tiene como meta proporcionar una mayor seguridad para el desarrollo de la infraestructura de los puertos, así como regular aquellos bienes y servicios que fomenten las inversiones de los sectores Social y Privado.

Entre los beneficios que otorga la ley sin que el gobierno pierda su poder, es fortalecer la mejora de los servicios portuarios a través de los particulares en cuanto a inversión en materia de infraestructura portuaria, además se centralizan las competencias para la resolución en el sitio de su origen desregulando y simplificando la normatividad. Por medio de esta ley se crean las Administraciones Portuarias Integrales(API).

C.- Administración Portuaria Integral (API)

La nueva ley de Puertos prevé la creación de una innovadora figura, Administración Portuaria Integral (API). Se constituye como una sociedad mercantil, la cual asume todas las funciones administrativas de un puerto incluyendo la planeación, promoción y construcción de infraestructura, esta concesión podrá otorgarse hasta por cincuenta años, con la posibilidad de ampliarse hasta por un período similar.

La API deberá cumplir con un programa, en el cual se establecerán compromisos sobre los usos de las diferentes áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión y otras medidas para una eficiente explotación del puerto. Cada programa será parte integral del título de concesión, y podrá modificarse a iniciativa del administrador, con la autorización correspondiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.(S.C.T.).

La API desempeñará un papel únicamente administrativo, por lo que estarán habilitadas para celebrar con terceras personas contratos de cesión parcial de los derechos, derivados de su concesión, de modo que sean estos últimos quienes realicen directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de servicios portuarios. Las funciones de capitania de puertos, aduanas, migración, marina, ecología, y sanidad, permanecerán bajo el control directo del gobierno.

En cada puerto se establecerá un Comité de Operaciones que conocerá los asuntos relacionados en coordinación con autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicio y los usuarios. La API formulará las reglas del puerto, las cuales una vez aprobadas serán obligatorias y deberán ser registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

D.- Marina Mercante

Es una institución auxiliar de la marina de guerra, no sólo en casos de conflictos armados sino en tiempos de paz, como elemento de información sobre cualquier anomalía que se observen en nuestras costas o aguas nacionales, también de servicios meteorológicos al que los barcos nacionales reportan constantemente las condiciones del tiempo en nuestras costas y mares territoriales.

Este tipo de institución son las abocadas a dar ayuda y consejo a las embarcaciones de sus países, respecto de cómo resolver sus necesidades de transporte marítimo, tanto para exportar como para importar las mercancías, así como también a lo que se refiere a tarifas de fletes, empaque, sistemas, puertos más adecuados y rutas más económicas.

E.- Comisión Consultiva del Puerto

Se establece a petición del gobierno del estado donde se localice el puerto.

Está conformada por representantes de los gobiernos estatales y municipales, las cámaras regionales de industria y comercio, los sindicatos y la propia administración del puerto. Esta comisión podrá participar en las tareas encaminadas a promover la utilización del puerto.

CAPITULO II CREACION DE FONDEPORT

1.-ORIGEN

Debido a que los puertos constituyen un elemento fundamental para el desarrollo económico de México, y una base para aprovechar el potencial marítimo-portuario con que se cuenta, así como para abrir y promover el comercio exterior ante la apertura comercial, el gobierno federal a cargo del presidente Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), considerando la importancia que tiene para el desarrollo portuario del país la instrumentación de medidas encaminadas a coordinar esfuerzos en el desarrollo portuario, promovió la creación de un fideicomiso que se denomina "FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS " (FONDEPORT) cuyo objetivo fundamental es el de : promover el desarrollo de los litorales del país, así como, la realización de estudios orientados a determinar la conveniencia de establecer nuevos polos de desarrollo portuario que abarquen la instalación y desarrollo turístico, industrial y pesquero.

El FONDEPORT para poder llevar a cabo la realización de nuevos polos de desarrollo portuario tendrá las siguientes funciones :

- 1.- Auxiliar a las dependencias componentes de la realización de los desarrollos portuarios y el fortalecimiento de los ya existentes en los términos que le sean señalados por las mismas autoridades.
- 2.-Promover ante las autoridades estatales, federales y municipales la ejecución de la obra de infraestructura que se requiere o el complemento de las existentes en las áreas que sean señaladas.
- 3.-Fomentar y orientar la inversión privada hacia aquellos proyectos de desarrollo portuario de interés nacional.
- 4.-Estudiar y sugerir a quien corresponda las operaciones que sean necesarias y convenientes para la realización de desarrollos portuarios.
- 5.-Administrar los programas y realizar todas las operaciones que se requieran para el cumplimiento de sus fines, ya sea directamente o por cuenta de terceros.

El patrimonio de la entidad estará integrado de la siguiente manera:

1.-Aportación del gobierno federal, el cual se determinará por conducto de la S.H.C.P. ; así como el valor de los estudios y obras que se ha realizado y que en lo futuro realice la Secretaría de Marina y obras Públicas o cualquier otra dependencia del gobierno federal, bajo los términos que determinen los avalúos que serán practicados por la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (CABIN).

2.-Los porcentajes que le corresponden a FONDEPORT para la constitución de nuevos desarrollos.

3.-Las aportaciones que decidieran hacer los gobiernos municipales y estatales y de particulares previa autorización del Comité Técnico y Distribución de Fondos.

4.- Con el producto de sus operaciones así como de otros recursos que se obtengan de manera legal.

Dicho organismo tendrá como cabeza de sector a la Secretaría de Comunicaciones y transportes (SCT), la cual se encargará de controlar y vigilar el buen funcionamiento del fideicomiso. Así como también lo regirá el Banco Nacional de Obras Públicas (BANOBRAS), con el fin de ser el órgano fiduciario de la entidad.

Este organismo cuenta con un Comité Técnico y distribución de fondos, el cual está formado por diversos representantes de Secretarías de estado, empresas de participación estatal y fiduciaria.

Es mediante decreto presidencial del 30 de mayo de 1975 cuando queda constituido el **FONDO NACIONAL PARA LOS DESARROLLOS PORTUARIOS (FONDEPORT)**, el cual entrará en vigor el 1º de Junio de ese mismo año.

DECRETO* por el que se autoriza la constitución de un fideicomiso que se denominara Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios para promover la realización de nuevos desarrollos portuarios.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el Artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en lo dispuesto por los Artículos 7 de la Ley General de Bienes Nacionales, 25 y 26 de la Ley para el control por parte del Gobierno Federal, de los Organismos Descentralizados y Empresas de Participación Estatal y 5, 6, 7, y 16 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y

*Diario Oficial de la Federación del viernes 30 de mayo de 1975 pp.25,26

CONSIDERANDO Que los puertos nacionales constituyen un elemento esencial para el desarrollo económico del país, y una base para aprovechar el potencial marítimo, promover el comercio exterior e integrar el sistema de transporte de la República.

Que el Gobierno Federal conciente de la importancia que tiene para el desarrollo portuario del país la instrumentación de medidas encaminadas a coordinar esfuerzos en esta materia, ha promovido entre otros, la creación de mecanismos institucionales es el caso de la Ley que creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, por vía de la cual, se prevé el establecimiento de los organismos adecuados, para contemplar integralmente la actividad portuaria y armonizar al mismo tiempo, los intereses y actos para beneficio colectivo, considerando el conjunto portuario, como una sola unidad. Que por lo extenso de nuestros litorales cuyo perímetro aproximado es de 10,000 kilómetros, es conveniente fortalecer y ampliar los mecanismos existentes mediante la creación de otros nuevos, que al mismo tiempo que complementen los que ya funcionan, abran las posibilidades a las tareas del desarrollo portuario.

Que por lo anterior, es oportuna la creación de un fideicomiso que se denomine "Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios" cuyo Objetivo fundamental sería entre otros, la realización de estudios orientados a determinar la conveniencia de establecer nuevos polos de desarrollo que abarquen la instalación de nuevos recintos portuarios y paralelamente a ellos, en su caso, los desarrollos turísticos, industriales y pesqueros que sean viables en función de las características del área he tenido a bien dictar el siguiente

ACUERDO

ARTICULO PRIMERO.- Se autoriza a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para que como fideicomitante único del Gobierno Federal y con la intervención de la Secretaría de Marina, del Patrimonio Nacional y de la Presidencia, proceda a la constitución de un Fideicomiso que se denominara "Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios", en la Institución Nacional de Crédito que la misma determine.

ARTICULO SEGUNDO.- El fideicomiso cuya constitución dispone este acuerdo tendrá como finalidad promover la realización de nuevos desarrollos portuarios, para lo cual deberá:

I. Auxiliar a las Dependencias competentes en la realización de los desarrollos portuarios y en el fortalecimiento de los ya existentes, en los términos que le sean señalados por las mismas autoridades.

II.- Promover ante las autoridades federales, estatales y municipales la ejecución de las obras de infraestructura que se requieran o el complemento de las existentes, en las áreas que sean señaladas.

III.- Fomentar y orientar la inversión privada hacia aquellos proyectos de desarrollo portuario de interés nacional;

IV.- Estudiar y sugerir a quien corresponda las operaciones que sean necesarias y convenientes para la realización de desarrollos portuarios.

V.- Administrar los programas y realizar todas las operaciones que se requieran para el cumplimiento de sus fines, ya sea directamente o por cuenta de terceros.

ARTICULO TERCERO .-El patrimonio del Fideicomiso se integrará con:

I.- La aportación inicial del Gobierno Federal que al efecto se determine por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como el valor de los estudios y obras que se ha realizado y que en lo futuro realice la Secretaría de Marina, y Obras Públicas o cualesquiera otra dependencia del Gobierno Federal, en los términos del avalúo que para tales efectos practique la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales.

II.- Los porcentajes que le corresponden al Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios, en los términos de los decretos que autorizan la constitución de los Fideicomisos :para el Desarrollo Portuario de Puerto Peñasco, en el Estado de Sonora; de Puerto Vallarta, en el Estado de Jalisco; del Sábalo, en Mazatlan, Estado de Sinaloa; del Presidente Francisco y Madero , en Tapachula, Estado de Chiapas; y del Fideicomiso denominado Desarrollo Portuario Pesquero "General Rodolfo Sánchez Tabuada", En Guaymas, Estado de Sonora, así como de otros similares que en lo futuro se integren.

III.- Las aportaciones que decidieren hacer los Gobiernos de los Estados y Municipios, y de los particulares, previa aprobación del Comité Técnico y de Distribución de Fondos.

IV.- Con el producto de sus operaciones, así como por los demás recursos que se obtengan por cualquier otro medio legal.

ARTICULO CUARTO.- Se integrará un Comité Técnico y de Distribución de Fondos formado con sendos representantes, propietarios y suplentes de las Secretarías de Marina, Hacienda y Crédito Público, del Patrimonio Nacional, de la Presidencia y de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Cuando el Comité Técnico lo considere conveniente se invitará a formar parte del mismo, a otras Secretarías de Estado, Organismos descentralizados, Empresas de participación Estatal u otras Entidades Públicas. Presidirá el Comité Técnico el representante de la Secretaría de Marina.

ARTICULO QUINTO.- El Comité Técnico y de distribución de fondos serán fijados en el Contrato de Fideicomiso respectivo. Asimismo las demás características y modalidades de este fideicomiso se determinarán en el Acta Constitutiva del mismo.

ARTICULO SEXTO.- Las Secretarías de Estado, los Organismos Públicos Descentralizados y las Empresas de participación Estatal proporcionarán en la esfera de su competencia, su cooperación, y auxilio en la realización de las obras, y en la prestación de los servicios que requiera el cumplimiento de las funciones del Fideicomiso cuya constitución se autoriza.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- Este Acuerdo entrará en vigor el día primero de junio del presente año.

ARTICULO SEGUNDO.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Pública procederá a constatar el Fideicomiso que se dispone, dentro de las 30 días siguientes a la fecha en que entre este acuerdo en vigor.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiocho días del mes de mayo de mil novecientos setenta y cinco.- Luis Echeverría Álvarez.- Rúbrica
-El Secretario de Marina, Luis M. Bravo Carrera.- Rúbrica.- En ausencia del Secretario de Hacienda y Crédito Público el Secretario de ingresos en cargo del despacho Carlos Tello Macías.- Rúbrica
En ausencia del Secretario de Patrimonio Nacional, el Subsecretario encargado del despacho, Fernando Rafful Miguel.- Rúbrica.- En ausencia del Secretario de la Presidencia el subsecretario encargado del despacho, Ignacio Ovalle Fernández.- Rúbrica.

2.-ORGANIZACION

El Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios está constituido de la siguiente manera:

- Una Dirección General -Cuatro Direcciones de Arca
- Once Subdirecciones
- Veinticuatro Jefaturas de Departamento
- Una Contraloría
- Un Secretario Particular

1.- DIRECCION GENERAL

Como su nombre lo indica, es la encargada de recabar toda la información que se genera en la institución, así como representarlo ante las diferentes entidades nacionales e internacionales.

2.- DIRECCION DE ADMINISTRACION

Es la dirección encargada de manejar todo lo relativo a la cuestión administrativa, tiene a su cargo tres subdirecciones, que son, por orden de importancia:

A. Subdirección de Recursos Financieros, a su vez está integrada por:

- a) Departamento de Programación-Presupuestación
- b) Departamento de Tesorería
- c) Departamento de Crédito y Cobranza

B. Subdirección de Contabilidad, está integrada por:

- a) Departamento de Registro Contable
- b) Departamento de Análisis y Evaluación Contable

C. Subdirección de Recursos Humanos y Materiales

Es la encargada de llevar el control de todos los empleados que trabajan en la institución; así como, del inventario de todo el patrimonio de este. Está integrada por tres departamentos:

- a) Departamento de Personal
- b) Departamento de Capacitación y Desarrollo
- c) Departamento de Adquisiciones y Servicios Generales

3.- DIRECCION DE PLANEACION Y CONSTRUCCION

Es la encargada de llevar a cabo todo lo relacionado a la obra pública, es decir, preparar todas las licitaciones y concursos para realizar una obra determinada en alguno de los Puertos, Parques, y Marinas de abrigo. Así como también se da el seguimiento financiero y físico de las mismas. Tiene a su cargo tres subdirecciones las cuales son:

A.- Subdirección de Análisis y Planeación Portuaria

- a) Departamento de Estudios y Proyectos
- b) Departamento de Planeación Regional y Urbana
- c) Departamento de Construcción y Supervisión.

B.- Subdirección de Concurso, Seguimiento y Evaluación de Obra.

- a) Departamento de Precios Unitarios y Concursos
- b) Departamento de Seguimiento y Evaluación de Obra.

C.- Subdirección de Evaluación Técnica-Económica.

4.- DIRECCION DE OPERACIONES Y DESARROLLO

Es la encargada de promocionar y vender todos los terrenos propiedad del Fideicomiso en los distintos Puertos, Parques, y Marinas, así como también; la forma en cómo se operan estos.

Tiene a su cargo dos subdirecciones:

A.- Subdirección de Operación

- a) Departamento de Puertos Industriales y Marina,
- b) Departamento de Parques Industriales y Pesqueros.

B.- Subdirección de Desarrollo

- a) Departamento de Comercialización
- b) Departamento de Promoción.

5.- DIRECCION DE INTEGRACION PATRIMONIAL Y ASUNTOS JURIDICOS

Es la destinada a solucionar todos los conflictos que en materia jurídica y patrimonial tenga el Fideicomiso. Tiene a su cargo dos subdirecciones:

A.- Subdirección Técnica Consultiva

- a) Departamento de Titulación e inscripción
- b) Departamento de Integración Patrimonial
- c) Departamento Técnico

B.- Subdirección de Convenios y de lo Contencioso

- a) Departamento de lo Contencioso

6.- CONTRALORIA INTERNA

Depende directamente de la Dirección General, y sus funciones son:

- 1) Buen funcionamiento del patrimonio del Fondepport
- 2) organiza, controla y regula las funciones de todos los servidores del Fondepport
- 3) vigilar la salvaguarda de la entidad.

Tiene a cargo un Departamento:

- a) Departamento de evaluación, organización y métodos.

7.- UNIDAD DE SISTEMAS

Depende al igual que la Contraloría Interna de la Dirección General, y sus funciones son:

- 1) Mantener en buen estado todo el sistema de cómputo
- 2) Impartir cursos relacionado a los diferentes programas de computación que existen
- 3) Apoyar a las áreas que lo requieran en la elaboración de trabajos en computadora.

Tiene a su cargo dos departamentos:

- a) Departamento de informática
- b) Departamento de operación y mantenimiento.

3.- FUNCIONES

Fondeport es un organismo promotor, cuya función principal es la de lograr de una manera rápida la instalación de las industrias o complejos turísticos en su desarrollo. También ofrece sus terrenos a precios de costo, con financiamiento y comercialización que más se adecúe al inversionista.

Brinda todo tipo de apoyos como:

- obtención de créditos
- servicios de asesoría jurídica, fiscal y financiera;
- estudios de viabilidad y muchas otras ventajas.

Gracias a estas facilidades, muchas empresas se encuentran ya operando y en plena actividad en los puertos, parques industriales y marinas. Las costas del país son la opción viable para la descentralización y el crecimiento de cada región.

Otras de las funciones de Fondeport son:

INFRAESTRUCTURA URBANO INDUSTRIAL.

Fondeport dota a sus terrenos de sistemas como son: viales, agua potable, drenaje, alcantarillado, plantas de tratamiento de aguas residuales, luz y alumbrado público. Actualmente se está promoviendo el servicio de telex, fax, correos y teléfono.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Acercas al inversionista al aprovechamiento de escolleras, espigones, dársenas, muelles y obras portuarias, en general que construye la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el beneficio de las regiones aledañas.

COMUNICACION MARITIMA

El transporte marítimo, por su extensa red de comunicaciones con todos los mercados del mundo y su bajo costo, es un elemento importante para el desarrollo industrial que depende en gran medida del intercambio comercial.

La ubicación en los puertos industriales con acceso marítimo, permite ahorro de recursos e incremento de eficiencia.

Por lo tanto, Fondeport ofrece las posibilidades de instalarse en el puerto de los litorales mexicanos que más convenga a la industria, dependiendo de su tamaño, actividad y mercado.

Para lograr este objetivo, Fondeport cuenta con tres programas:

- A.- Parques industriales;
- B.- Puertos industriales;
- C.- Marinas.

A. - PARQUES INDUSTRIALES

El programa de parques industriales portuarios, fundamentalmente pesqueros, se aboca a promover el desarrollo de los mismos, con el fin de lograr la desconcentración y ordenación territorial de las actividades industriales y de los centros comerciales, proporcionando la urbanización y los servicios de apoyo indispensables para facilitar el establecimiento y expansión de la industria en lugares costeros seleccionados. De acuerdo con los objetivos marcados en el programa nacional de comunicaciones y transportes; dentro de una estrategia de alcance nacional, se establecieron empresas procesadoras de productos del mar e industrias anexas.

Al iniciarse la administración gubernamental de 1988 FONDEPORT contaba con un área total de 849.3 hectáreas, en donde se habían instalado 69 empresas en los diversos Parques Industriales Portuarios (PIP) de Fondepport y 36 iniciaban su construcción. Estas industrias habían invertido poco más de 46 millones de pesos y habían generado 4,000 empleos.

Las acciones realizadas en los 17 parques que se encuentran en operación permitieron que Fondepport administre en la actualidad 963.3 has de las cuales 30.12% cuentan con todos los servicios necesarios para que se instalen las industrias.

Se entienden por parque industrial portuario (PIP), la zona donde se establecen procesadoras pesqueras, industrias conexas o cualquier otra mediana y pequeña industria. La desagregación por PIP es la siguiente.:

a).-Península de Baja California.

El Sauzal;
Pichilingue;
San Felipe; y
San Carlos.

b)Sonora.

Puerto Peñasco;
Gral. Rodolfo Sánchez Taboada; y
Yávaros.

c) Pacifico

Alfredo V. Bonfil.
San Blas.
Constituyente Francisco Ramírez Villarreal, y
Topolobampo.

d) Sur
Francisco I Madero .

e) Golfo
La Pesca; y
Tuxpan

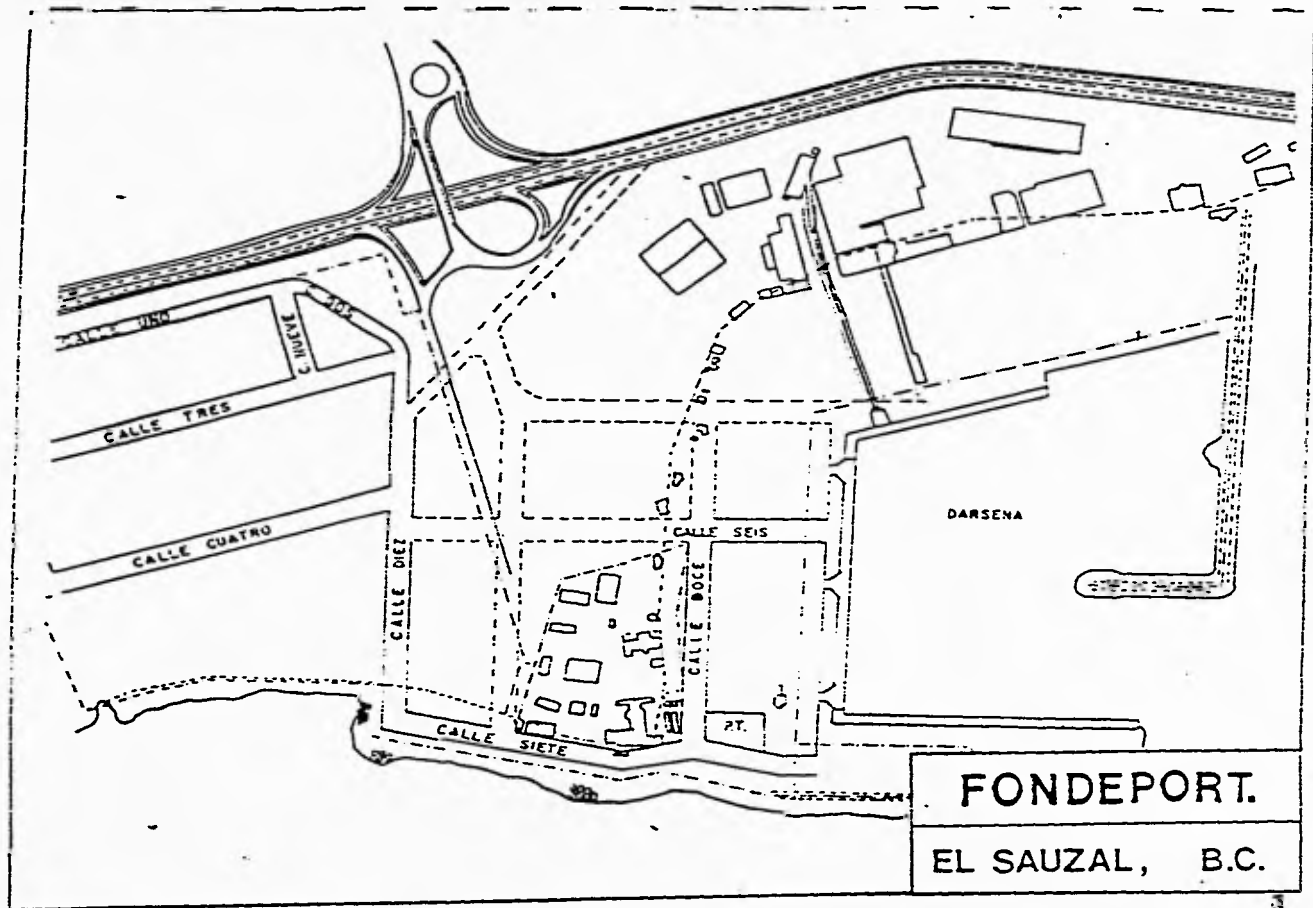
f) Sureste
Laguna Azul;
Lerma; y
Yukalpeten

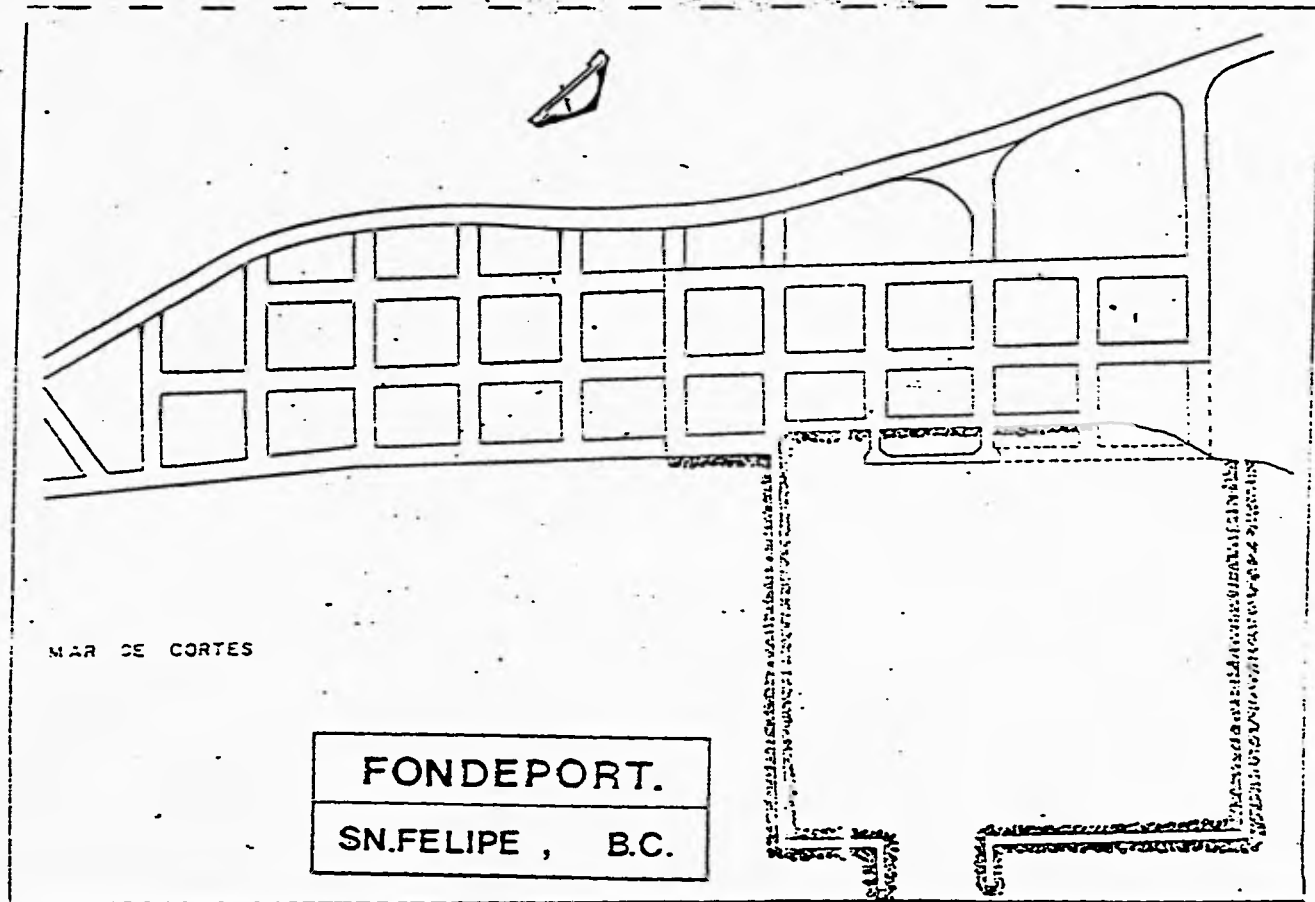
Dichos parques se encuentran localizados cerca de zonas urbanas lo que permite que algunas de las empresas instaladas cuenten con servicios incluyendo los sistemas de comunicación terrestre, aéreo y marítimo.

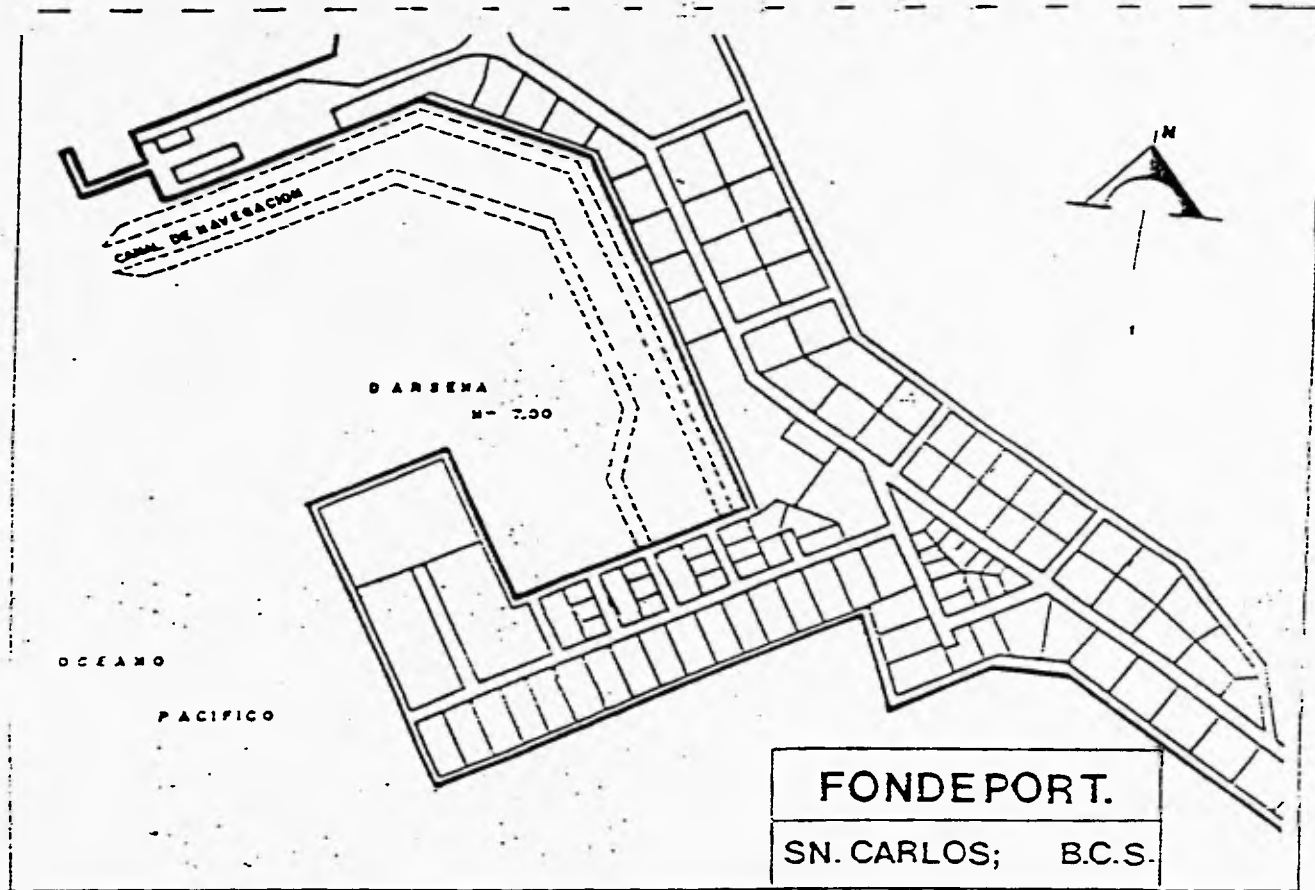
Los parques industriales portuarios, construidos por Fondeport cuentan con, infraestructura marítima que incluye: canales de acceso, dársenas y muelles, así como, infraestructura urbano industrial (agua, drenaje, electricidad, teléfono, telex, telégrafo y radio.)

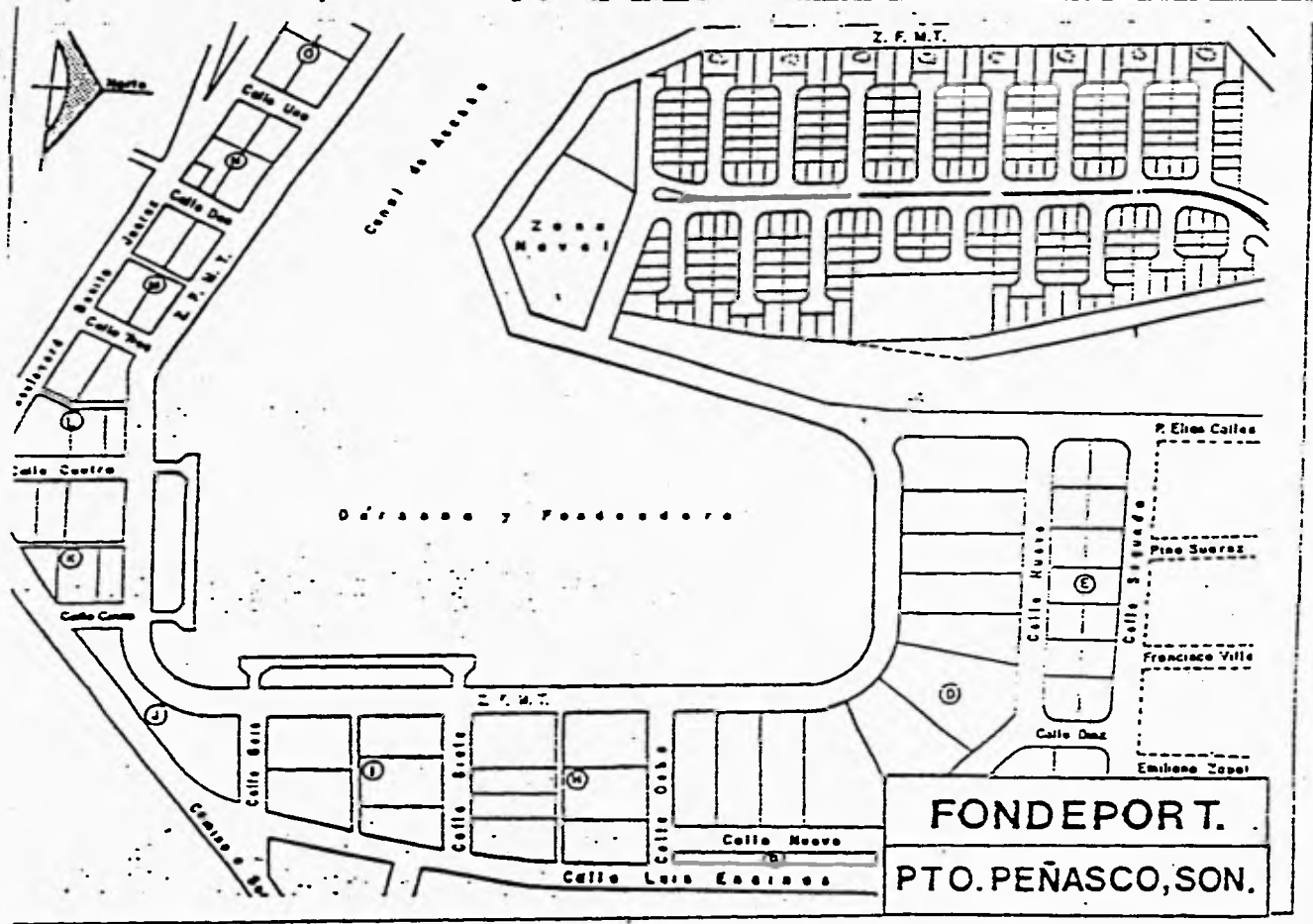
Los Parques Industriales Portuarios son verdaderos polos de desarrollo que aprovechan los recursos naturales de la zona y a su vez apoyan el proceso de descentralización de la actividad económica del país. En el anexo No.1 se encuentra la localización geográfica de cada parque.

ANEXO I

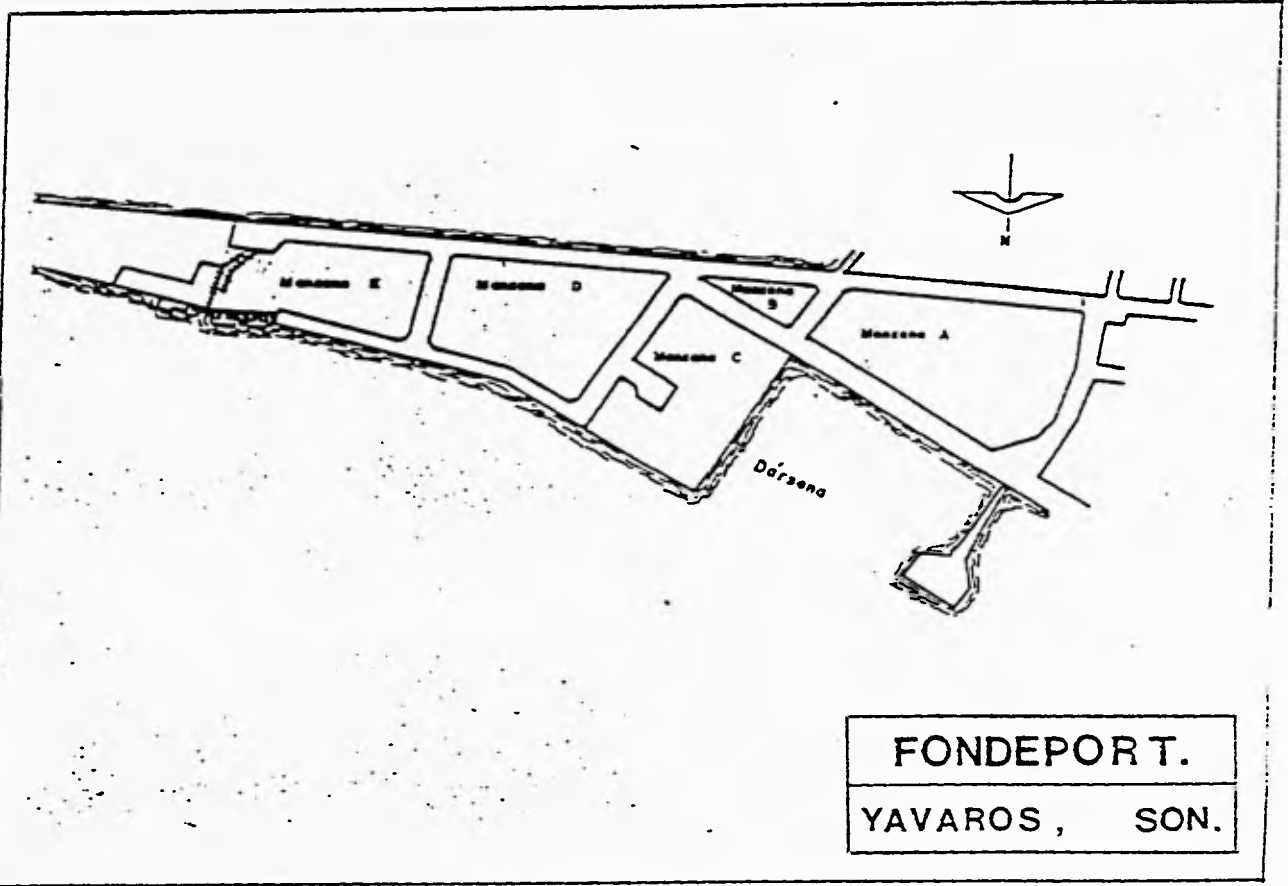




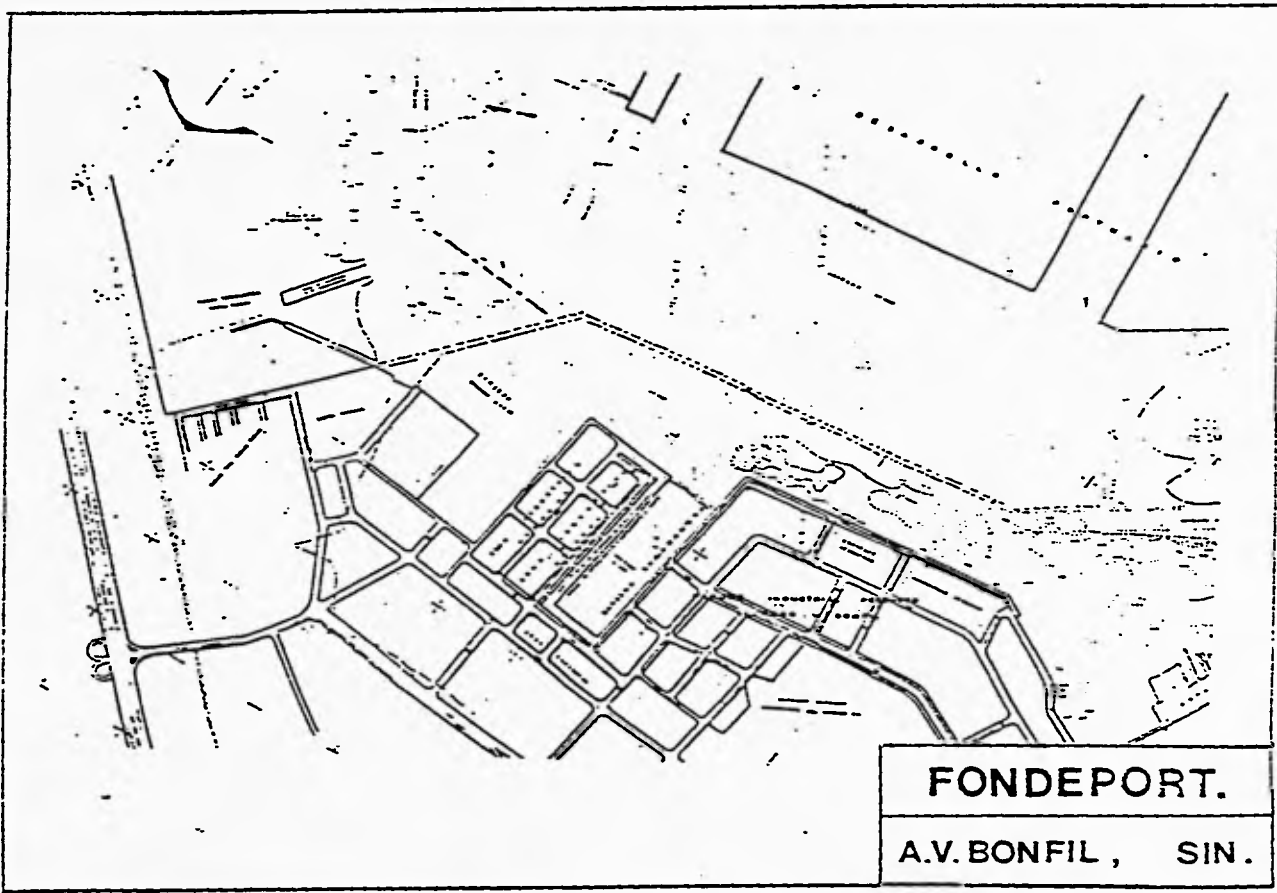




FONDEPERT.
PTO. PEÑASCO, SON.

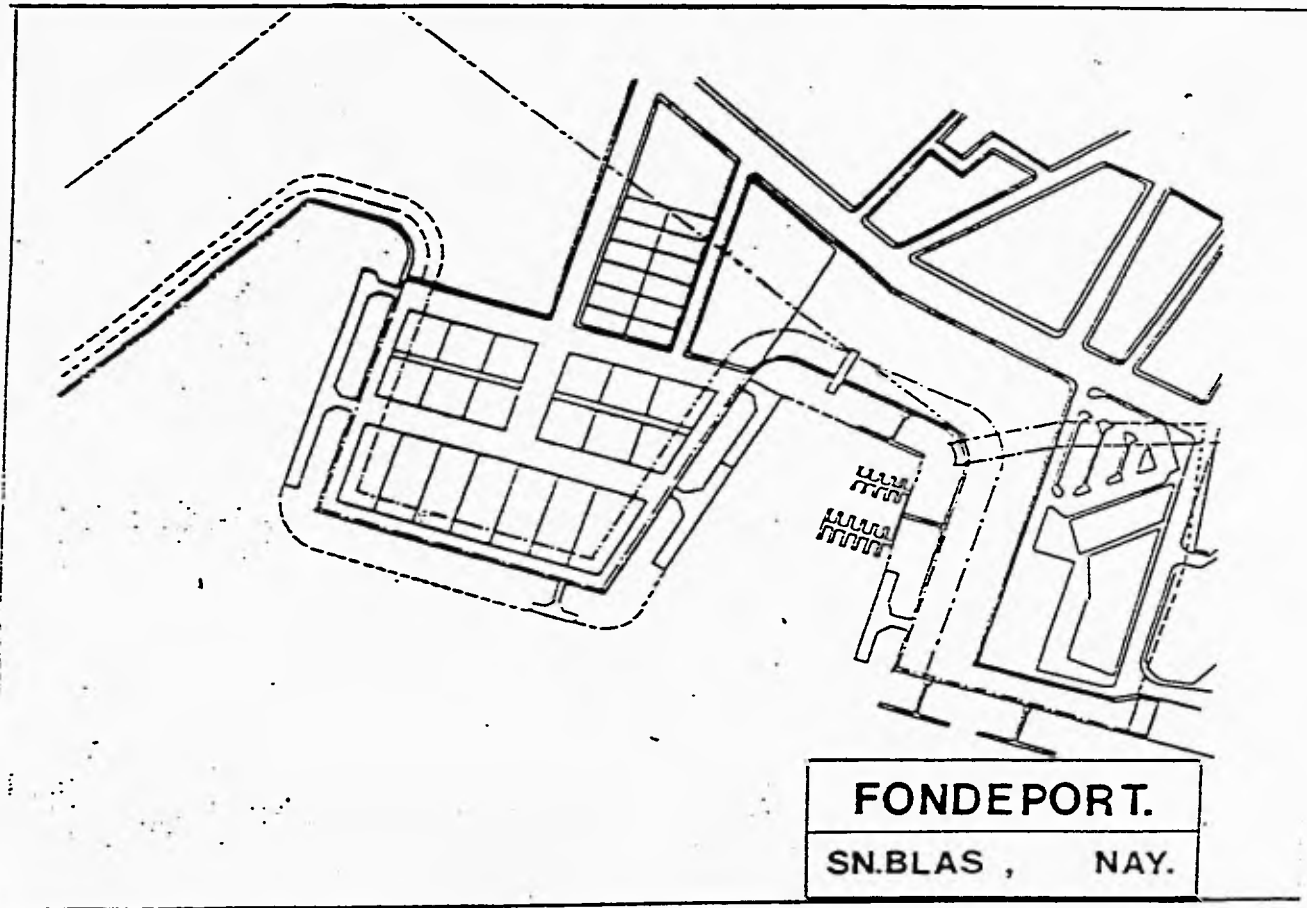


FONDEPORT.
YAVAROS, SON.



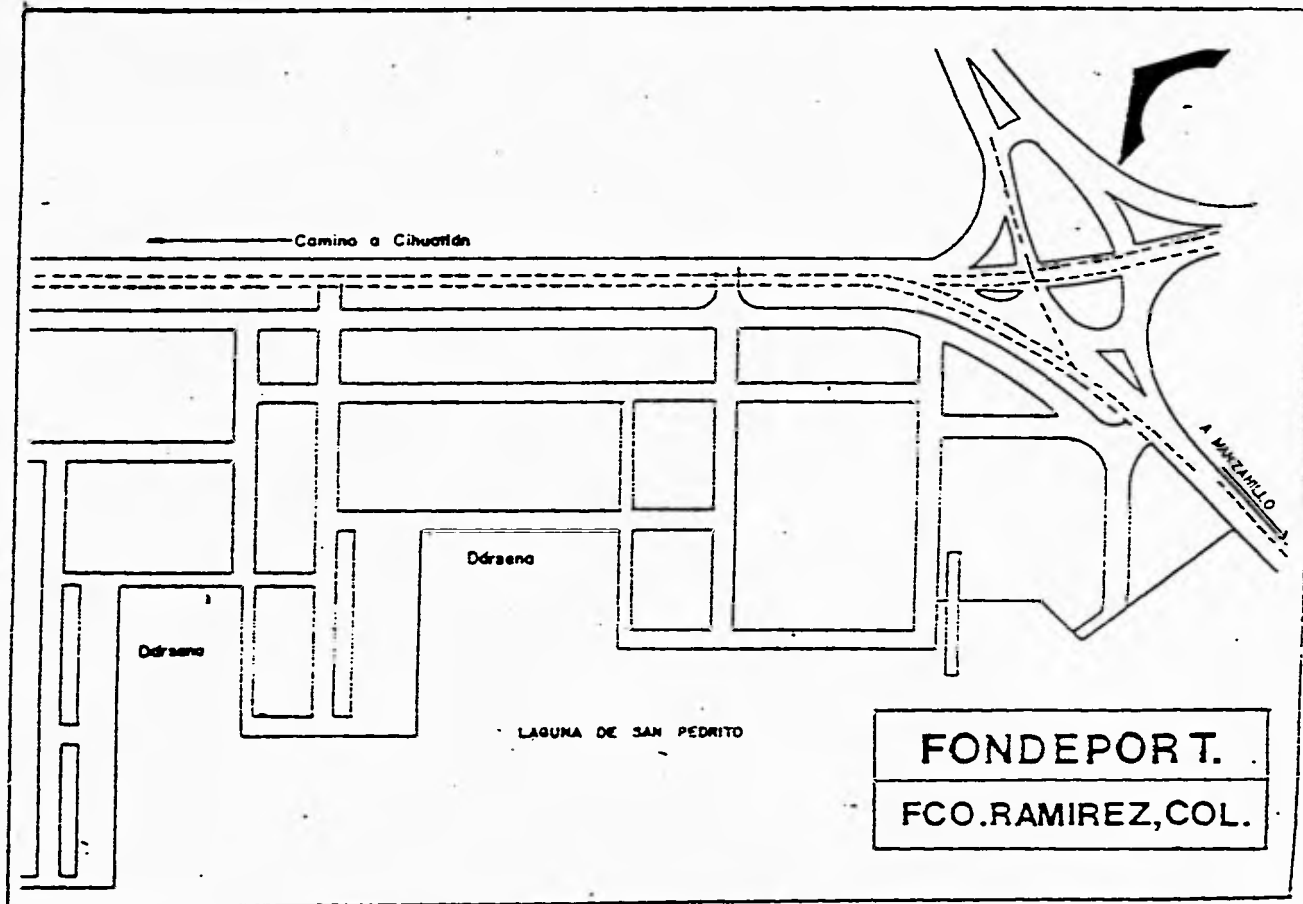
FONDEPORT.

A.V. BONFIL , SIN.



FONDEPORT.

SN.BLAS , NAY.



Camino a Ciénaga

Dórseno

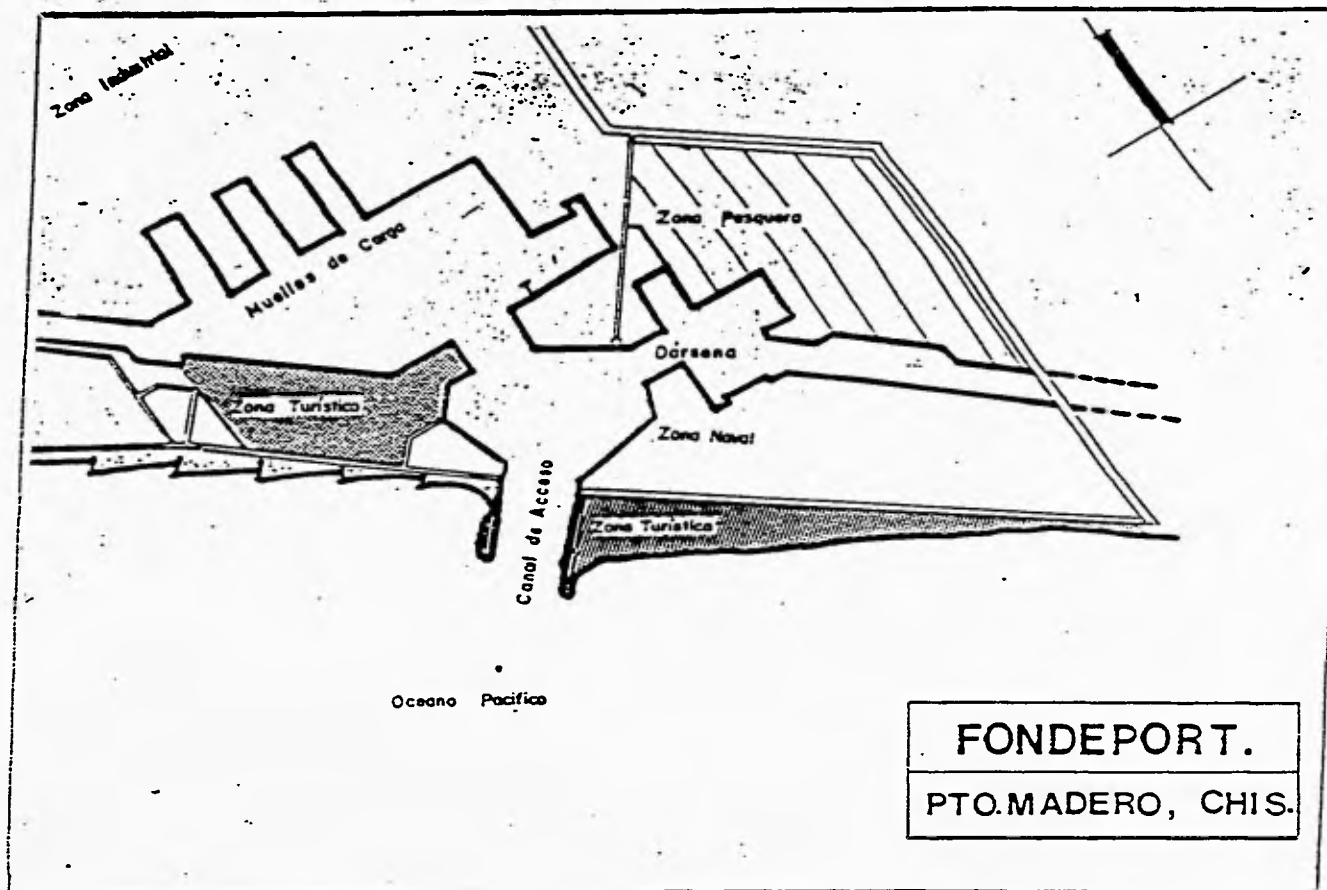
Dórseno

LAGUNA DE SAN PEDRITO

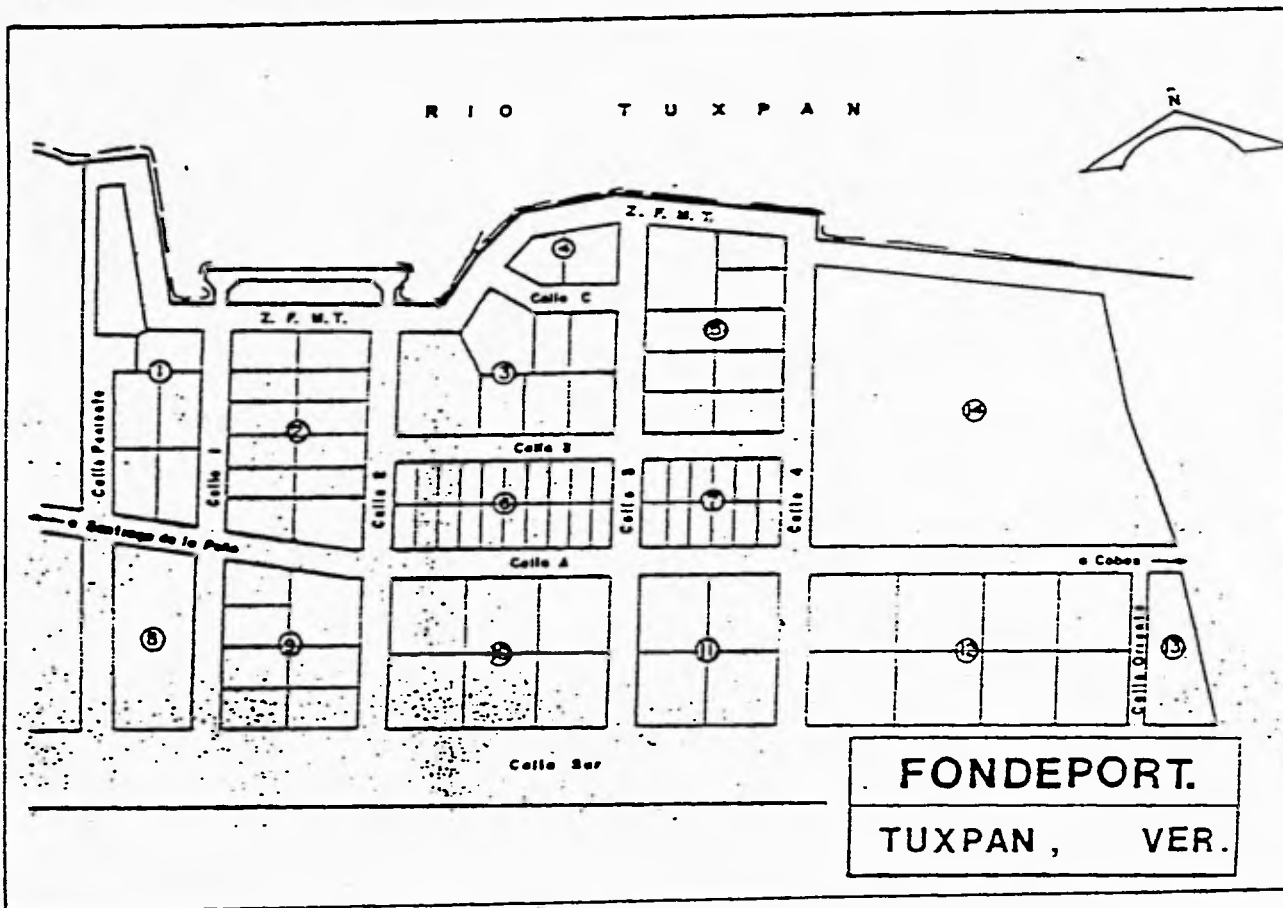
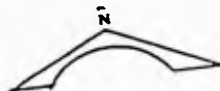
A MIZARILLO

FONDEPORT T.

FCO. RAMIREZ, COL.



R I O T U X P A N



FONDEPORT.
TUXPAN, VER.

B.- PUERTOS INDUSTRIALES

Se define al puerto industrial como "un conjunto planeado y coordinado de instalaciones industriales, portuarias y de servicio, para que las materias primas y los productos terminados tengan acceso directo a la industria y a los sistemas de transporte.

Este tipo de puertos facilita el manejo de grandes volúmenes de carga a costos menores que los vigentes y de más fluidez y eficiencia a la correspondencia entre el transporte marítimo y el terrestre". (5)

Definido como prioritarios en el Plan Nacional de Desarrollo, el programa de puerto industrial, iniciado apenas en la segunda mitad de 1980, con el objeto de favorecer la descentralización de la actividad industrial mediante la promoción de nuevos polos de desarrollo, centró su atención en los puertos de Altamira, Tamaulipas, y Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Para poder determinar si es factible desarrollar un puerto industrial, se deben considerar las características físicas que justifiquen la concesión de estímulos y esfuerzos por parte del gobierno para que el crecimiento del puerto sea vigoroso y sostenido.

Debido a la prioridad que la estrategia sectorial les ha asignado a los puertos de Altamira, Tamaulipas y Lázaro Cárdenas, Michoacán, Fondepport ha urbanizado estos puertos para que la gran empresa se instale, aproveche la ventaja de tener acceso directo al mar y se beneficie de todos los servicios que ofrece un desarrollo construido para la óptima operación industrial.

Los desarrollos cuentan con inmejorable ubicación en ambas costas de la República, que abren la puerta a los grandes mercados de Oriente y Occidente, y a los centros de consumo más importante del país.

La profundidad de las dársenas y canales de estos puertos permite el acceso a barcos de gran calado, la longitud de los muelles, las facilidades para las maniobras, su infraestructura urbano-industrial y su intercomunicación con las redes carreteras y ferroviarias del país. La ejecución del desarrollo portuario contempla dos etapas:

Primera etapa:

Terminó en 1984, donde se llevó a cabo la realización de obras y servicios que satisficieran las necesidades de instalación y entrada en operación de industrias que operan con embarcaciones hasta de 100 mil toneladas.

Segunda etapa:

Se está desarrollando de acuerdo con el incremento de la capacidad instalada.

(5) Madrid Hurtado, Miguel de la
Memorias, gira, prioridades nacionales. Sistema Portuario
Ed. PRI
México, 1982, pp. 328.

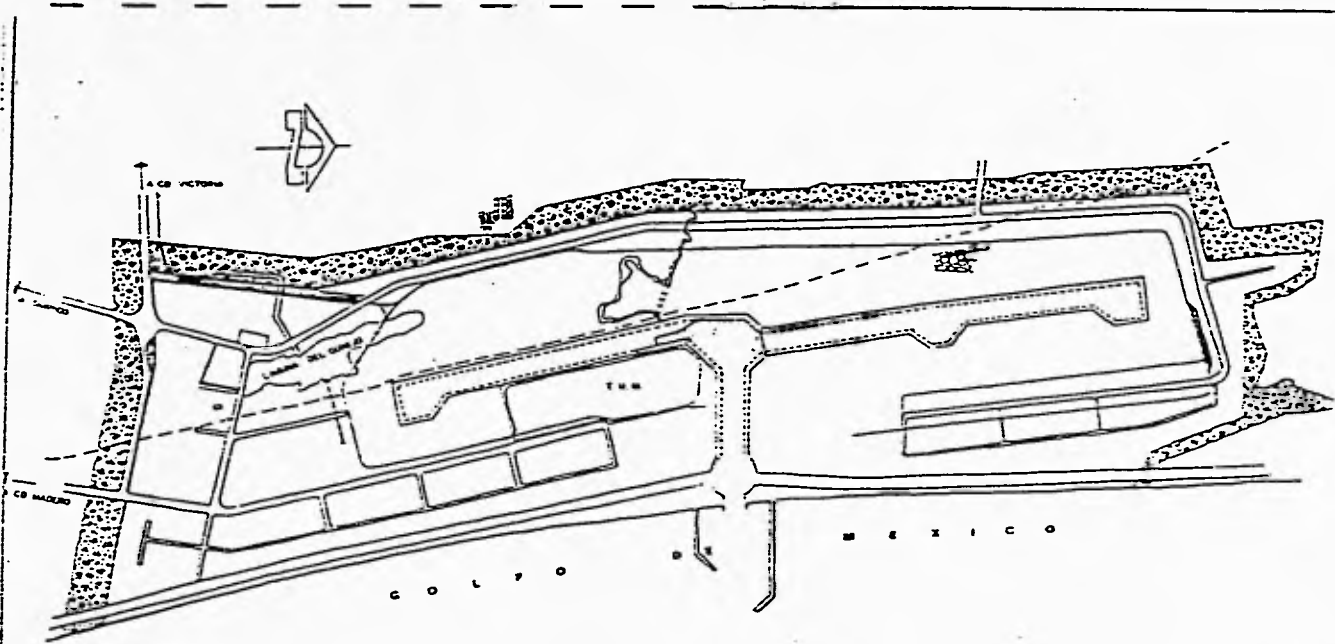
En el momento en que se empiezan a desarrollar los puertos también se desarrollan las ciudades aledañas.

El desarrollo de puertos industriales es un esfuerzo sistemático dentro de una proyección a largo plazo, que ofrece ya opciones de ubicación industrial inmediata, con las siguientes ventajas:

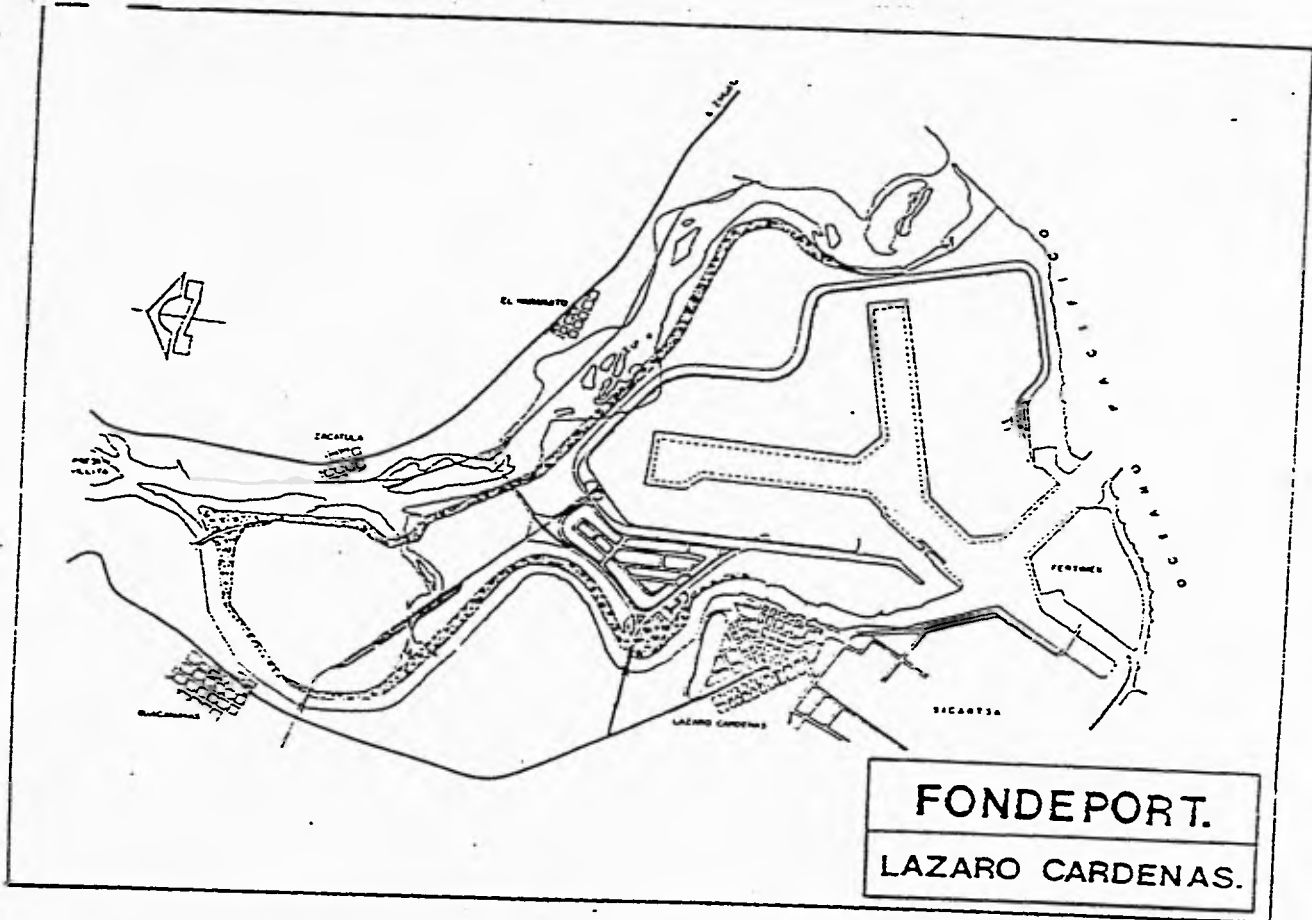
- Excelente localización para la exportación directa de productos a los mercados internacionales;
- Un sistema integrado ferroviario, carretero, aéreo y de cabotaje, para el acceso al mercado nacional;
- Infraestructura portuaria e industrial, con equipamiento y servicios que incorporan la tecnología más avanzado de los mejores puertos del mundo;
- Una moderna terminal de usos múltiples, para dar servicio eficiente a la industria sin frente de agua;
- Un recinto acotado, dentro del cual cada empresa disfruta de un terreno adecuado a sus necesidades, sea con frente de agua o no, con costos excepcionalmente bajos;
- Abastecimiento de materias primas de origen mineral, pesquero y agropecuario;
- Energéticos suficientes, proporcionados con tarifas diferenciales, inferiores siempre a las normales;
- Atractivo sistema de estímulos fiscales, por la simple ubicación en uno de esos puertos;
- Grandes volúmenes de agua cruda y potable;
- Programas de capacitación al personal;
- Un centro urbano inmediato, proyectado para ofrecer niveles de vida satisfactorio al habitante.

(vease anexo 2)

A H E X O I I



FONDEPORT.
ALTAMIRA, TAMPS.



FONDEPERT.
LAZARO CARDENAS.

C.- MARINAS

Se entiende por marinas a los sitios elegidos especialmente para el desarrollo náutico turístico, por sus bellezas naturales, clima que van del templado al semitropical, diversidad de deportes acuáticos y actividades recreativas.

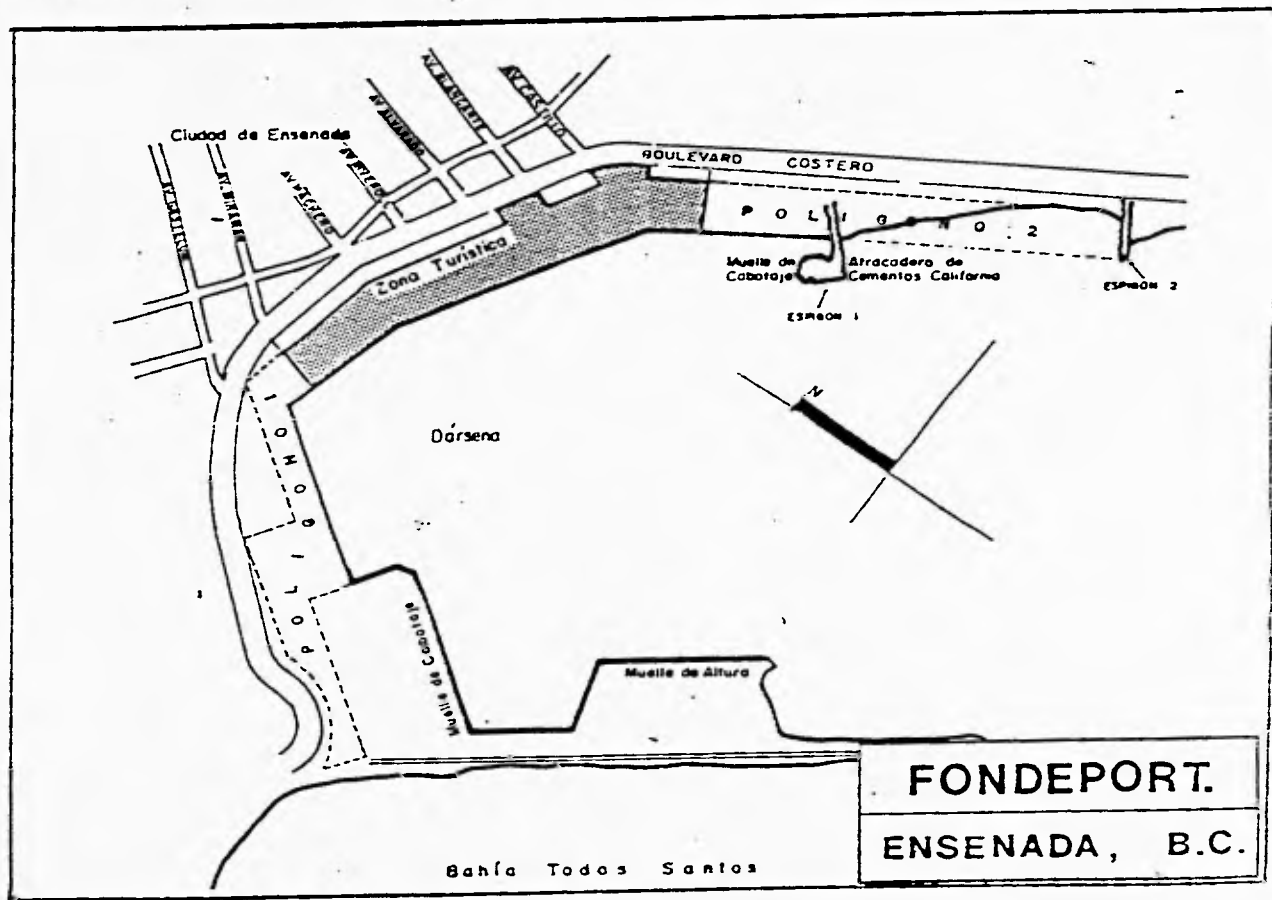
En sus desarrollos náuticos Fondepport ha propiciado la construcción de villas, condominios y hoteles dotados de atracaderos, para embarcaciones deportivas, así como centros comerciales, restaurantes, centros deportivos y de descanso.

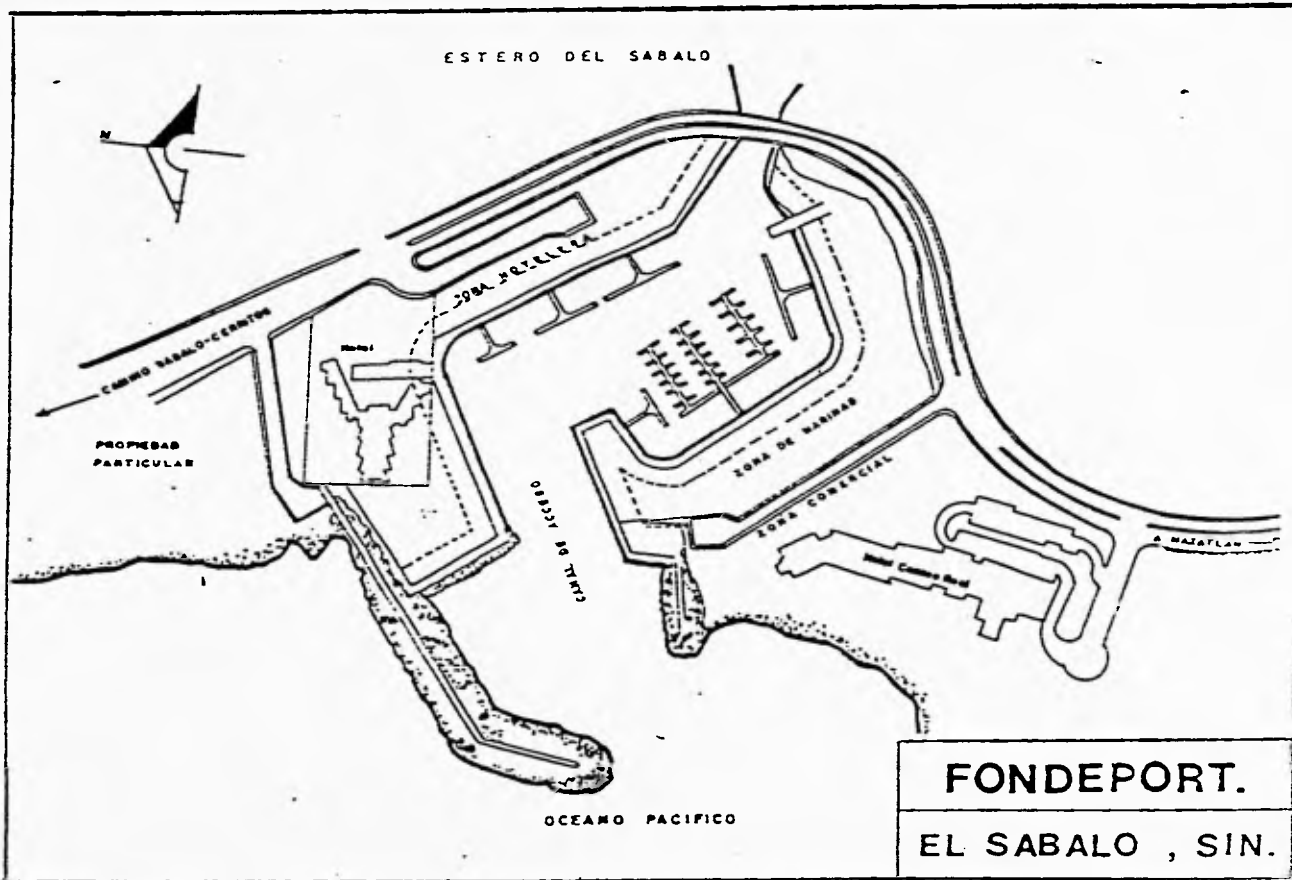
Especialmente seleccionados para ese efecto, cinco puntos de comprobada afluencia turística están siendo promovidos por Fondepport:

- Ensenada, B.C.
- San Felipe, B.C.
- Estero del Sábalo, Sin.
- Puerto Vallarta, Jal.
- Isla Mujeres, Q. Roo.

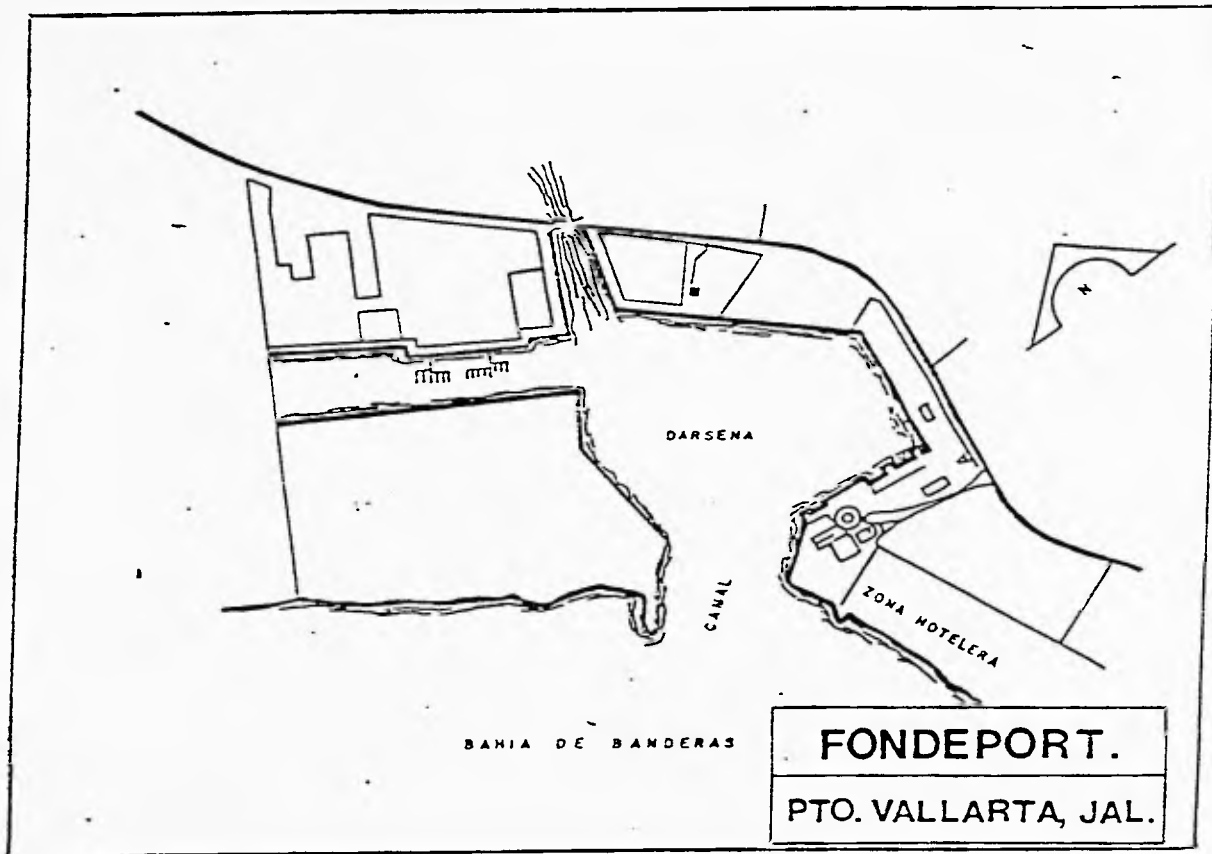
(Vease anexo No.3.)

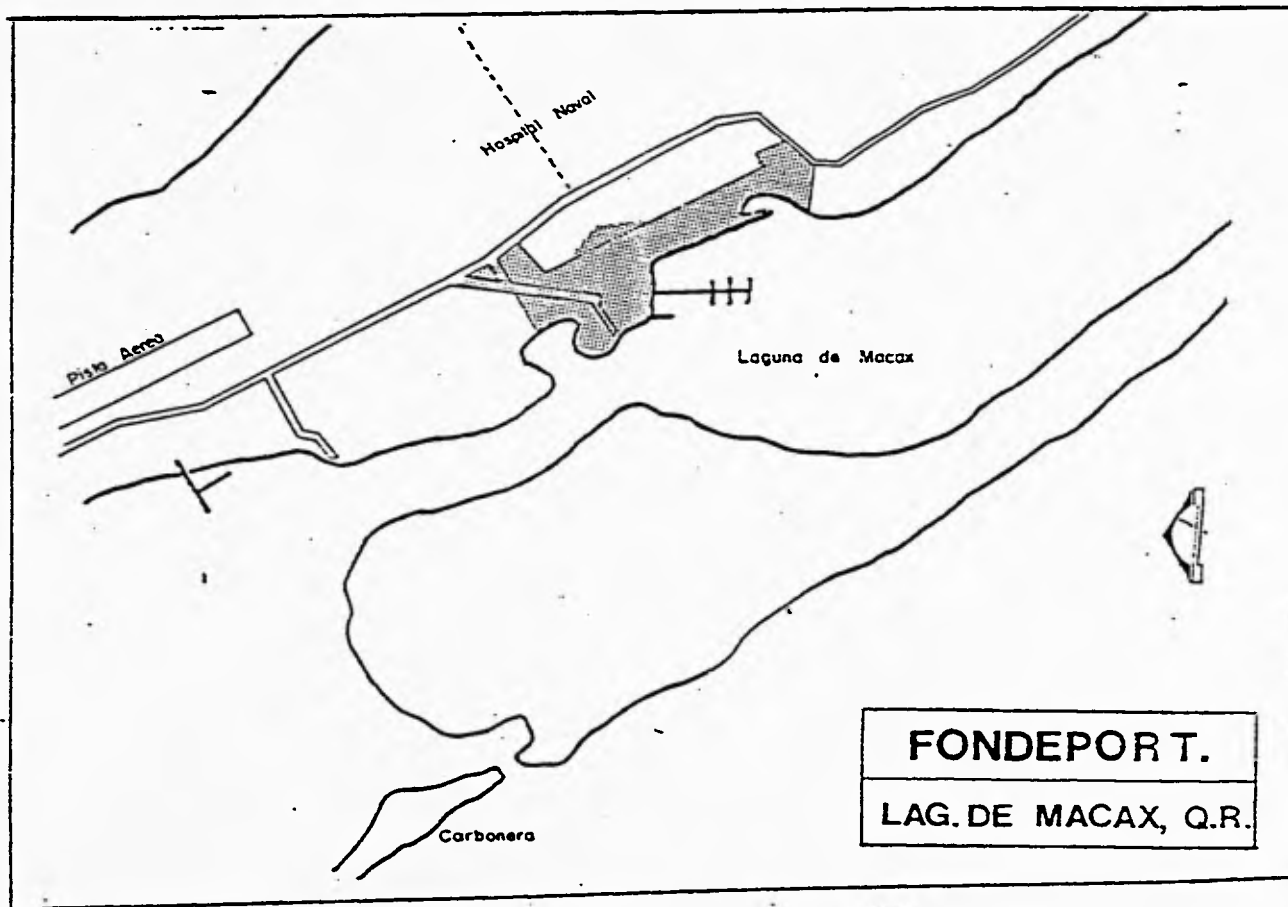
ANEXO III





FONDEPORT.
EL SABALO , SIN.





FONDEPORT.
LAG. DE MACAX, Q.R.

CAPITULO III PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA, TAMAULIPAS

I.- ORIGEN

El desarrollo urbano de la región de Altamira data de mediados del siglo XVIII, mismo que se dió como consecuencia de la construcción del puerto fluvial de Tampico.

A principios de este siglo la región sufrió una importante transformación debido al descubrimiento de importantes yacimientos petrolíferos, cuya explotación afectó el incremento de los asentamientos humanos de la región, en actividades económicas manufactureras.

Esta dinámica de desarrollo de la región no se ha detenido y su actividad industrial-comercial sigue manteniendo su desarrollo creciente. Considerando el censo económico de 1990 como referencia para darse una idea del crecimiento demográfico de la zona arroja resultados de 82,585 habitantes en la zona conurbada de Tampico.

Dicha situación marco la necesidad de establecer nuevos conceptos de desarrollo, tales como el puerto industrial, que se distingue por la disposición de grandes áreas de terreno industrial, con frente de agua y profundidad adecuada para dar servicio a embarcaciones de gran calado.

En la selección de la zona para la construcción de la terminal marítima se consideró su cercanía con las grandes concentraciones de tráfico de mercancías del centro y del norte del país, la disponibilidad de energía eléctrica, petróleo, gas y mano de obra calificada así como, la amplia infraestructura de transporte.

El impulso inicial que se ha dado a corto plazo en el puerto de Altamira produjo un desarrollo portuario prometedor debido a la ubicación de las industrias existentes por la correspondencia entre el tráfico marítimo y el terrestre, el acceso directo de materias primas a la industria, y la salida y distribución de los productos terminales, obteniéndose con ella ahorros considerables en lo que a flete de carga se refiere.

La zona noroeste del país ha tenido un considerable crecimiento económico, producto de factores de gran potencial como: el agropecuario, la pesca y el comercio en Estados Unidos, Canadá, El Caribe y Europa, por otra parte la creciente red de comunicaciones con el resto del territorio nacional le ha permitido un incremento en su comercio interior y un substancial apoyo para el exterior.

El Puerto de Tampico, eminentemente comercial, ha cumplido su función como centro de tránsito internacional, sin embargo; la actual coyuntura que ofrece la expansión económica del país requiere además, de un puerto que aproveche las circunstancias favorables de la zona para impulsar la gran industria pesada y semipesada, la petroquímica básica y secundaria, la industria metalmeccánica y alimentaria, así como otros tipos de manufacturas complementarias, que lleguen a sentar las bases de un desarrollo industrial regional integrado al nacional y con alta calidad exportadora.

De conformidad con lo anterior, el programa de puertos industriales seleccionó lugares propicios para impulsar proyectos portuarios en los lugares más estratégicos. Uno de ellos fue el Puerto Industrial de Altamira en la huasteca Tamaulipeca, a 24 km al norte de Tampico y a menos de 400 km de la frontera con Estados Unidos.

2.- SITUACION GEOGRAFICA

LOCALIZACION GEOGRAFICA

El puerto industrial de Altamira se localiza en el litoral del Golfo de México a 24 km al norte de la Ciudad de Tampico, dentro del municipio de Altamira en el estado de Tamaulipas a 25 kms de la desembocadura del río Pánuco entre las coordenadas 97°50' a 97°54' longitud oeste y 22°24' a 22°34' latitud norte.

Es una región costera que en general se caracteriza por una constitución que comprende pendientes suaves, ríos con riantos y lagunas marginales de considerable extensión, alojadas en depresiones que en muchos casos tienen su lecho abajo del nivel del mar (6).

Tiene como ejes los ríos Pánuco y Tamesís que confluyen en las partes sureste de la Ciudad de Tampico, drenando una cuenca de 96,958 km aproximadamente.

CLIMA

Su clima es de sabana, cálido, subhúmedo con lluvias en verano, este se considera como el más seco de los subhúmedos.

FONDEPORT.

"Estudio sobre la comercialización de Fondepport en el Puerto Industrial de Altamira, Tamps."
ED. FONDEPORT; México, 1985.

COMUNICACIONES

La zona está dotada de un importante sistema de carreteras pavimentadas que unen a las capitales de los estados con las principales cabeceras municipales.

El área de influencia del puerto comprende los estados de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, San Luis Potosí, el Norte de Veracruz, Zacatecas, Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro, Estado de México, Distrito Federal, Puebla, Tlaxcala, Morelos e Hidalgo.

Los tipos de acceso para llegar a las ciudades más importantes dentro de la zona de influencia del puerto industrial son por carreteras y ferrocarril, manejándose las siguientes distancias:

ESTADO	CARRETERA (KM)	FERROCARRIL (KM)
Tampico	24	24
Pachuca	404	1046
S.L.P.	458	587
Zacatecas	651	759
Torreón	930	904
Cd. Victoria	219	210
Nuevo Laredo	735	768
Monterrey	506	500
Saltillo	589	619
Querétaro	601	768
Matamoros	467	827
Distrito Federal	496	848
Aguascalientes	626	681
Guanajuato	700	918
Toluca	579	916
Puebla	567	1077
Tlaxcala	543	1092
Cuernavaca	568	984

Fuente: Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios. "Puerto Industrial de Altamira, Tamaulipas"

Aprovechando las características geotopográficas e hidrológicas de la costa de Altamira, se asignaron a este proyecto portuario casi 12 mil hectáreas; de las cuales cerca de 8 300 son para uso industrial; más de 2,000 para uso urbano y servicios, y alrededor de 1,400 para protección ecológica de la zona.

El canal de acceso conduce a dos dársenas una con orientación hacia el sur y la otra hacia el norte. Esta red permite el atraque de naves que alcanzan 250 mil toneladas de peso. Los frentes de agua están ocupados por empresas que lo necesitan por sus volúmenes de carga que manejan y por la frecuencia de sus movimientos portuarios.

3. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

En la costa se encuentran dos escolleras que protegen la entrada al canal de acceso, el cual tiene una longitud superior a los 2 kms, 350 mts de ancho y 12 mts de profundidad en una primera etapa; actualmente se encuentran habilitados 1,750 mts de frente de agua que corresponden al canal de acceso y al inicio de la dársena sur.

La profundidad del canal de acceso en su última fase fue de 16 mts , lo que implica poder recibir barcos de 250 mil toneladas. Por lo que se refiere a las dársenas norte y sur cuentan con una profundidad de 12 mts en los extremos de las mismas, lo que es suficiente para que se puedan atracar barcos de 50 mil ton. En la actualidad los avances de obras permiten el tráfico marítimo que requieren las primeras industrias al terminar su instalación básica, incluyendo a las que se sirven de la terminal de usos múltiples.

El desarrollo portuario estuvo previsto para realizarse en dos etapas, la primera que terminó en 1984, comprende obras necesarias con objeto de cubrir los requerimientos de las industrias en proceso de instalación y de las que vayan iniciando sus operaciones manufactureras, especialmente en la parte meridional del puerto.

En la siguiente fase, que concluyó en 1990, se continuó con las obras demandadas por la expansión industrial.

Dentro de la primera etapa se encuentran las siguientes obras de infraestructura portuaria:

A.- Obras de protección

- a) Rompeolas norte-sur
- b) espigones norte-sur

B.- Areas de agua

- a) Canal exterior
- b) Canal de acceso
- c) Canal sur
- d) Darséna de Ciaboga

C.- Señalamiento Marítimo

- a) Faro
- b) Dos Balizas de enfilación
- c) Cuatro Balizas de situación

D.- Obras de Atraque

- a) Muelle de la terminal de usos múltiples.

E.- Areas de Almacenamiento

- a) Bodega de tránsito
- b) Cobertizo

F.- Edificio

De acuerdo con el proyecto de largo plazo para el desarrollo marítimo, en la segunda etapa se contó con las siguientes instalaciones:

- 1.- Obras Marítimas.
- 2.- Obras de Servicio al Puerto.
- 3.- Area Industrial.
- 4.- Otras Areas.

El gobierno federal ha establecido una serie de estímulos que complementan las ventajas en cuanto a la infraestructura y localización de los puertos industriales.

Los alicientes se refieren a inversión, compra de maquinaria y equipo nacional, así como el empleo generado por la inversión y al ocupado en turnos adicionales; los estímulos tarifarios se aplican al consumo de electricidad, gas, combustóleo, y productos petroquímicos básicos, y los de tipo crediticio que corresponden a tasas de interés preferencial.

TRAFICO MARITIMO

En cuanto al movimiento marítimo, la seguridad del tráfico de embarcaciones estará garantizada por un faro, un radar para detección, escolleras, boyas, remolcadores, etc. Para las maniobras de carga y descarga, la terminal de usos múltiples está equipada con los más altos sistemas de operación permitiendo aplicar los sistemas roll-on / roll-off, (**) y realizar los movimientos de mercancías por medio de bandas transportadoras. Los muelles particulares que tienen las industrias con frente de agua, son construidos por éstas de acuerdo a sus necesidades, bajo especificaciones que determina la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

DESAGUES MARITIMOS Y PLUVIALES

Por lo que se refiere al agua, en la actualidad el consumo de la agua potable es muy reducido, no así el de cruda; para satisfacer la demanda de ambas, la presa del Tâmesis permite la conducción de 25 m³ por segundos para cubrir las necesidades de crecimiento urbano-rural del puerto, pudiendo destinar a este hasta 15m³.

La Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH) actualmente se encuentra trabajando en el tendido de tubería que llegará hasta el tanque elevado, el cual se encuentra dentro del puerto, desde donde se surtirá de agua a las industrias.

Para el drenaje sanitario e industrial, cada planta dará a sus afluentes un tratamiento previo, de donde pasarán a una planta de tratamiento general a cargo del puerto que les aplicará un tratamiento para el desague al mar. En cuanto a drenajes pluviales, drenarán hacia la dársena y canal de acceso. Para la comunicación carretera fuera del puerto, se dispone actualmente de la vialidad definitiva denominada Altamira-Puerto Industrial (9 KM).

Del mismo punto de acceso al puerto, parte otra liga que llega a la zona industrial de la empresa Petrocel S.A. y a la ciudad de Tampico. Se cuenta además con accesos provisionales que permiten la entrada al puerto facilitando en la etapa de construcción las conexiones ágiles con algunos bancos de material que se encuentran fuera del mismo.

**Transferencia por rodamiento, sistema de transportación marítima que se efectúa con embarcaciones especialmente construidos para la carga de muelles a barcos o viceversa, entre y salga sobre elementos rodantes.

COMUNICACIONES

A partir de la primera etapa se dispone ya de servicios de correo, teléfono, telégrafo, teléx y terminal de computadora.

OPCION FINANCIERA DE INSTALACION INDUSTRIAL

El usufructo de los predios industriales se obtiene por arrendamiento, lo que favorece al inversionista pues no tiene necesidad de financiamiento para la compra de terrenos. Los precios de renta son módicos, ya que únicamente incluyen parte del costo de la infraestructura portuaria y su monto varía en función a factores normales, como son la ubicación dentro del puerto, extensión, y servicios que disfrutará.

Con objeto de hacer operativa su aplicación, se ha creado un organismo promotor para el desarrollo de Altamira, el cual se denomina Desarrollo Urbano del Puerto Industrial de Altamira (DUPORT-ALTAMIRA).

La infraestructura, equipos y servicios que se han descrito tanto portuarios como urbanos, constituyen ya de por sí un estímulo muy significativo para el inversionista.

Adicionalmente se tienen fondos tales como FOGAIN, NACIONAL FINANCIERA, entre otros. BANPESCA como promotor del desarrollo-pesquero y portuario, ofrecía a las industrias servicios de apoyo financiero, que corresponden a una Sociedad Nacional de Crédito.

El gobierno del Estado de Tamaulipas ha creado una serie de apoyos los cuales son un complemento a los apoyos del gobierno federal dichos apoyos son:

- Asistencia en la constitución legal de la empresa;
- Asesoría fiscal y contable
- Metodología para la formulación de proyectos;
- Capacitación para los trabajadores;
- Asesoría para la obtención de estímulos fiscales.

4.- EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS

La urbanización para la primera etapa comprende 1500 hectáreas, la cual está en función de la demanda real y a la prevista de acuerdo con las solicitudes de localización recibidas, tomándose en consideración lo siguiente:

CRITERIOS DE COMPATIBILIDAD DE INDUSTRIAS BASICA Y
CONEXAS.
INFRAESTRUCTURA REQUERIDA.
APARICION EN TIEMPOS, Y
OCUPACION DE PERSONAL.

Bajo estos lineamientos, se están definiendo derechos de vía y lotificación general, manteniéndose una flexibilidad respecto a las demandas específicas siempre que lo permita el buen desarrollo del puerto.

La vialidad primaria está formada por un boulevard que parte de la entrada al puerto en su esquina sudoccidental y se dirige hacia el norte por el lado poniente; tiene 4.5 km de avance con 4 carriles, suficientes para el movimiento actual con reserva para 4 carriles adicionales para cuando el tráfico se incremente.

Existen también otros boulevares que recorren la parte sur para dar paso a la vialidad secundaria que conduce a todos los predios.

Sobre esa red de comunicación interna están previstos derechos de vía para alojar los servicios de infraestructura, como son: redes de agua cruda y potable, drenaje pluvial y sanitario, electrificación y alumbrado público, teléfonos y energéticos.

5. DESARROLLO ECONOMICO DE LA ZONA

El mercado de trabajo más inmediato al puerto industrial, se encuentra distribuido en la zona geográfica comprendida por los municipios de: Aldama, Altamira, Ciudad. Madero y Tampico en el Estado de Tamaulipas, y en el Estado de Veracruz, en la orilla del río Pánuco, Pueblo Viejo y Tampico Alto.

La cifra de habitantes en el municipio de Altamira, Tamaulipas, de acuerdo al último censo de población y vivienda de 1990 es de 82,585 habitantes, integrada por 41,877 hombres y 40,708 mujeres, mostrándose que la Población Económicamente Activa ocupada del municipio es la siguiente:

Sector Primario	4,992
Sector Secundario	8,772
Sector Terciario	4,848
No especificado	4,996
TOTAL	23,608

Cabe señalar que existe una mano de obra especializada o semiespecializada que no requiere de largos periodos de entrenamiento, por lo que no presenta problemas de adecuación al trabajo industrial.

De acuerdo con la tendencia económica del crecimiento regional, las proporciones variaron a favor del sector secundario, cuya especialización práctica se encuentra enmarcada por los tipos de actividad manufacturera que predomina en la zona, como por ejemplo, se encuentra la refinera de Ciudad Madero, fábrica de jabones y productos alimenticios, congeladoras de pescado y procesadoras de camarón, embotelladoras, fábricas de hielo, etc.

Por otra parte, existe una red de unidades económicas como talleres especializados en motores de combustión interna, soldadura y torno, madercerías y carpinterías, refaccionarias, etc.

El total de la Población Económicamente Activa Ocupada en el municipio de Altamira asciende a 23,608, la cual está integrada por 19,545 hombres y 4,063 son mujeres.

En términos de porcentajes, representa el 41.99% del total de la Población Económicamente Activa Ocupada del estado.

Ya que ésta asciende a 56,226 hab. de los cuales 28,463 son hombres y 27,763 son mujeres.

Cabe mencionar, la existencia de escuelas universitarias y tecnológicas, orientadas al apoyo de la industrialización regional.

En función a la demanda de mano de obra que genera la inversión portuaria y al servicio urbano que exige la industria que se instala en el puerto, es imprescindible crear condiciones satisfactorias de desarrollo.

El Plan Nacional de Desarrollo Urbano de 1982, determinó que deben aplicarse políticas de impulso a las ciudades de Altamira, Tampico y Madero, es decir, que se pretende aumentar de manera significativa la dinámica de su desarrollo.

El puerto industrial cuenta en la actualidad con empresas en operación, que responden a los factores locacionales, de infraestructura, materias primas y recursos naturales, algunos de ellos se describen en el cuadro No. 1

La industria química conexas constituye una parte relevante para el perfil industrial portuario, dada la existencia de industrias afines en el corredor Tampico-Altamira y la inducción normativa inicial propuesta para el puerto de empresas relacionadas con resinas, productos plásticos y potencialmente fertilizantes. La industria siderúrgica, encuentra en Altamira condiciones adecuadas para su desarrollo, propiciadas por la presencia concertada de industria pesada en áreas como la naval y la de construcción metálica, que hacen de la siderurgia un elemento fundamental en la producción de bienes de capital.

La industria de las maquiladoras ofrece una fuerte atracción, debido a su expedita vinculación marítima con los Estados Unidos de América.

EMPRESAS EN PROYECTO Y/O CONSTRUCCION

EMPRESAS	GIRO	PROYEC. CONST		MONTA TO (millones de pesos)	EMPLEOS
		TO	TO		
Basf Mexicana S.A. de C.V.	Fabricación de productos químicos y petroquímicos.	sí	(-)	72.16	1,500
Terminal Petroquímica de Altamira S.A. de C.V.	Administración, recepción, almacenamiento, carga-descarga y embarques. Arrendamiento de bodegas y almacenes para productos químicos.	(-)	sí	11.18	280

EMPRESA	GIRO	PROY.CONT	MONTO INV. (millones de pesos)	EMPLEOS
PEMEX		si (-)		
Comisión Federal de Electricidad		si (-)		
POLIMAR	Producción y venta de productos químicos	si (-)		
MEXINOX		si (-)		

EMPRESAS	GIRO	PROYECTO	CONSTRUCCIÓN
Compañía Mexicana de Terminales S.A. de C.V.	Almacenamiento y distribución de productos químicos	X	(-)
Almacenes Nacionales de Depósitos S.A.		X	(-)
Hules Mexicanos	Fabricación de hules	X	(-)
Unión Carbide Industrial S.A. de C.V.	Producción de gases industriales	X	(-)

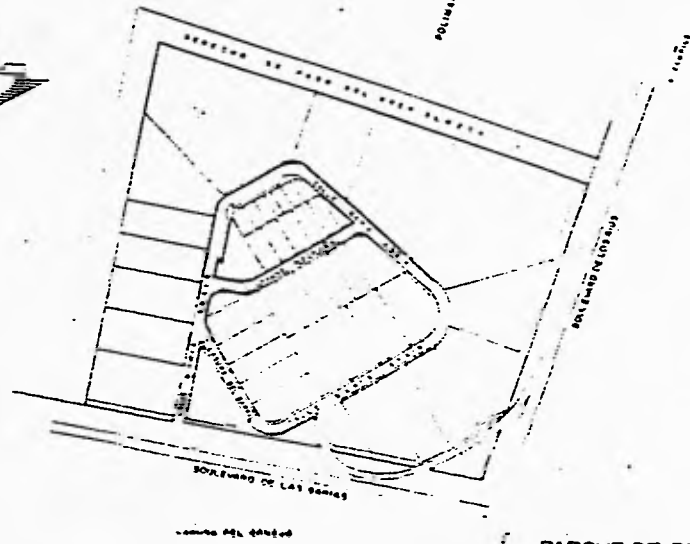
CUADRO No1

EMPRESAS QUE SE ENCUENTRAN EN OPERACION

EMPRESAS	GIRO	MONTO INVERTIDO (millones de pesos)	EMPLEOS
Promociones Industriales Mexicanas S.A. de C.V. (PRIMEX)	Fabricación de resinas de policloruro de vinilo.	80.00	520
Fibras Nacionales de Acrílico S. A. de C.V. (FINACRIL)	Productos de fibras sintéticas	200.00	500
Papeles Económicos de Tamaulipas S.A. de C.V.	Fabricación de papel cartoncillo	7.18	150
Altresin S.A. de C.V.	Fabricación de resinas de policloruro de vinilo.	4.61	60



POACEPORT



PARQUE DE PEQUENA Y MEDIANA INDUSTRIA
ALTA MIRA, TAMPS.

CAPITULO IV
PUERTO INDUSTRIAL DE LAZARO CARDENAS

I.- ORIGEN

Los antecedentes históricos que dieron origen a lo que actualmente se conoce como el PUERTO INDUSTRIAL DE LAZARO CARDENAS, MICHOACAN, son los siguientes:

A partir de 1964 se establece el plan económico del estado y la instalación de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas, Las Truchas, el cual es un complejo industrial - portuario. Para el año de 1970, el nombre de la municipalidad Ocampo, se cambia por la del General Lázaro Cárdenas, ya que fue gobernador del estado y presidente de la República Mexicana.

En 1973 la Secretaria de la Marina construyó las escolleras, el dragado de la dársena, el muelle de la siderúrgica y el municipal, además se instalaron estructuras de protección portuaria (faro, obras de señalamiento y el espigón de burras).

El inicio del programa de puertos industriales se da en 1977, con el concepto de establecer industrias con frente de agua para transportar por agua tanto los insumos necesarios como los terminados, abatiendo los costos por concepto de fletes. Se construyen los bordos de las islas del Cayacal y de En medio, se draga la dársena y canales industriales.

Durante el periodo de 1979 a 1982 se construyen los muelles de carga general y FERTIMEX.

La instalación de industrias como: NAFINSA KOBEL STEEL, PRODUCTORA MEXICANA DE TUBERIAS, PETROLEOS MEXICANOS, COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD, y la segunda etapa de SICARTSA.

Muelles de contenedores de la terminal de usos múltiples, terminal de granos, centro de capacitación Marítimo-Portuario, muelle pesquero y de Petróleos Mexicanos.

2. SITUACION GEOGRAFICA

El moderno PUERTO INDUSTRIAL DE LAZARO CARDENAS está situado en la costa del Océano Pacífico, al sudoeste de la República Mexicana, sobre un brazo artificial del Río Balsas en los límites del estado de Michoacán y Guerrero.

Esta localización le permite al puerto ofrecer a la industria instalada grandes ventajas para la obtención de insumos; así como, para comercializar los productos dentro de una eficiente operación portuaria e integración industrial.

La región se caracteriza por un clima cálido, subhúmedo y una precipitación pluvial media anual de 1,131 mm. Su producción agropecuaria y forestal es muy rica y variada; existen yacimientos de minerales, proveedores de la industria pesada, una importante producción pesquera y abundante agua cruda y potable.

Abarca una superficie total de 3,945 hectáreas, de las cuales 2,900 son administradas por FONDEPORT para la instalación de grandes, medianas y pequeñas empresas, y el resto de los terrenos es para los servicios portuarios y áreas de protección ecológica.

Se une con el resto del territorio nacional por medio de ferrocarril y carreteras (ver cuadro No 2); cuenta con un aeropuerto local y a 20 km está el aeropuerto de Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero.

Por mar se comunica con los puertos más importantes del Pacífico, como son los Angeles, San Francisco, Yokohama y Panamá, el que a su vez le sirve como puerta de entrada para el Atlántico. (ver cuadro No 3).

La región donde se encuentra el puerto es abundante en minerales: cobre, zinc, caolín e hierro; ganadera y pesca; cultivos de frutas, así como productos silvícolas. Estos y otros recursos atraen grandes oportunidades para la industria minera, química petroquímica, metal-mecánica y otros muchos giros manufactureros de apoyo.

Cuadro No.2

VIAS DE ACCESO TERRESTRE AL PUERTO

ESTADO	CARRETERA (KM)
(partiendo de Lázaro Cárdenas)	
Morcia, Michoacán.	424
Manzanillo, Colima.	322
México, Distrito Federal.	590
Acapulco, Guerrero.	344

Fuente: Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios
 " Puerto Industrial de Lázaro Cárdenas, Michoacán. "

Por dichas carreteras transitan numerosas líneas de autobuses y camiones de carga.

Cuadro No.3

VIAS DE ACCESO AEREO AL PUERTO

PAIS	DISTANCIA (MILLAS)
(partiendo de Lázaro Cárdenas)	
Los Angeles, California.	1,406
San Francisco, California.	1,759
Panamá, Panamá.	603
Yokohama, Japón.	5,769

Fuente: IDEM

3.- INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Comenzó a operar en 1974, cuenta actualmente con 2,539 metros cuadrados de muelles, una terminal de carga general y los servicios portuarios más avanzados, y además continúa ampliándose con 2 dársenas y sus correspondientes muelles. Actualmente se encuentran en desarrollo los parques de pequeña y mediana industria, y el gran parque para la industria automotriz, que ofrece todos los servicios y facilidades fundamentales para el establecimiento de industrias con o sin frente de agua, las industrias mediana y pequeña ya cuentan con acceso a la terminal de usos múltiples, la cual se encuentra en operación. Los parques tienen una dotación abundante de agua del Balsas, en el cual se han instalado una toma de agua de 3 m/segundos. El caudal del río está regulado por varias presas, al pie de 2 de ellas se encuentran instaladas plantas hidroeléctricas con capacidad de 1'379,000 Kw, las cuales se encuentran conectadas a la red nacional, asegurando así el suministro de energía eléctrica.

En el estado de Guerrero, a 8 km del puerto de Lázaro Cárdenas se encuentra la construcción de una termoeléctrica con capacidad de 1'400,000 kilowatts.

Se cuenta con un gasoducto con capacidad de 410 millones de pies cúbicos al día que transporta gas natural, conectado también a la red nacional, con la cual se tiene la capacidad necesaria para cubrir el gas necesario de la industria.

El parque industrial instalado estratégicamente, tiene distribuidas en toda su extensión, vías y espuelas de ferrocarril para dar servicio a toda la industria que se establezca.

El puerto industrial está urbanizado con vialidades internas, alumbrado público, servicios de agua cruda y potable, drenaje sanitario, industrial y pluvial, obras de protección como escolleras, espigones, playeros, así como el dragado de 14 metros y el señalamiento marítimo, garantizan una segura operación de las embarcaciones durante todo el año. Cuenta con 2 500 metros de muelles y una terminal de usos múltiples con patio de carga y bodega. El puerto industrial de Lázaro Cárdenas cuenta con 121 hectáreas, como primera etapa para el asentamiento de la pequeña y mediana industria.

Las empresas instaladas en el parque disfrutan de las mismas ventajas del puerto, en cuanto a servicio urbano industrial, telecomunicaciones, vías de acceso y redes de comunicación. El canal de acceso tiene una amplitud de 350 metros y una profundidad de menos 12 metros, que en una primera etapa permitirá el paso de barcos de hasta 150 mil toneladas. En cuanto a las dos dársenas junto a las cuales existen terrenos con frente de agua disponibles, una tiene 14 metros y la otra 12 metros de profundidad con 300 metros de ancho ambas. La zona más profunda al término de la primera etapa, recibirá embarcaciones hasta de 50 mil toneladas. En la segunda etapa se está en posibilidades de ampliar la capacidad de ambas dársenas hasta las 250 mil toneladas si la demanda lo amerita. El dragado de dársena en el puerto se ha realizado en un 70% y están listos casi 1,500 metros de frente de agua.

4. EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS

La oferta de los servicios portuarios va creciendo anticipadamente a la demanda. Los que actualmente se proporcionan cubren la demanda real y se extienden por el puerto gradualmente para asegurar la satisfacción del incremento en las necesidades. La parte occidental del puerto es la que muestra un grado mayor de desarrollo portuario. El Boulevard norte-sur tiene más de tres kilómetros, con 4 carriles y sobre el están establecidas las líneas de energéticos y el derecho de vía para el ferrocarril.

ENERGIA ELECTRICA

El suministro de energía eléctrica dispone de 4.4 kilómetros de líneas para 15 kv y da servicio a un área de 428 hectáreas; al final de la primera etapa se llegó a 10.7 kilómetros sirviendo a 1,322 hectáreas. Se tienen líneas de 230 kv y en casos muy especiales de 440 kv, toda industria que lo requiera dispondrá de un servicio de 13.80 kv.

DISTRIBUCION DE AGUA Y DRENAJE SANITARIO INDUSTRIAL

En cuanto a la distribución de agua, se abastecen 3 metros por segundo y se distribuyen por una red 10 kilómetros de tubería que sirve 1,126 hectáreas, la cual en 1984 dio servicio a 551 más, con una red total de 19 kilómetros. El sistema de drenaje sanitario industrial tiene una extensión de 37 km, con un subcolector en la zona alta (noroeste) y otra en la baja del sureste; este servicio se extenderá en 12.2km más durante la primera etapa.

OPERACION MARITIMA

Para la operación marítima además de los muelles de las empresas con frente de agua, existen dos terminales de gran importancia. La terminal de usos múltiples, con capacidad para recibir barcos de todo tipo, especialmente contenedores y granaleros. Esta terminal dispondrá de bandas transportadoras y aplicará el sistema roll/on y roll/off.

Por otra parte, la terminal comercial permite el atraque simultáneo de 2 barcos con capacidad de 60 mil toneladas, más embarcaciones menores.

ASIGNACION DE TERRENOS

Para poder designar los terrenos, se toma en cuenta las necesidades de cada industria y se aplican criterios de compatibilidad examinando volumen y procedencia de insumos, destino del producto así como; el monto de la inversión. Así, aquellas que lo ameritan, pueden disfrutar de terrenos con frente de agua, como sucede con SICARTSA, CEMENTOS ANAHUAC y PEMEX, las industrias con mayor volumen de operaciones marítimas, disponen de una variedad de terrenos interiores que disfrutan también del terreno marítimo, por medio de la terminal de usos múltiples.

VIALIDAD INTERNA

La vialidad interna con casi 27 kilómetros consta de varios bulevares de los cuales se desprenden calles por las cuales se puede llegar a todos los predios con la amplitud suficiente para el paso de grandes vehículos automotores. Las líneas de alta tensión y los ductos siguen el trazado de la vialidad al igual que las vías del ferrocarril.

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

5. DESARROLLO ECONOMICO DE LA ZONA

El entorno urbano del puerto también ofrece ventajas. Las principales ciudades de los municipios de Lázaro Cárdenas, Michoacán, y la Unión, Guerrero, permiten disponer de una oferta básica de recursos humanos, Lázaro Cárdenas ofrece condiciones de vida urbana adecuada para recibir la inmigración que genera la dinámica de desarrollo que tiene la región.

La población actual de Lázaro Cárdenas es de 134,969 habitantes con un crecimiento poblacional debido al desarrollo industrial de la región.

Para atender las necesidades de la zona, se creó el FIDELAC (Fideicomiso Ciudad Lázaro Cárdenas), cuyo objetivo es la urbanización para uso industrial, mejoramiento urbano, operación y mantenimiento de servicio público y elaboración de estudios-regionales y de ingeniería urbana.

La urbanización se ha hecho por etapas, de acuerdo al modelo urbano y sus proyectos de usos del suelo, vialidad, infraestructura, redes de servicio y la ubicación de equipamiento para el desarrollo armónico de la comunidad.

El diseño conceptual de los servicios permite determinar las características de los sistemas de agua potable, drenaje sanitario, pluvial e industrial.

El sistema de abastecimiento está integrado por una planta potabilizadora que se abastece de un canal y por tres tanques de almacenamiento y distribución de 3,000 metros cúbicos cada uno. El sistema de tratamientos de aguas residuales cuenta con dos plantas con capacidad de 280 litros/segundos..

Se cuenta con un hospital del Instituto Mexicano del Seguro Social, una clínica del ISSSTE, seis centros de la S.S.A. tres clínicas privadas y la Cruz Roja.

En la actualidad se encuentran diferentes empresas establecidas las cuales han generado un total de 5,522 empleos y una inversión de 1,133.53 millones de nuevos pesos.

Las empresas que operan son:

- a) Siderúrgica Lázaro Cárdenas, Las Truchas
- b) Fertilizantes Mexicanos.
- c) Productora Mexicana de Tubería.
- d) Grupo Industrial Nafinsa Kobel Steel.
- e) Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- f) Conasupo

g) Petróleos Mexicanos.

h) Minera Carbonífera Río Escondido.

i) COPSA

j) Tomo y Manufacturados S.A.

k) Aga de México S.A.

l) Infra del Centro S.A. de C.V.

m) Concretos Apasco S.A.

n) Equimako S.A.

Véase cuadro No.4, Las siguientes empresas se encuentran en negociación:

a) Clasificados Crom

b) Refinería de Mexicanos.

CUADRO No.4
EMPRESAS EN OPERACION DEL PUERTO DE LAZARO CARDENAS, MICIL.
 (millones de pesos)

Empresa	Giro	Inversión	Empleo generado
Tornos y manufacturados S.A.: de C.V.:	Fabricación, venta y reparación de equipo industrial	80.00	165
AGA de México S.A.	Producción de Gases industriales, medicinales electrodos y maquinas para soldar.	332.00	13
Infra del Centro S.A. de C. V.	Fabricación venta y reparación de equipo industrial	160.00	15
Concretos Apasco S.A. de C. V.	Elaboración, distribución de concreto premezclado	335.00	510
Equimaco S.A.	Distribución de maq. pesada refacciones y servicio.	504.00	25

EMPRESA EN CONSTRUCCION Y PROYECTO

Empresa empleos gen	Giro	proyecto	construcción	
Agrocibas S.A. de C.V.	Procesadora de productos agrícolas de exportación	(-)	si	33
Reemape S.A. de C.V.	Compra, venta y reparación de maquinaria pasada	(-)	si	43
Inmobiliaria Ocho S.A. de C. V.	Almacenamiento y distribución de combustible	si	(-)	(-)

Existen dos empresas las cuales ya se encuentran en proceso de construcción, quedando solamente una empresa en proyecto de adquirir terreno, siendo las siguientes:

CONSTRUCCION

- a) Agrocribas S.A. de C.V.
- b) REMMAPE S.A. de C.V.

PROYECTO

- a) Inmobiliaria Ocho S.A. de C.V.

En materia de educación y actividades culturales, recreativas y deportivas, cuenta con varios jardines de niños, 16 escuelas primarias, 5 secundarias, 1 preparatoria y 4 centros de educación tecnológica.

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA

El puerto cuenta con una población económicamente activa (PEA) de 37,112 compuesta de 29,289 hombres y 7,823 mujeres.

Dicho rubro ha ido creciendo paulatinamente. Este incremento se debe al inicio del desarrollo de los yacimientos de hierro de las Truchas, implementación de la estructura vial, ejecución de las obras de riego del sistema José Ma. Morelos, establecimiento de varias otras empresas; la construcción de las instalaciones del puerto industrial y el posterior asentamiento de manufactureras.

La población económicamente activa, representó en 1990 el 27.50% del total de sus habitantes, y se ubicó principalmente en el sector secundario, los sectores primario y terciario representaron el segundo y tercer lugar respectivamente, con un índice muy bajo de desarrollo. (ver cuadro No. 5)

CUADRO No.5
POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA POR SECTOR ECONOMICO
 (cifras a 1990)

SECTOR	POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA	%
a) Primario	3,771	10.16
b) Secundario	15,395	41.48
c) Terciario	9,838	26.50
No especificados	8,108	21.84
TOTAL.	37,112	100.00

FUENTE: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Anuario Estadístico del Estado de Morelia " México, 1990.

CAPITULO V
ESTRUCTURA ACTUAL Y PERSPECTIVAS DEL CRECIMIENTO
PORTUARIO

México cuenta con una excelente ubicación geográfica, por lo que se convierte en un vínculo natural entre los países de América del Norte, Centro , y Sudamérica. Además de estar muy bien ubicado, el país forma parte de una de la mayores y más dinámicas zonas comerciales del mundo. La superficie total de muelles, asciende a 10,000 kilómetros cuadrados, 45% en el Pacífico; 55% en el Golfo de México y el Caribe.

Por lo que respecta al volumen de carga en los últimos años, el sistema portuario nacional movilizó carga de la siguiente manera:

Productos	año	Volumen en millones toneladas
Petróleo y derivados manejados por PEMEX	1991	118.7
minerales (sal, yeso, roca fosfórica)***	1992	30.1
carga general (grancles agrícola)	1993	28.4
Total		177.2

De los 28.4 millones movilizados en 1993, el 69% fue operado en los diferentes puertos y parques del país, dentro de los que destacan Lázaro Cárdenas, Michoacán y Altamira Tamaulipas. A continuación se detalla el punto arriba señalado:

Lázaro Cárdenas, Michoacán	22%
Altamira, Tamaulipas	14%
Veracruz	21%
Manzanillo	12%
TOTAL	69%

***operados a través de terminales privadas fuera de los puertos principales.

A pesar de los avances que se han hecho en los puertos y parques industriales, la actividad portuaria en México es muy deficiente. El sistema portuario nacional requiere niveles de competitividad y eficiencia exigidos por la apertura comercial y por la globalización de la economía mundial.

Para lograr una mejor operación de los puertos es necesario que se apoyen en diversos aspectos, mismos que en algunos casos ya se están realizando destacando los siguientes:

I.- Además de los cambios en los sistemas portuarios existen cambios en:

- 1) Desregulación de transporte carretero;
- 2) La expansión y mejoramiento de la red de carreteras, como resultado de las inversiones de gobierno y del sector privado;
- 3) Mejoramiento de la red ferroviaria (pronta privatización).

II.- En los últimos cinco años el gobierno federal ha efectuado inversiones en infraestructura portuaria básica que ayudará a incrementar las tasas de crecimiento en los volúmenes operados en el futuro.

III.- Modificación a la ley de navegación en donde se establece la promoción y desregulación de las actividades de la marina mercante. Esta ley establece un nuevo marco jurídico, que se adecúa con flexibilidad al entorno internacional y ofrece la seguridad necesaria para facilitar el comercio nacional por la vía marítima.

IV.- Se están empezando a dar cambios en la estructura legal y organización de los puertos, es decir, se está dando mayor impulso a las API, las cuales se definieron en capítulos anteriores.

Un elemento sumamente importante que se está empezando a modificar con el fin de dar mayor impulso a los puertos, es el modelo de organización institucional del sistema portuario. Dicho modelo empieza a tener una serie de modificaciones, que son:

I.-) Redefinir el papel del estado en la actividad portuario, es decir, el gobierno deja de participar en la administración de los puertos. Así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios, trayendo como consecuencia que el estado será exclusivamente supervisor.

2.-) Descentralizar la administración de los puertos, es decir, cada puerto tendrá su propia administración portuaria (APIS) por lo que así el sistema portuario estará conformado por puertos financieramente eficientes que compitan entre sí.

3.-) Promover la participación de los sectores privado y social en todos los renglones de la actividad portuaria.

4.-) Simplificar la normatividad con el fin de eliminar regulaciones innecesarias y redundantes.

5.-) Eliminar las barreras de entrada con el fin de que todas las empresas deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, en un ambiente altamente competitivo en el puerto.

6.-) Establecer un mecanismo: la comisión consultiva del puerto, la cual se encargara de orientar a las autoridades estatales, municipales, cámaras regionales y los usuarios, con el fin de poder participar en la promoción de desarrollo del puerto y cuidar aquellos aspectos que afecten la actividad económica y urbana, o el equilibrio ecológico de la localidad en que se ubique.

Todos los cambios arriba señalados se encuentran en la ley de puertos.

En el mes de noviembre de 1993, se constituyo la primera API en Puerto Madero, Chiapas iniciando así la descentralización del sistema portuario nacional.

Poco a poco se han empezado a dar las licitaciones públicas, para acelerar la privatización en la operación de los puertos. Al respecto las empresas más interesadas son entre otras: "Representantes del sector privado informaron que grandes consorcios Japoneses, Estadounidenses y Europeos, como Hunday P&O, Internacional Contaire Terminal Services, Estibadores Services of América y Flanagan Chipong, estarían interesados en rutas y puertos como Veracruz, Manzanillo y Altamira."(El Financiero).

Las licitaciones para la privatización de los Puertos de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual publicó en el Diario Oficial de la Federación las bases para los dos primeros concursos públicos internacionales que abrirán al capital privado la prestación de servicios en el sistema portuario nacional, tal y como lo anunciara el titular del ramo, Carlos Ruiz Sacristán.

El proceso de apertura a la iniciativa privada será inicialmente en los cuatro puertos más importantes del país: Altamira, Tamaulipas; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Manzanillo, Colima, y Veracruz, Veracruz.

La primera convocatoria incluye el concurso de tres terminales de contenedores en Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Veracruz, y dos instalaciones de usos múltiples con equipo especializado para el manejo de contenedores en Altamira. La segunda licitación se refiere a cuatro instalaciones de usos múltiples: dos en Manzanillo y dos en Lázaro Cárdenas.

A través de un comunicado la SCT precisó que en cada concurso se establece un contrato de cesión parcial de derechos de uso, aprovechamiento y explotación de terminales e instalaciones, así como la venta de los equipos, propiedad del gobierno federal, necesarios para su operación. En los concursos podrán participar inversionistas nacionales y extranjeros que cumplan con los requisitos de seriedad profesional y solvencia económica que establecen las bases de licitación.

Asimismo, la cesión parcial de derechos se otorgará únicamente a empresas mexicanas en las que puede participar capital de origen extranjero. Los plazos de concesión serán de 20 años en el caso de las terminales de contenedores y de 15 en las instalaciones de usos múltiples, excepto los de Altamira, que cuentan con equipo especializado para manejar contenedores, por lo que tendrán una duración de 20 años.

La dependencia explicó que el proceso de licitación se desarrollará a lo largo de 26 semanas, a partir de este lunes, en cuatro etapas: publicación de convocatorias, calificación e inscripción de interesados, evaluación de las propuestas y procedimientos de fallo y adjudicación.

En cada una de esas etapas, los participantes podrán solicitar la información que requieran tanto a la SCT como a Ingeniería Financiera Bancomer, que actúa como agente coordinador del proceso.

Posteriormente precisó que entre los elementos de juicio que se tendrán en cuenta para determinar a los ganadores, figuran la capacidad técnica, operativa administrativa, el plan operativo y de negocios que presente cada participante, así como el plan y la estrategia laboral indispensables para la modernización de las terminales marítimas.

Habiendo cumplido con esos requisitos, el ganador será aquel cuya propuesta económica ofrezca a la administración portuaria respectiva las mejores condiciones para el desarrollo del puerto, de conformidad con lo establecido en las bases del concurso.

Los objetivos fundamentales de las licitaciones son aumentar la eficiencia y competitividad de los servicios portuarios, a fin de crear nuevos empleos, ampliar la planta productiva e impulsar el desarrollo regional.

El interés que ha surgido por parte de las empresas internacionales, en las licitaciones es que las ventajas comparativas con las que cuenta México son favorables, por ejemplo: mano de obra calificada y de relativo bajo costo, recursos naturales suficientes, infraestructura industrial en proceso de modernización, infraestructura de transporte terrestre y en plena etapa de adecuación y reestructuración.

Dentro de esta nueva etapa que vivirán los puertos cabe señalar que se deben dar estímulos importantes a las empresas nacionales que se encuentran en éstos. Lo anterior obedece a que las concesiones que se dan a las APIS es de hasta 50 años, pudiéndose renovar por el mismo periodo, trayendo como consecuencia que las empresas nacionales empiecen a tener problemas en cuanto a competencia, productividad y generación de empleos.

Las perspectivas que se empiezan a generar con esta determinación por parte del gobierno, es empezar a apoyar a empresas con un gran capital para invertir en los puertos, trayendo como consecuencia que se eleven las tarifas de permanencia en el puerto.

Dentro de la modernización portuaria que requiere el país, es importante señalar que existen dos tipos de gastos:

1) los portuarios que son las cuotas pagadas por el ataque y desataque de los navíos en los puertos.

2) los efectuados durante la estadía del puerto, como son, los derechos del puerto, derechos y balizamiento, pilotaje, remolque, amarre, servicio de lanchas, muellaje, alquiler de carro, bollas de amarre, impuestos portuarios o pagos de aduana, tarifas por cuaresma.

Todos los tipos de gasto serán diferentes en los puertos, aunque tengan el mismo lugar de origen.

Es importante señalar que la privatización de los puertos, que comenzó a principios de 1992 traerá una mayor dependencia hacia los países industrializados (E.U. y Japón). Cabe mencionar que la privatización de los puertos dejarían alrededor de 500 millones de dólares.

La privatización de los puertos nacionales ha despertado controversia entre diversos sectores de la economía, la cual se ha manifestado a través de notas y opiniones hemerográficas de las cuales se incluyen enseguida los encabezados de algunas de este trabajo.

Pondrán a la venta toda la red de servicios portuarios.
Mayor eficiencia, en beneficio del comercio exterior, la meta
EL UNIVERSAL. México.D.F. jueves 3 de septiembre de 1992.pp.1

Se privatiza todo el sistema portuario del país.
Terminales, 10 empresas y Fondepport
Como primer paso saldrán a la venta Puertos Mexicanos y el fideicomiso
El gobierno busca mayor eficiencia y beneficiar al exportador
La SCT transfirió a Hacienda 12 las entidades para su desincorporación.
EL HERALDO DE MEXICO. México, D.F. jueves 3 de septiembre de 1992.pp.1-A

Se inicia la etapa de privatización del sistema portuario nacional.
Hacerlo más eficiente para apoyar al comercio exterior, la meta: SHCP y SCT.
EL ECONOMISTA, Jueves 3 de septiembre de 1992. pp23

Se privatizarán todos los puertos
hacienda venderá instalaciones y servicios a nacionales y extranjeros
Diario de México, jueves 3 de Septiembre de 1992. pp.1,6.

El sistema portuario pasará a cargo de la Secretaría de Hacienda, acuerda CSG.
uno mas uno, jueves 3 de septiembre de 1992. pp. 17.

Comunicado de la SHyCP. y SCT.
Se inicia la privatización del sistema portuario nacional.
Respeto a los derechos de los trabajadores en la privatización del sistema portuario.
EL DÍA, Jueves 3 de septiembre de 1992. pp.6 y 11.

Sistema Portuario
Los retos de la Modernización Portuaria
Financiero, miércoles 6 de abril de 1994. pp.19A

La privatización dejará al gobierno 500mdd: compañías navieras
Precio justo a los puertos mexicanos, exigen importadores y exportadores
Hasta en 50% se dispararán las tarifas portuarias
El Financiero, martes 24 de enero de 1995. pp.23

TRANSPORTE MARITIMO
PUERTOS E INDUSTRIA MARITIMA
Los costos Portuarios en el Marco de la Privatización.
El Financiero, miércoles 6 de abril de 1994. pp.18A

Finalmente cabe destacar que a pesar de las diversas opiniones en contra la política de privatización de los puertos, sigue adelante.(al final de la página)

CONCLUSIONES

1.-El sistema portuario nacional está constituido por 30 puertos comerciales de diversos tamaños, los cuales constituyen una frontera política, ya que los barcos que entran en estos provienen de alta mar, zona que es internacional. Estos puertos son fuente de economía del país, ya que a través de estos son por los que entran y salen productos al exterior.

2.-Dentro del desarrollo portuario nacional se manejan dos periodos importantes, el primero es el sexenio de 1970 - 1976, y el segundo de 1988 -1994. Se consideran importantes ya que aquí es donde nace y se extingue un fideicomiso creado para dar un mayor impulso al desarrollo portuario, dicho fideicomiso se denomina: Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT). Dicho Fondo, se creó en el año de 1975, para construir de acuerdo a Decreto Presidencial emitido en 1974, dos puertos de altura: Lázaro Cárdenas y Altamira. Estos puertos son los más grandes del país, el puerto de Lázaro Cárdenas , Michoacan comunica hacia el Pacífico con Japón, y Altamira, Tamaulipas en el Golfo de México con Europa.

3.-El fin de estos puertos es de promover el desarrollo de los litorales del país, así como también la localización y estudios orientados a determinar la conveniencia de establecer nuevos polos de desarrollo portuario. La cabeza de este sector es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el órgano fiduciario, es el Banco Nacional de Obras Públicas (BANOBRAS). Dentro de las funciones principales del Fondeport se encuentran, la infraestructura urbano - industrial; infraestructura portuaria y comunicación marítima. El Fondeport cuenta con tres programas que son los puertos industriales, parques industriales y marinas.

4.- México posee un extenso litoral, en el que se alcanzan los 10,000 km² portuarios, en donde se ha desarrollado un sistema portuario con una infraestructura básica para el desarrollo del país; sin embargo, cuando para los países industrializados los puertos significan progreso, en México han entrado en crisis, debido a su ineficiente transporte marítimo y sus inadecuadas instalaciones portuarias. En la década de los ochentas se empieza a dar una crisis portuaria, debido a: una inadecuada organización, deficiencia en el mantenimiento y dragado y una mínima integración con los demás medios de transporte; sin embargo, se intenta vincular el transporte marítimo y terrestre y los puertos se convierten en algo primordial en el intercambio de comercio internacional. Dada la fuerte competencia, el gobierno federal decide continuar con el proceso de modernización y reorganización del sistema portuario nacional.

5.-El sistema portuario se ha venido manejando en los Planes Nacionales de Desarrollo en diversos aspectos, destacándose la creación en 1970 de la Comisión Coordinadora de Puertos; aprobación del proyecto de presupuesto; fortalecimiento del sistema portuario, programas integrados, el desarrollo de la Marina Mercante; ampliación del comercio de cabotaje; consolidación de la primera etapa de los puertos de altura; la construcción de las terminales, aumentar la capacidad del sistema portuario - marítimo para satisfacer las necesidades de transporte de personas y mercancías, entre otros.

6.-Existen Organismos y leyes portuarias como son: Puertos Mexicanos, Las administraciones Portuarias Integrales (API), la Marina Mercante, la Ley Portuaria y la Comisión Consultiva del Puerto, todas son y han sido importantes, ya que éstos son los que determinan todas las necesidades, leyes, reglamentos, etcétera que ayudan al buen funcionamiento de los Puertos. Todos los organismos son relevantes, pero actualmente las APIS son las que mayor impulso han tenido. Han recibido el apoyo total del Gobierno, ya que estas administraciones son de carácter privado. su función esencial es tener el control administrativo del Puerto. Este organismo es creado por la Ley de Puertos.

7.-El Fondeport, ha dado al puerto de Altamira desde su construcción fuerte impulso que se tradujo en un desarrollo portuario prometedo, debido a la ubicación de las industrias allí existentes; por la relación que hay entre el tráfico marítimo y terrestre, que permite acceso directo de materias primas, la salida y distribución de los productos terminales. El puerto industrial de Altamira cuenta con aproximadamente 12,000 hectáreas de las cuales 8,300 son para uso industrial, 2,000 para uso urbano y servicios, y alrededor de 1,400 para protección ecológica. Existe un elemento muy importante para el crecimiento económico del puerto industrial de Altamira, que es su mano de obra especializada o semi-especializada, la cual no requiere de largos períodos de entrenamiento, por lo que no representa un problema de adaptación al trabajo industrial. El puerto de Altamira representa una atracción importante que es la industria maquiladora, esto se debe a la vinculación marítima que hay con los Estados Unidos, de dicha industria se espera un crecimiento importante.

8.-Por lo que respecta a la instalación del puerto Industrial de Lázaro Cárdenas, Michoacán ofrece a la industria una serie de ventajas como por ejemplo, la comercialización de los productos dentro de una eficiente operación portuaria. El entorno urbano del puerto ofrece ventajas, ya que se dispone de una oferta básica de recursos humanos, de condiciones de vida adecuadas para recibir la inmigración que genera la dinámica de desarrollo de la región. La oferta de los servicios portuarios va creciendo antes que la demanda. Por su excelente ubicación geográfica el puerto de Lázaro Cárdenas se convierte en un vínculo económico fuerte entre México y los países de América del Norte, Centroamérica y Sudamérica.

9.-Puede concluirse que a pesar del impulso que se ha dado a los puertos y parques industriales, el sistema portuario nacional todavía está muy por debajo de los niveles de competitividad y eficiencia exigidas por la apertura comercial.

10.-La modificación al modelo de organización institucional en cuanto a privatización se refiere, se ha empezado a dar desde la creación de las APIS, ya que al modificarse dicho modelo, el gobierno deja de participar en la administración de los puertos.

11.-La privatización de los puertos ha despertado gran interés al capital nacional y extranjero por múltiples razones, entre otras, por las grandes oportunidades económicas que ofrece al transporte marítimo de carga. La privatización de los puertos traerá como consecuencia una mayor dependencia hacia los países industriales como lo son, Estados Unidos, Canadá, Alemania, y Japón, ya que las empresas interesadas en la compra de los puertos son en su mayoría originarias de estos países. Con la privatización las empresas nacionales podrían tener algunos problemas, como son: la competitividad en cuanto a la mano de obra calificada

12.-El FONDEPORT durante su operación tuvo gran importancia, pero la crisis por la que atraviesa el país a lo largo de los dos últimos sexenios, se refleja en la existencia de la administración pública, dado que se empieza a dar un proceso de extinción en los puertos, sabiendo que es vital que el gobierno siga manejando el control total de los estos, y no solamente de aquéllos puertos que maneja el fideicomiso sino todos en general, ya que son vitales para el desarrollo económico, los ingresos que dejan estos son considerables, por lo que, no deberían privatizarse.

Por lo anterior cabe destacar que no deberían desaparecer aquéllos organismos que fueron creados con el fin de dar un impulso mayor al desarrollo portuario.

A pesar de las múltiples opiniones en contra, el gobierno continúa con la política de venta de los puertos, ya que esta operación es parte fundamental del modelo neoliberal, por lo que no se vislumbra razón por la cual el gobierno cambió sus propósitos, los cuáles no son benéficos para el país.

GLOSARIO DE TERMINOS EMPLEADOS

ABRIGO MARITIMO :

Area maritima natural o artificial que sirve de proteccion a las embarcaciones contra los fenomenos naturales que afectan al mar.

ATACADERO :

Estructura a la cual se puede arrimar y amarrar una embarcacion.

ALTURA :

Término relativo a alta mar.

BALIZA :

Señal fija flotante que marca bajos, veriles, canales, direcciones y otros puntos que se desca señalar.

CABOTAJE: Transporte maritimo de carga y de personas entre puntos del mismo país.

CALADO: Distancia vertical entre la línea de flotación y la base de la quilla.

CANAL: Parte más profunda navegable de un río, bahía, etcétera, Corte artificial en tierra o adentro del agua para formar una vía navegable.

CIABOGA : Vuelta o giro que hacen las embarcaciones o marcha atrás de las mismas.

CONTENEDOR : Caja prismática de sección cuadrada o rectangular, en la que se guardan mercancías para facilitar su manejo, su preservación y su transporte.

DARSENA :

Area de agua protegida contra la acción del oleaje y con la extensión y profundidad adecuadas, para que las embarcaciones realicen las maniobras de atraque, desatraque y ciaboga con seguridad.

DERECHO PORTUARIO :

El pago que hace una embarcación por su entrada, estancia en el puerto y por el uso de sus instalaciones.

DRAGADO :

Operación consistente en excavar o limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, etcétera.

ESCOLLERA :

Estructura que se construye en la desembocadura de una corriente para encauzarla y evitar azolves en el canal de navegación.

ESPIGON: Estructura protectora de las costas, construída generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el acarreo del litoral o para retardar la erosión.

LITORAL :

Costa u orilla del mar.

MUELLE :

Obra de atraque para embarcaciones, sobre el que se efectúan operaciones de carga y descarga de mercancías y de embarques de pasajeros.

PLANEACION PORTUARIA :

Consiste en guiar un sistema nacional para prever la creación o desarrollo de un puerto, tomando en cuenta la multiplicidad de actividades que se realicen en el lugar propuesto, a las escalas internacionales, nacionales, regionales y locales.

PUERTO :

Conjunto de obras construidas en la costa, en las riberas de un río o en una laguna o canal en un lugar que proporcione abrigo seguro a las embarcaciones, que dispone de instalaciones y de servicios para la transferencia de carga y de pasajeros de mar a tierra y viceversa, que está respaldado por una zona de influencia económica y cuyas condiciones urbanas garantizan salud y bienestar social.

PUERTO INTERIOR :

Instalaciones para dar servicio a las embarcaciones de navegación interior. El que se construye tierra adentro cerca o lejos de la costa, aprovechando mejores condiciones de abrigo y las naturales propias de la vía navegable de que se trate.

RECINTO PORTUARIO :

Está constituido por áreas de agua y tierra que comprenden obras exteriores, antepuertos, dársenas, obras de atraque, almacenamiento y otras instalaciones para construir y reparar barcos, así como las oficinas administrativas correspondientes a la operación portuaria.

ROMPEOLAS :

Estructura que protege contra las olas y contra el azolve, a un área costera, puerto, bahía o atracadero.

RO-RO :

Transferencia por rodamiento (Roll-on-Roll/off). Sistema de transportación marítima que se efectúa con embarcaciones especialmente construidas para la carga de muelles a barco o viceversa, entre y salga sobre elementos rodantes.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- ANDRADE Salvarría, Juan Carlos
" La importancia del sistema portuario en el desarrollo económico de México."
Ed. El Economista Mexicano. Vol. 9 No. 2
México, 1973.
- 2.- Censo Nacional de Población y Vivienda 1990
Ed. INEGI
México, 1990
- 3.- Diario Oficial de la Federación
Viernes 30 de mayo de 1975
México, D. F.
- 4.- Diario Oficial de la Federación
7 de septiembre de 1992
México, D.F.
- 5.- Estudios sobre la comercialización de Fondeport en el puerto industrial de
Altamira, Tamps.
Ed. Fondeport
México, 1985.
- 6.- FONDEPORT
Ed. S.C.T.
México, 1987
- 7.- Informe de Comité Técnico y Distribución de Fondos
Ed. Fondeport
México, 1988.
- 8.- Madrid, Hurtado Miguel de la
"Memoria: gira prioridades Nacionales, sistema Portuario y Desarrollo Nacional
Ed. PRI
México 1982
pp. 329.

9.-Madrid, Hurtado Miguel de la
Prioridades Nacionales : Puertos Mexicanos"
Ed. PRI
México, 1982
pp.31

10.-Manual de Organización y métodos de Fondepport
Ed. PRI

11.- Memoria Hemerográfica
Ed.. Fondepport
México, 1979

12.- México. S.C.T.
"Política y programas de desarrollo portuario 1979-1982"
Ed. S.C.T.
México, 1979
pp. 341

13.- ORTIZ, Federico
"Los puertos mexicanos"
Ed. F.C.E.
México 1970

14.- Presupuesto de Egresos de la Federación
Ed.. S.H.C.P.
México, 1970-1976

15.-Programa Operativo Anual 1989-1994
Fondepport, 1993

16.- RANGEL, Couto Hugo
"La planeación Portuaria de México"
Ed.. El Economista Mexicano Vol. 6 No.9-10

17.- S.P.P."Antología de la planeación en México: 1917-1985
"Ed.F.C.E.
México, 1985
pp. 429

18.- S.P.P."Plan Nacional de Desarrollo 1970-1976
"México, 1970

19.- S.P.P."Plan Global de Desarrollo 1980-1986
"Ed. Bosillo
México, 1980
pp. 543

20.- S.P.P."Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988
"Ed. S.P.P.
México, 1983
pp. 431

21.- S.P.P."Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994
"Ed. S.P.P.
México, 1989
pp. 143

22.-Secretaría de la Presidencia
"Comisión Coordinadora de Puertos"
Ed. Cuadernos de documentación
México, 1972 ;
pp.87

23.- Tercer ciclo de Conferencias sobre el medio marítimo y portuario.
Ed. Colegio de Marinos de Tamaulipas A.C.
México, 1989.