

16  
2ef.



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

CAMPUS ARAGON  
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

" LA POLITICA DE APERTURA COMERCIAL EN  
MEXICO, EL IMPULSO AL PROCESO DE  
MODERNIZACION DEL PUERTO DE VERACRUZ "  
( 1991-1996 )

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A N :

**CRUZ CAMARGO, ALEJANDRA GUADALUPE  
JACOBO TREJO AIDA**

ASESOR:  
MTRO. JAIME LLANOS MARTINEZ

San Juan de Aragón, Edo. de México Agosto de 1997

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

LA POLÍTICA DE APERTURA COMERCIAL EN MÉXICO.  
EL IMPULSO AL PROCESO DE MODERNIZACIÓN  
DEL PUERTO DE VERACRUZ 1991-1996

**" La Política de Apertura Comercial en México. El impulso al Proceso  
de Modernización del Puerto de Veracruz  
1991-1996"**

LA POLÍTICA DE APERTURA COMERCIAL EN MEXICO.  
EL IMPULSO AL PROCESO DE MODERNIZACIÓN  
DEL PUERTO DE VERACRUZ (1939-1996)

**DEDICATORIAS**

**A mis padres y Hermanos :**

Quienes me enseñaron que todo puede ser posible por medio del sentir, la cultura y el trabajo. Y por que sin ustedes jamas lo hubiera logrado.

Con todo cariño y agradecimiento.

**A Consol Export, S.A. (Amigos y Compañeros)  
Kawasaki Kisen de México, S.A. (Lic. Roberto Michel)  
Mar Servicios, S.A (Lic. José E. Fabela) :**

Gracias, por haber hecho de este sueño la más hermosa de mis realidades.

**A José Ramos Márquez :**

Mi mejor amigo y gran compañero, por tu honestidad, paciencia y comprensión.

**Jaime Llanos Martínez :**

Tú, que nos apoyaste con tus conocimientos, y nos diste la confianza, seguridad y una amistad sincera combinando tu experiencia, nos ayudaste a alcanzar una de nuestras metas más deseadas en nuestras vidas.

Gracias por ser Maestro y Amigo.

## INDICE

### "La política de apertura comercial en México. El impulso al proceso de modernización del Puerto de Veracruz 1981 - 1995"

#### Introducción

	Pags.
<b>1.- Neoliberalismo</b>	
1.1. Liberalismo	16
1.1.1 Neoliberalismo	17
<b>1.2 Estados Unidos e Inglaterra, modelo Neoliberal</b>	
1.2.1 Reino Unido	22
1.2.2 Estados Unidos de Norteamérica	24
<b>1.3 La aplicación de programas de corte Neoliberal en América Latina</b>	
1.3.1 Argentina	27
1.3.2 Chile	31
<b>1.4 El modelo de apertura en México (1987-1995)</b>	
1.4.1 Del proteccionismo a la apertura	34
1.4.2 El interés Nacional	36
<b>2.- Infraestructura Portuaria</b>	
<b>2.1 La infraestructura portuaria de México</b>	<b>43</b>
<b>2.2 Infraestructura y servicios conexos</b>	<b>49</b>
<b>2.3 Programa de modernización industrial</b>	<b>52</b>
<b>2.4 Instalaciones y servicios del Puerto de Veracruz</b>	<b>58</b>
2.4.1 Estructura y Funcionamiento de la Aduana	59

### **3.- Modernización de la Operación Portuaria**

3.1 La infraestructura modificada a nivel nacional en la administración Portuaria y su financiamiento	64
3.2 Avances a la apertura comercial	68
3.3 Requisa aplicada al Puerto de Veracruz (1991)	
3.3.1 Administración Portuaria Integral	71
3.3.2 Estructura y organización de APIVER	72
3.3.3 Objetivos marcados por la Administración Portuaria Integral de Veracruz	75
3.4 Desarrollo integral logrado	77

### **4.- Perspectivas al crecimiento del transporte marítimo en el Puerto de Veracruz**

4.1 Diagnóstico del tráfico comercial	82
4.2 Diseño de una política global de transporte	86
4.3 Mejoramiento en el desarrollo tecnológico en el sector comercio	89
4.4 Perspectivas del Puerto de Veracruz en el marco de la apertura comercial	93

**- Conclusiones** 98

**- Bibliografía y Hemerografía** 103

LA POLÍTICA DE APERTURA COMERCIAL EN MÉXICO.  
EL IMPULSO AL PROCESO DE MODERNIZACIÓN  
DEL PUERTO DE VERACRUZ (1991-1994)

## INTRODUCCION

## **INTRODUCCION**

En esta última década del Siglo XX el Puerto de Veracruz ha pasado por cambios estructurales muy importantes en su organización y operación. En los últimos años ha tenido una diversificación de sus mercados como consecuencia de un mejor servicio ; la apertura del País al Comercio Internacional ha proporcionado junto con el impulso de las nuevas empresas del Puerto incrementos significativos en el volumen de carga y de productividad.

El objetivo principal del presente trabajo es el estudio de la infraestructura y tráfico Comercial en el Puerto de Veracruz a finales de los años 80 's y principios de los años 90's que especifica el periodo de modernización de la Infraestructura Portuaria. Con base en un análisis de la información adquirida, el estudio parte de considerar que el concepto Neoliberal constituye una razón fundamental en el Puerto que responde a la necesidad de continuar el desarrollo favorable para la inversión y el comercio Exterior.

La Política de Apertura Comercial es la variable externa del proyecto que toda Nación define en determinado momento de su desarrollo histórico, como parte integral de dicho proyecto, la Política de Apertura debe responder a las aspiraciones de seguridad y necesidades Económicas del País.

En este sentido dirigirse hacia la exportación en nuestros días es un objetivo ambicioso que debe elaborar detallados planes de negocios; de esta manera para estar en condiciones para aprovechar con frecuencia tales oportunidades es necesario contar con ciertos puntos los cuales se desarrollan en los siguientes capítulos.

El primer capítulo trata el panorama Internacional basado en la Política Económica que aplicaron los países desarrollados tales como E.U.A. e Inglaterra; y la forma que retomaron algunos países de América Latina como los son Chile, Argentina y no menos importante México, buscando lograr beneficios semejantes a los que se propusieron países líderes en ese momento. El ritmo de crecimiento de América Latina en su conjunto, ha permitido desarrollar las fuerzas productivas acrecentando la capacidad de producción y transformando la planta Industrial y la tecnología incrementando la productividad de las empresas. Este panorama de modernización consiste en combinar la iniciativa empresarial integrando la colaboración entre el sector público y el sector privado como base al desarrollo tecnológico a largo plazo.

El Neoliberalismo como corriente Económica constituye una adopción fundamental dentro de las necesidades Económicas de cada nación, las cuales son fundamentadas al mejoramiento de la inversión y modernización en el ámbito de Comercio Internacional, donde se enfoca a elementos que permiten el desarrollo de una recuperación de credibilidad para un clima favorable en las relaciones de intercambio Comercial. Esta nueva forma de desarrollo que nace a finales del segundo tercio del presente siglo contribuye a inducir la localización de actividades productivas en materia comercial; así mismo destaca las acciones preventivas que permiten compensar los efectos derivados de la modificación del sistema .

En México la idea de impulsar no se centró únicamente en la promoción del Comercio sino que las facultades que existían para ello tenía que pensarse en acuerdos más específicos; referente a una concentración y dispersión de los servicios que debían incluir el desarrollo de nuevas terminales que resultaran indispensables por razones de conveniencia regional y nacional buscando una especialización de la misma y una combinación uniforme de las funciones portuarias.

El propósito fundamental de los anterior está desarrollado en el siguiente Capítulo que habla de la Infraestructura Portuaria a nivel Nacional, junto con los servicios y el programa de modernización Industrial en las instalaciones de los Puertos, concretando en el Puerto de Veracruz. Gracias a la localización estratégica, a la infraestructura portuaria, recursos naturales y apoyo de la iniciativa privada; México se ha beneficiado por estar situado en la zona más importante comercial debido a estar entre la conexión del Norte y Sur de América, esto hace que exista una Apertura Comercial amplia sustentada en el crecimiento económico enfocándonos en el proceso de modernización Económica basado en el aprovechamiento y la expansión; en el mejoramiento de la Infraestructura de las comunicaciones y transportes.

Estos principios de modernización a la operación portuaria se le da mayor importancia en un tercer capítulo en donde se menciona cómo en los últimos años el Puerto de Veracruz ha tenido grandes transformaciones, dando mayor enfoque al periodo correspondiente de 1991, año en que se realizó un cambio total al esquema operativo del Puerto de Veracruz dando con ello la privatización de los servicios de maniobras de carga y descarga entre otros; agilizando con esto las operaciones y servicios del Puerto, cambio marcado por la creación de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, creada como una empresa pública que asume las funciones de administración que habían sido proporcionadas por el Gobierno Federal incluyendo la planeación, construcción y promoción del Puerto y sus instalaciones.

El último capítulo hace referencia a que la especialización y los avances tecnológicos en el transporte marítimo exista un mejoramiento adecuado a una Política global de transporte como parte fundamental de la gama de servicios e importancia vital en el movimiento de mercancía, este nuevo desarrollo da mayores perspectivas al crecimiento del transporte marítimo en el Puerto de Veracruz.

La identificación precisa de estos nuevos objetivos basado en la autosuficiencia Económica de la Nación (autarquía) ha llevado a la identificación precisa que imprime una nueva dinámica de Apertura Comercial en México, lo cual se ha multiplicado en el Puerto de Veracruz intensificando las relaciones Internacionales con el mayor número de países y regiones posible para consolidar y fortalecer la capacidad Económica de México.

## CAPÍTULO I NEOLIBERALISMO

## **NEOLIBERALISMO**

### **Antecedentes Históricos.**

Para poder manifestar una idea del concepto Neoliberal es importante detenerse a considerar la amplitud del término y para ello es preciso retomar la corriente del liberalismo a fin de mostrar las bases para un entendimiento mejor.

#### **1.1. Liberalismo**

El liberalismo nace en el siglo XVIII, pero fue desarrollada en el siglo XIX ; el término derivó del concepto Liberal ,denominación política nacida alrededor de las Cortes de Cádiz para designar a los adversarios del absolutismo. El antecedente inmediato hay que buscarlo en la ilustración Francesa que formuló una proclama clásica en la declaración de los derechos del hombre y del ciudadano, algunos representantes de esto son : Charles Mostequeiu ( 1755), Jeremy Bentham (1832), Benedetto Croce (1890) entre otros. Las ideas del liberalismo pueden considerarse como el pleno desarrollo del proceso de una forma que manifiesta claridad transcendental.

En Inglaterra adquiere un claro significado político oponiéndose al conservador y en los diversos países Latinoamericanos viene a identificarse con antitradicionalismo.

En ese sentido el liberalismo se definía principalmente como un sistema filosófico, político, moral, económico que admitía la libertad como valor y la confunden con una independencia y autonomía absoluta del hombre en relación a todo valor sobre natural y trascendente.

Tal sistema respondía a las características esenciales del ideario Económico Liberal de total libertad de actuación económica y de fundamental no injerencia del Estado en el libre juego de las distintas fuerzas.

En el terreno de la Economía Internacional el Liberalismo considera al libre comercio como medio de lograr la mayor riqueza posible y el mejor ordenamiento de la economía mundial. A partir de esto se deduce una serie de consecuencias que podían definir el Liberalismo en su sentido más general.

Sin embargo, en el escenario internacional se comenzaba a vivir un nuevo orden mundial y debido a ello todas las posibles realizaciones y prácticas en materia de Liberalización Económica comenzaban a ser tan diversas y matizadas.

Así pues el sistema liberal no estuvo muy delimitado trayendo como consecuencias algunas contradicciones pero, claro debido a esto no es posible hacer una valoración o juicio único.

Sin embargo, los creyentes y seguidores de la magia en la Economía Internacional se negaban a creer el desencanto al constatar en la práctica sus enormes limitaciones no sólo para distribuir equitativamente los ingresos que se generaban, sino aun para producirlos. Así que comenzaron a idear no una nueva teoría sino a modificar términos en la que ya habían creado.

### **1.1.1 Neoliberalismo**

Según Adam Smith <sup>1</sup> y sus discípulos, la clave de la Organización Económica y Social así como la fuerza matriz que impulsa el desarrollo está en el egoísmo humano

---

<sup>1</sup> A. Smith, representante de una filosofía social individualista pura, aparece en su obra capital de economía política (*An Inquiry into the Nature Causes of the Wealth of Nations*, Londres 1776), mas que nada como un iniciador de nuevos métodos económicos.

- cuando la gente tenga más posibilidades de ganar, aumenta su disponibilidad para trabajar - es decir, el motor de la Economía radica en la ambición ilimitada de las personas.

Sin embargo, no podríamos vivir en una sociedad tan egoísta sería un gran problema y para superar esta situación Smith recurre a un mecanismo regulador: El Mercado, la competencia que crea el mercado viene a ser como una válvula reguladora de la Economía. Este nuevo concepto quiere y necesita un Estado sin proyecto y espacio totalmente sometido a las leyes del mercado pretende tan sólo asignarle el papel de vigilar y hacer cumplir las normas establecidas. Todos los defensores de esta teoría el Estado debe mantenerse totalmente ajeno a la dinámica de la economía ya que ella tiene sus propias leyes y la presencia estatal es nociva.

Por otro lado, también se debatía que el Estado no podía estar totalmente ausente de la Economía cayendo en un negativo estatismo por lo que su función la podía cumplir de tres formas:

**\* Como regulador mínimo:**

Limitarse a arbitrar y hacer cumplir las leyes establecidas "Estado Gendarme".

**\* Como regulador medio:**

No limitarse a hacer cumplir las leyes sino que trata también de estimular las exportaciones, proteger la producción del país, invierte en la renovación tecnológica de las empresas.

**\* Como regulador máximo:**

Se reserva la propiedad de las empresas más estratégicas e induce a la conquista de otros mercados y ayuda a las empresas en momentos de crisis.

Cabe señalar que esta clasificación no es estática. Los gobiernos cambiaban constantemente de posición sobre todo en momentos de crisis.

"El nombre Neoliberalismo nació tras una conferencia celebrada en París en 1938 por diferentes círculos liberales. La colaboración no pudo reprimirse antes de 1947, después de la reunión de la Mont Pèlerin Society, en donde los Estados estaban buscando un entendimiento que adaptara al mundo a una nueva situación."<sup>2</sup>

"El Neoliberalismo no significaba para unos innovación alguna de la vieja Filosofía Liberal ni de sus principios,"<sup>3</sup> sino que era una teoría desarrollada especialmente por economistas y no se caracterizaba por ser un sistema doctrinal cerrado con representantes clásicos, sino por una serie de opiniones cerradas sobre un núcleo de determinadas ideas acerca del orden Político - Económico.

"Se defiende sobre todo la Libertad Económica como requisito de la Política. En su virtud el Neoliberalismo es expresión de todas aquellas tendencias Económico - Político que defienden un Orden Económico en el cual es fundamental la libre competencia en el mercado y permite una intervención limitada del Estado en los terrenos jurídicos y económicos."<sup>4</sup> También es un movimiento intelectual y de Política Económica según Walter Lippman con su libro La Ciudad Libre, se opone en igual medida a los sistemas dictatoriales (fascistas o marxistas) y afirma el valor permanente del Liberalismo Económico fundado en el mecanismo de los precios, los contratos concluidos por los individuos libres en una libre competencia y la propiedad individual pero todo ello mediante el control mediante el Estado del mecanismo de los precios. En el Neoliberalismo también llama la atención sobre los peligros que existen debido a la preponderancia de la influencia directa del Estado en la Economía y se oponen a las fuertes tendencias colectivistas de hoy día. Acentúa la importancia de la libertad para la Economía y para el Estado, la libertad de elección del consumidor y del afán de ganancias y de beneficios en el mercado. (Ver cuadro 1).

<sup>2</sup> Gregorio Hiate. Neoliberalismo ¿Si ó No ?1994 Pág. 24.

<sup>3</sup> Rodolf Weiler . Neoliberalismo y Transformaciones del Estado .1990 Pág. 7 .El propósito principal existente es el conocimiento de la obra para el encaje en un panorama completo del tema.

<sup>4</sup> A. Parra Acotaciones pacíficas sobre el Modelo Neoliberal PRESENCIA 8-VIII-193

El Neoliberalismo defiende el mantenimiento de la competencia con el fin de que los movimientos de los precios se realicen a su costo más bajo. Se opone a que los sindicatos utilicen su posición de poder en el mercado de trabajo para imponer salarios no defendibles económicamente. Está contra toda política social que intervenga o entorpezca la autoayuda y fomente la evolución de un Estado benefactor a un Estado previsor.

Cuadro N°. 1

<b>ENFOQUES PRINCIPALES DEL NEOLIBERALISMO</b>
<b>El Estado no debe intervenir en la Economía. Es un mal administrador.</b>
<b>La gestión privada es más eficiente que la Estatal.</b>
<b>Los Modelos Estatistas han fracasado en el mundo.</b>
<b>El modelo Neoliberal incentiva la iniciativa privada y asegura la eficiencia.</b>
<b>Las privatizaciones atraen capital extranjero.</b>
<b>La apertura de la Economía al mercado exterior, garantizan la abundancia de productos en el país.</b>
<b>La libre contratación garantiza mayor eficiencia y productividad.</b>
<b>El Neoliberalismo busca el equilibrio físico y reduce los gastos públicos.</b>

Fuente : Gregorio Iriarte Neoliberalismo ¿ sí o No ? Edt. Dólar. México Pág. 27.

En el aspecto Internacional, se muestra partidario de la mayor liberalización posible del comercio en el sentido de una división del trabajo a escala mundial de Cooperación Económica.

Hoy el Neoliberalismo se ve a sí mismo ante el problema que a pesar de los grandes éxitos económicos de la ideología, se haya sometido a fuertes protestas, especialmente de amplios círculos de la juventud que muestran simpatías hacia la nueva izquierda y hacia el Colectivismo.

"Debido a que en general adopta una postura ideológica neutral, se infiere una aproximación del Neoliberalismo a una tercera posición entre el Capitalismo y el Socialismo."<sup>5</sup>

En el Neoliberalismo ha llevado a cabo y ha de realizar todavía un esfuerzo importante para lograr el mantenimiento y la evolución de la Libertad Económica y Política.

---

<sup>5</sup> Ibid.

## **1.2 Reino Unido y los Estados Unidos modelo neoliberal.**

Uno de los fenómenos más generalizados en el mundo de hoy ha sido sin duda el predominio de la Economía de mercado, la fuerte tendencia hacia la privatización de las empresas públicas así como los proyectos del reducimiento del Estado y de su abstención en el área Económica.

Dentro de los países desarrollados E. U. y Reino Unido forman los principales interesados en llevar a cabo estas medidas para realizar una reactivación dentro de la Economía.

### **1.2.1 Reino Unido**

Ya en el poder Margaret Thatcher propuso corregir la Economía del país dando mayor libertad al comercio y a los negocios. Instó a que el gobierno interviniera menos en la industria y en la asistencia pública. La baja de impuestos alentaría a la gente a ganar dinero, con lo que se fortalecería la Economía nacional. También pugnó porque se ejercieran controles más estrictos en la inmigración y en los sindicatos. Una de las primeras medidas adoptadas por el primer ministro fue la de disminuir los impuestos a los ingresos personales, conjuntamente subsidios a los gobiernos locales y a las industrias. Se aligeraron algunas restricciones al comercio y a los negocios.

Se determinó al Estado como regulador mínimo el cual se debería limitar a arbitrar y a hacer cumplir las leyes establecidas. Así pues, se dio una redefinición del rol del Estado en la Economía del país y con ello asegurar la supervivencia y la máxima rentabilidad de las empresas estratégicas.

Según esta Política Neoliberal, la privatización sería un mecanismo de saneamiento de las finanzas públicas, los fondos obtenidos por las privatizaciones deberían orientarse hacia la inversión, de tal modo que se crearan fuentes de trabajo en la misma área de la que desarrollaba su actividad la empresa pública.

Haciendo caso omiso del debate económico, en la primera mitad de la década de los años 80's la privatización condujo a la mayor transferencia de recursos, en tiempos de paz entre el gobierno y los ciudadanos del Reino Unido. Thatcher argumentaba que al liberar las fuerzas del mercado de la "la mano muerta" del gobierno, se promueve tanto la eficiencia económica como el dinamismo. "Convencidos de que las industrias estatales tenían una tendencia natural a absorber subsidios, los seguidores de Thatcher utilizaron la venta de compañías gubernamentales para limitar el papel del gobierno en la Economía".<sup>6</sup>

A partir de Febrero de 1981 - cuando se realizó la venta de 51.6% de la compañía British Aerospace por 48 millones de libras esterlinas - hasta finales de 1986, el estado había ido cediendo progresivamente su control del campo aeroespacial, las telecomunicaciones y la energía. Con la venta de la empresa British Gas en Noviembre de 1986, la hacienda británica habría logrado reunir alrededor de 25.000 millones provenientes de la venta de sus empresas, incluyendo la de conjuntos habitacionales a los inquilinos.

La venta considerada de otras empresas, tales como la aerolínea British Airways y, la compañía de aeromaquinaria Rolls Royce, así como la posible oferta de la industria del agua y del potencial para liquidar la participación minoritaria del estado en compañías previamente privatizadas, podría en teoría agregar otros 19.000 millones de libras a las arcas hacendarias británicas. Así para 1986 la privatización se había puesto de moda, existían dos razones para ello, aún en los países más ricos era imposible sostener los subsidios cada vez mayores a las empresas gubernamentales; y en los países pobres, la ayuda del mundo desarrollado estaba condicionada a la privatización con la idea de estimular la economía y hacerla menos dependiente de la ayuda externa.

<sup>6</sup> Jonh Andrews. "El futuro ha comenzado". The Economist 1986. Pág. 30-31

La permanencia de Margaret Thatcher como primer ministro - conservadora - durante tres periodos consecutivos se cita como el ejemplo mas persuasivo del triunfo del Neoliberalismo. Cuando Thatcher llegó al poder en 1979 el Reino Unido estaba padeciendo "la enfermedad Británica", dos décadas de decaimiento con inflación descenso del nivel de vida y disminución de las exportaciones. Los resultados fueron impresionantes a partir de 1981 la Economía Británica creció a un ritmo del 3% anual.

En casi todos los países desarrollados se ha dado virtualmente el mismo caso, los votantes se han inclinado a favor de la libertad y la eficiencia vinculada al empresarismo, la privatización de las empresas y la reducción de impuestos y reglamentaciones pero, al mismo tiempo siguieron simpatizando con el Estado benefactor y con todo esfuerzo por disminuir las desigualdades e injusticias características de las Economías de mercado.

### **1.2.2 Estados Unidos de Norteamérica**

Ronald Reagan, durante su campaña en 1979 subrayó la necesidad de reducir el tamaño y las funciones del gobierno, de reducir igualmente la carga impositiva a los contribuyentes y de incrementar el poderío militar nacional. Asimismo prometía reducir la carga regulativa de la Economía Empresarial, bajo la creencia de que dichas reglamentaciones ejercían un efecto nocivo en los precios, el empleo y la inversión de capital.<sup>7</sup>

Ya bajo la presidencia optó por dejar a las fuerzas del mercado en total libertad y autonomía como medio de competir, además el retiro de todos los controles que aún quedaban en cuanto a los precios internos del petróleo fue la primera demostración práctica de que el gobierno estaba decidido a dejar sin regulación ciertas áreas de la actividad industrial.

---

<sup>7</sup>"La afirmación del régimen establecido configura para justificar las funciones del gobierno de Ronald Reagan". Documento presentado por Mortimer J. Adler. Director del Instituto de Investigaciones Filosóficas de Chicago, 1987.

El objetivo principal era revigorar la Economía Estadounidense mediante la conjunción de grandes reducciones en los impuestos y el gasto público. La metas simultáneas de la nueva administración eran reducir la tasa de inflación y dar un empuje a la producción Económica.

La fuerte recuperación Económica de los Estados Unidos registradas en los últimos meses de 1983 continuó durante el primer semestre de 1984. Los principales factores en la rápida expansión del primer semestre fueron la reconstrucción de existencias, el consumo personal, la inversión residencial privada y el gasto gubernamental federal.

La venta de compañías controladas por el gobierno se había convertido en tema de constantes debates. Sin embargo la popularidad de la privatización no contribuyó en mucho a callar la controversia que suscitaba este concepto. Reagan Partidario de este fenómeno afirmaba "En la ecuación de la Economía en el mundo real, la iniciativa individual se yergue a medida que declina el rígido control del gobierno". Cualquier juicio sobre la privatización debe basarse en una observación pragmática de los Estados financieros de la empresa. Esto es así no solo porque la práctica es la única prueba convincente, sino también porque los teóricos de la privatización en años anteriores a 1986 actuaron sobre la base de lo que era políticamente variable.

Los primeros dogmas sobre la privatización sostenían que debería recurrirse a ella para estimular la competencia, lo que implicaba que cualquier monopolio del sector público debería fragmentarse en varias partes competitivas o favorecer de alguna otra manera la competencia, antes de la privatización. Pero los inversionistas suelen pagar más por cualquier acción de un monopolio, por lo que los gobiernos debieron enfrentarse a la alternativa de promover la competencia u obtener más dinero, y se inclinaron en favor de esta última opción.

Al llegar casi a la mitad de su período de gobierno, los conflictos inherentes en la Políticas Económicas del Presidente Reagan no condujeron a una confrontación directa. La desaceleración de la inflación, en combinación con una tardía recuperación Económica, tendió a sanear la situación. Asimismo la rigidez en materia de Política Monetaria fue cediendo su lugar a un enfoque más flexible. Así, al cerrar había más esperanzas razonables de que la Economía Estadounidense retornara al camino de una recuperación no inflacionaria y equilibrada.

### **1.3 La aplicación del programa de corte Neoliberal en América Latina**

El ritmo de crecimiento de América Latina , en su conjunto ha permitido desarrollar las fuerzas productivas, acrecentar la capacidad de producción, transformar la planta industrial y la tecnología e incrementar la productividad de la fuerza de trabajo y de la empresas.

Este proceso de desarrollo ha diferido marcadamente entre países o grupos de países latinoamericanos, aunque haya sido relativamente dinámico para la inmensa mayoría. En algunos han ocurrido cambios profundos originados especialmente por las Estrategias y Políticas nacionales, adoptadas por los gobiernos, por la evolución de la Economía y el comercio mundial, así como por la modalidades en las relaciones externas de los países de la región.

Lo anterior nos revela que el gran reto de América Latina antes como ahora, continúa siendo el de configurar una Economía de pueblos capaces y competitivos. Estos países reclaman justas e inaplazables rectificaciones., demandan esfuerzos y resultados concretos, mutuamente beneficiosos. En este sentido, poco a poco los países Latinoamericanos se han ido integrando a esta misma Política de Apertura Comercial que se ha venido proyectando en los últimos años.

#### **1.3.1 Argentina**

La Argentina adoptó una nueva orientación Política Económica , en primer lugar, la proclamación de la función subsidiaria del Estado que solamente debe intervenir en la Economía en forma directa cuando no existe posibilidad o interés de la iniciativa privada en hacerlo.

En segundo término, la apertura de la Economía, tanto hacia el exterior como hacia el interior. Redefinida esta forma la función del Estado bajo el principio rector de su actuación subsidiaria, se esta llevando a cabo el redimensionamiento del aparato estatal y de sus funciones.

Los objetivos para llevar a cabo esta metas fueron los siguientes :

- La reducción del déficit del presupuesto.

El nivel extraordinariamente alto alcanzado en 1975 por el déficit del presupuesto, del 14.7% en relación con el producto interno bruto, fue gradualmente reducido hasta llegar a 4.2% en 1980, habiéndose presupuestado para 1981 un nivel del 2.8%.

- La reducción y racionalización del gasto público.

A la racionalización de la Administración Pública y la eliminación de personal redundante, se ha unido la reorganización jurídico - administrativa, contable laboral y de control de la empresas estatales . La mayor parte de ellas se ha ido transformando en sociedades de capital, con el fin de otorgarles la agilidad y la responsabilidad de la empresa privada ; se les ha sujetado a las mismas reglas de ésta, derogando las exenciones impositivas de que gozaban.

- La transferencia al sector privado de las empresas estatales.

Este importante curso de acción se ha manifestado bajo diversas formas. En primer lugar, la devolución al sector privado de todas aquellas empresas comerciales e industriales que habían sido intervenidas o administradas por el estado en razón de su falencia es decir para evitar la cesación de sus actividades y con la intención de proteger la fuentes de trabajo.

También se desarrolla un plan de transferencia al sector privado de empresas que siempre han sido estatales, o cierre de ellas en el caso de que así correspondiere.

Paralelamente se ha llevado a cabo el llamado programa de privatización periférica, referido sobre todo al ámbito de los grandes servicios públicos y que se aplica en aquellos casos en que la empresa debe continuar en manos del Estado por inconveniencia o imposibilidad de asumir la responsabilidad el sector privado . En estos casos se transfiere la realización de la mayor cantidad posible de obras y servicios que puedan ser realizadas mediante contratación con empresas privadas.

Esto se ha realizado en una amplia esfera de sectores.

- El reordenamiento y reprogramación de la inversión pública.

Este objetivo ha demandado también un gran esfuerzo, con la doble finalidad de encuadrar la inversión pública dentro de los límites de la capacidad de financiamiento del estado, dado el nivel de sus recursos impositivos y financieros, así como para lograr una correcta asignación de prioridad para la inversión.

Paralelamente, siguiendo el principio de sumar la colaboración de la empresa privada como factor multiplicador de la acción Económica se está llevando a cabo importantes obras a través del régimen de concesión de obra pública, realizada por la inversión privada y retribuida a través del sistema de peaje .

Este régimen se ha utilizado no sólo para la construcción de autopistas sino también para importantes gasoductos y acueductos, y se considera que el mismo pueda extenderse a otros casos y sectores, como el área de telecomunicaciones.

A través de la acción de los dos principios rectores del Programa Económico, dirigidos a eliminar la excesiva e irracional intervención del Estado en la Economía y a remplazar el Modelo de la Economía cerrada por otro abierto, se ha logrado llevar a cabo en los últimos años una profunda transformación de las estructuras básicas de la Economía Argentina . Podríamos destacar como puntos más destacados del programa los siguientes :

- a) Libertad de precios , habiéndose eliminado todo sistema de control de precios o concertaciones oficiales, desapareciendo el mercado negro y el desabastecimiento de productos.
- b) Libertad de Mercado Cambiario, eliminándose el régimen de control de cambios, con la desaparición del mercado negro o paralelo de divisas y la apertura al libre flujo de capitales.
- c) Libertad de Comercio Exterior, aboliéndose el monopolio de la exportación de importantes productos.
- d) Eliminación de las tarifas Políticas para los servicios público de los precios subsidiados para los combustibles.
- e) Libertad de la inversión extranjera, bajo las reglas justas y equitativas tanto para el inversionista como para los intereses nacionales.

Argentina está logrando la reducción de la inflación en un marco de libertad y de plena ocupación . La Estabilización de la Economía a través de su apertura y de modernización , así como del libre juego de los factores del mercado, se está alcanzando a pesar de todas las dificultades de una Estructura Económica preexistente durante un largo periodo y con una fuerte renuencia al cambio.

El Panorama Económico vigente en la Argentina según Juan V. Sourroville Ministro de Economía de la República de Argentina en 1988 está caracterizada por la siguientes notas salientes :

- 1) Un contexto de saneamiento fiscal, a través de la reducción del déficit del presupuesto junto con el control y el reordenamiento del gasto y de la inversión pública .
- 2) Gradual contención de la expansión monetaria en un proceso de remonetización de la Economía que había resultado desmonetizada por el proceso inflacionario, junto con un crecimiento importante de la tasa de ahorro interna .

- 3) Un fluido acceso a las fuentes financieras internacionales que permite lograr las mejores condiciones para facilitar la modernización y expansión tanto del aparato productivo del país como de su Infraestructura Económica.

"En realidad este nuevo planteamiento para lograr una Apertura Económica se puede denominar como una coherente Política de saneamiento, que atacó el peligro de la hiperinflación, pasa por la privatización de las empresas estatales y aspira a sustituir definitivamente una ruínosa Economía especulativo- financiera por una sana productividad".<sup>8</sup>

### 1.3.2 Chile

La política Económica seguida en Chile a partir de finales de los 80's y principios de los 90's ha sido también un interesante caso en cuanto a logros de estabilidad y recuperación de la senda del crecimiento Económico.

Ordenamiento Político acompañado de un sistema de libertad Económica, entendiéndose por este último la capacidad para decidir que producir, cuando producir, cómo producir y para quien producir.

Pero las libertades no pueden ni deben ser ilimitadas. Deben tener una vigencia dentro del marco de la ley y en función de la justicia. En otras palabras, la libertad Política y la libertad Económica juntas, deben ser los pilares fundamentales sobre los que se asienta este reordenamiento Económico.

La Política Económica es un complejo conjunto de metas, estratégicas decisiones y objetivos, en tal virtud se prepararon conjuntamente un plan que tenía dos grandes objetivos básicos :

---

<sup>8</sup>Domingo Cavallo . Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina. "Orientaciones de la Política Int. Argentina " 1989, Pág. 23-24

■ El recuperar la Estabilidad Económica de la República

Es decir, el devolverle el sustento que le permitiera un crecimiento sólido hacia el futuro.

■ El retomar una sana ruta de crecimiento económico

Ruta que implique el mejoramiento del nivel de vida de las grandes mayorías chilenas.

"Usamos la combinación del conocimiento profundo de Teoría Económica y de nuestra experiencia de hombres vinculados al quehacer Económico del país desde el lado de la producción, conocíamos el terreno que pisábamos y no deseábamos experimentar con la Economía Chilena."<sup>9</sup>

Eso significaba que dicho plan no tomaba en cuenta únicamente los dictados de la Ciencia Económica sino, que además consideraba los elementos de la realidad de la Economía en la que vivía Chile.

La primera gran corrección que realizó el gobierno fue en el ámbito de la Política Cambiaria. Un complejo sistema de tipos de cambio múltiples fue substituido por un sistema mucho más simple.

Todas la exportaciones, pasaron a ser liquidadas al tipo de cambio más alto del mercado, dando así un notable incentivo a las exportaciones. Simultáneamente , la mayoría de la importaciones fue también trasladada al mercado de mayor cotización de la divisa.

---

<sup>9</sup> Patricio Aylwyn .Presidente de Chile (1991-1994). "La pobreza contradicción del desarrollo." Revista USEM 1995. Pág. 2

Pero la liberalización de la Economía no puede estar dada solamente por la tasa de cambio y el sistema cambiario o por la estructura de tasas de interés. El papel del mercado en la determinación de los precios es fundamental. La Apertura de la Economía y su liberalización tenía también que ser acompañadas de la búsqueda de inversión extranjera. Para ello Eduardo Frey sucesor presidencial se basó en la continuidad de la Política de Ailwyn garantizando una eficaz Política Económica determinada por la restructuración y conducción pragmática de la Economía privatizando algunos sectores , así como también restándole participación al Estado .

Las medidas cambiarias garantizaban el fortalecimiento de la balanza comercial, pero quedaba todavía el peso de la deuda externa cuyo servicio hubiera sido imposible aún con el repunte de las exportaciones a menos que dicha deuda fuera renegociada. El proceso comenzó de inmediato no solo por su incidencia en la balanza de pagos, sino porque, además, de los términos que en dicha renegociación se obtuviera, dependía la planificación de la Política Fiscal y monetaria del país. El resultado no se dejó esperar , y la producción se incrementó notablemente ante la expectativa de los productores que obtuvieron una justa retribución a su esfuerzo.

#### **1.4 El Modelo de Apertura en México (1987-1995) .**

La sociedad mexicana ha quedado expuesta a las influencias mundiales las cuales remueven y hacen caducar las formas tradicionales del nacionalismo habitadas a vivir en el mundo cerrado del proteccionismo. El propósito fundamental de este modelo ha sido lograr la mejor reinserción de México.

El fin de la guerra fría, el desmantelamiento del mundo socialista y su fragmentación, el unipolarismo militar, la vulnerabilidad de la Economía de las grandes potencias son hechos que, junto con la globalización creciente de la Economía, la tendencia a la consolidación de bloque Económicos y Comerciales y los vertiginosos cambios tecnológicos en la informática y las comunicaciones han configurado definitivamente una nueva realidad internacional.

Por lo cual se han formado líneas de acción en las cuales se plantea una inserción que se base en una Economía eficiente y en una presencia segura y permanente conservando los principios de política hacia una creciente asociación comercial entre México y el Mundo.

##### **1.4.1 Del Proteccionismo a la Apertura.**

Dos instrumentos de Política, el proteccionismo y la Apertura , ha dejado una duda en años atrás ya que tales instrumentos fueron generalmente acompañados de una fuerte intervención estatal en la Economía, basada en crecientes déficit públicos.

Todo esto fue lo medular de la manera en que implementó el modelo de desarrollo, basado en la industrialización substitutiva de importaciones que ha prevalecido en algunos países por cuatro décadas.

Tal modelo estaría encaminado con miras a fundar un desarrollo nacional, cuando esto se lograra seguiría el razonamiento del modelo., la Economía podría abrirse a la competencia de Mercado Internacional basándose en un mercado cautivo y en los jugosos subsidios estatales sin esforzarse mucho para desarrollar una competitividad Internacional.<sup>10</sup>

Este modelo de desarrollo implicó la contratación de una gran deuda externa para continuar financiando la industrialización, culminando con un endeudamiento externo. Fue así que en la Administración de Miguel de la Madrid Hurtado (1982- 1988) el gobierno mexicano inició a fomentar un cambio sustancial en nuestro modelo de desarrollo : de uno centrado en el mercado interior se comenzó por establecer una apertura comercial mayor en las exportaciones manufactureras mexicanas.

El crecimiento basado en las exportaciones en los años 80's, fue aplicado a un cambio estructural y de reordenación Económica de Miguel de la Madrid, lo cual condujo, a tomar medidas que influyeran de manera decisiva en el perfil de la presencia de México en la Economía y la Política Internacional.(ver cuadro N° 2)

---

<sup>10</sup> Gerardo Otero " Cultura Empresarial , Revolución Tecnológica y Apertura Comercial", La Jornada Semanal Nueva Epoca N° 51, 3 Junio 1990. Pág. 34-36.

Cuadro N° 2

<b>LAS EXPORTACIONES DE MÉXICO POR PAÍS *</b>			
<i>(Millones de dólares Estadounidenses)</i>			
<b>PAÍS</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>
<b>E.U.A.</b>	<b>10,424</b>	<b>13,265</b>	<b>13,454</b>
<b>Japón</b>	<b>1,115</b>	<b>1,347</b>	<b>1,228</b>
<b>España</b>	<b>886</b>	<b>1,231</b>	<b>980</b>
<b>Francia</b>	<b>434</b>	<b>581</b>	<b>561</b>
<b>Alemania</b>	<b>378</b>	<b>320</b>	<b>437</b>
<b>Canadá</b>	<b>224</b>	<b>312</b>	<b>273</b>
<b>Reino Unido</b>	<b>221</b>	<b>311</b>	<b>193</b>
<b>Colombia</b>	<b>107</b>	<b>137</b>	<b>188</b>
<b>China</b>	<b>96</b>	<b>130</b>	<b>179</b>
<b>Israel</b>	<b>186</b>	<b>232</b>	<b>166</b>
<b>SUBTOTAL (1-10)</b>	<b>14,071</b>	<b>17,866</b>	<b>17,657</b>
<b>Resto del mundo</b>	<b>2,049</b>	<b>2,666</b>	<b>2,752</b>
<b>TOTAL</b>	<b>16,120</b>	<b>20,532</b>	<b>20,409</b>

\* Exportaciones FOB

Fuente : FMI Dirección de Estadísticas Comerciales. Retomado del Documento El inversionista Mexicano, 1994.

### 1.4.2 El Interés Nacional

Para México el cambiante Escenario Internacional significó sobre todo la oportunidad histórica de lograr una mejor inserción de nuestro país en el contexto Internacional. Es importante recordar que Carlos Salinas de Gortari recibió un país debilitado por un endeudamiento interno que estaba presentando, sin embargo, en sus <sup>11</sup> primeros

<sup>11</sup> Rozental Andrés, La política Exterior de México en la era de la modernidad. Una visión de la modernización de México., Fondo de cultura económica, 1ª Edición, 1993. Pág. 46.

meses de gobierno se concentró en reanimar las fuerzas internas del país y en restablecer la credibilidad de los centros financieros internacionales.

En Materia Económica a nivel interno la ideología fue poner en práctica algunos programas de ajuste estructural ejemplo de ello es el Pacto para la Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE) que constituye un compromiso y apoyo a la política del gobierno por parte de los grupos empresariales y financieros.

A nivel económico la privatización :

- Según la Política Neoliberal, la privatización es un mecanismo de saneamiento de las finanzas públicas.
- La gestión privada garantiza mayor eficacia productiva que la pública.
- La selección de la clase gerencial en la gestión pública se hace con criterios Políticos y no Técnicos y Políticos.
- El Estado es un mal administrador de la Economía
- La privatización acaba con las presiones Políticas al sector público.
- No siempre el Estado está capacitado para administrar ciertas empresas.
- Los recursos que se obtendrían privatizando empresas estatales, podría servir para mejorar los servicios públicos.

Para Salinas de Gortari este concepto fue un principio básico para dejar el manejo de la Economía en manos del sector privado, pero no se trata de que el Estado desaparezca sino que se vuelva un regulador funcional de la Economía como aparato fuerte estatal y que cuente con la capacidad para solucionar los efectos negativos en la Economía.

Sobre la base de este diseño se concentró en proyectar de manera dinámica los Intereses Internacionales del país exponiendo su administración a algunos países como E.U. y Canadá, Europa Occidental, Japón y América Latina. Hubo un desempeño importante, que fueron los cambios que estaba presentando el gobierno mexicano para darse a conocer en las diferentes partes del mundo, para lograr que hubiera mayor interés de poner sus capitales a trabajar en el país. (Ver cuadro N°. 3)

En 1988 -1989 nuestra Política Internacional buscó ser un sostén del proyecto de desarrollo del país y que diera coherencia a los esfuerzos internos de estabilización Económica. En México se imprimió una nueva dinámica Política Internacional que consistió en multiplicar los contactos con algunas regiones del mundo e intensificó los intercambios Políticos y Económicos.

Cuadro N°. 3

<b>México : Exportaciones por bloques económicos</b>		
<b>1991 (Miles de dólares)</b>	<b>Valor</b>	<b>%</b>
<b>ALADI</b>	<b>951 441</b>	<b>3.57</b>
<b>Centroamérica</b>	<b>575 063</b>	<b>2.16</b>
<b>Cueca del Caribe</b>	<b>853 993</b>	<b>3.21</b>
<b>Comunidad del Caribe (CARICOM)</b>	<b>109 975</b>	<b>0.41</b>
<b>Otros Países de Caribe</b>	<b>774 018</b>	<b>2.79</b>
<b>Europa Oriental</b>	<b>33 679</b>	<b>0.13</b>
<b>Comunidad Europea</b>	<b>3 142 482</b>	<b>11.80</b>
<b>Asociación Europea de Libre Comercio</b>	<b>185 342</b>	<b>0.70</b>
<b>Japón</b>	<b>1 230 622</b>	<b>4.62</b>
<b>Estados Unidos</b>	<b>18 337 667</b>	<b>69.02</b>
<b>Canadá</b>	<b>559 240</b>	<b>2.10</b>
<b>Países de reciente Industrialización (NIC'S)</b>	<b>188 801</b>	<b>0.71</b>
<b>Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN)</b>	<b>54 857</b>	<b>0.21</b>

Fuente : Banco de Comercio Exterior. Revista de Comercio Exterior. Vol. 38, Abril 1993, México, D.F.

La Política de modernización propuesta por Salinas estaba guiada hacia un rompimiento con un aislamiento y proteccionismo del mercado mexicano., su finalidad era que el aparato nacional productivo fuera más competitivo y explotar cabalmente las ventajas comparativas de México ante el resto del mundo. Un paso fundamental de la estrategia de la Apertura se dio precisamente en la revisión acuciosa de los niveles arancelarios que México aplicara a sus adquisiciones del exterior .

México al ver que tiene que diversificar su mercado o su Economía, se ve en la necesidad de integrarse en un Bloque Económico ya que en el mundo en ese momento su competencia Económica se hace a través de Bloques Económicos importantes y bien, México no puede estar solo y se involucra con E.U. y Canadá para formar y legitimar una Economía denominada Tratado de Libre Comercio. (Ver cuadro N° 4.)

Cuadro N° 4.

<b>México : Importaciones por bloques económicos</b>		
1991 (Miles de dólares)	Valor	%
<b>ALADI</b>	<b>1 290 648</b>	<b>4.16</b>
<i>Centroamérica</i>	<i>218 150</i>	<i>0.70</i>
<i>Cueca del Caribe</i>	<i>139 057</i>	<i>0.45</i>
<i>Comunidad del Caribe (CARICOM)</i>	<i>22 970</i>	<i>0.07</i>
<i>Otros Países de Caribe</i>	<i>116 087</i>	<i>0.37</i>
<i>Europa Oriental</i>	<i>161 765</i>	<i>0.52</i>
<i>Comunidad Europea</i>	<b>4 795 639</b>	<b>15.45</b>
<i>Asociación Europea de Libre Comercio</i>	<i>866 102</i>	<i>2.79</i>
<i>Japón</i>	<i>1 347 618</i>	<i>4.34</i>
<i>Estados Unidos</i>	<b>19 892 865</b>	<b>64.10</b>
<i>Canadá</i>	<i>578 284</i>	<i>1.86</i>
<i>Países de reciente Industrialización (NIC'S)</i>	<i>729 220</i>	<i>2.35</i>
<i>Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN)</i>	<i>199 688</i>	<i>0.64</i>

Fuente : Banco de Comercio Exterior. Revista de Comercio Exterior. Vol. 38, Abril 1993, México, D.F.

En el plano comercial se profundizó la apertura y se intensificó la promoción de las exportaciones. El arancel máximo se situó en 20%, mientras que el arancel medio se situó en 10% . Esto es un ejemplo de que México había pasado de ser una de las Economías más cerradas del mundo a ser una de las más abiertas.

El TLC representaba una parte de la nueva estrategia de desarrollo Económico de México y constituyó un símbolo de la forma en la que el país se adaptaría a los grandes Cambios Internacionales lejos de representar un signo de incongruencia Política en la búsqueda de México.

Otro grupo al que se unió México fue al Grupo de los Tres que se creó en 1989 junto con Venezuela y Colombia, se adquirió un doble propósito en este grupo y fue : promover la Integración Económica entre sus miembros, y al mismo tiempo dar continuidad a los esfuerzos que los tres países habían venido realizando en favor de la pacificación y la estabilización de Centroamérica.

En esos momentos, México había avanzado en sus propósitos de integración comercial con algunos países, pero aún faltaba mucho por hacer. Europa ocupa también un papel muy importante en la diversificación comercial y el entonces presidente de la República Mexicana Carlos Salinas de Gortari decidió fortalecer los contactos con Europa y Multiplicar o engrandecer el comercio ya que en materia de inversión la presencia Europea hacia México ha mostrado una tendencia positiva.

Pero a los que se refiere al Este y Centro de Europa donde el mapa político se está transformando radicalmente, México efectúa ajustes en sus relaciones con los países de esa área para ajustarse a las nuevas realidades.

Con el perfeccionamiento del proceso de liberalización comercial a través de la eliminación de las distorsiones provenientes de las restricciones no arancelarias, se ha logrado otorgar una mayor uniformidad en la protección efectiva a las distintas industrias. Esto se traduce en mayores niveles de eficiencia y por ende en mayores posibilidades de competir exitosamente en los mercados externos.

El interés del gobierno de México por ingresar a La Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) es un reflejo directo de una nueva posición Internacional de nuestro país y Salinas visitó la sede de la OCDE en Julio de 1992 con la visión de una estrategia de acercamiento de nuestro país.

En 1993 ,el 17 de Marzo inician las platicas sobre los acuerdos paralelos al TLC en materia laboral, ambiental y de salvaguarda y ; el 20 de Mayo de ese mismo año se aprueba el TLC y el 14 lo firman los dos presidentes y el primer ministro canadiense.

En ese mismo año, la OCDE en su reunión magisterial se otorgó mandato a la organización con el fin de iniciar negociaciones con México para su pronto ingreso. El comunicado de dicha reunión marca el fin del proceso de acercamiento de México y el inicio del proceso formal de ingreso de la Organización. De acuerdo con la pautas definidas por el Gobierno Federal, se concluyó en la última etapa de 1994 y se convirtió México en el vigésimo quinto miembro de la OCDE durante el último año de la administración de Carlos Salinas de Gortari.

\*En 1994 se pone en vigor el TLC pero en 1995 no se ha dado una continuación de la apertura comercial, dado que el cambio de presidente influye mucho, cuando toma posesión del poder ejecutivo el Lic. Ernesto Zedillo Ponce de León su gobierno no tiene ninguna credibilidad en el exterior y se enfrenta con la tarea de atraer la atención de los inversionistas a través de una seguridad Económica que beneficie tanto al inversionista como a la Nación siguiendo la línea Política - Económica implantada por su antecesor.\*<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Reflexión del análisis Económico por Oscar Martínez Nicolas. El Economista . Septiembre 1995. Pág. 46.

**CAPITULO II**  
**INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**

## **INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**

### **2.1 Infraestructura Portuaria de México**

La Infraestructura parte de un conjunto de instalaciones necesarias para el funcionamiento de un servicio público de transportes básicos para el desarrollo Económico de un país, como ferrocarriles, carreteras, puertos, aeropuertos, etc.

México como todo país en desarrollo afronta desde hace tiempo un Comercio Exterior en sus 73 puertos creciendo y planeando sistemas más eficientes en la administración, por lo que se ha distinguido entre los países industrializados con proyectos de superación para abrirse puertas en el Comercio Mundial., nuestro país se ha convertido en una creciente Economía Nacional acelerando un desarrollo competitivo en materia industrial. A lo largo de la historia el Comercio Exterior ha pasado de ser una práctica más dentro del quehacer diario de la población, a ser considerada como una actividad de gran importancia para la Economía Nacional y viceversa.

Como bien se sabe el Comercio Exterior constituye hoy en día uno de los motores más importantes en el progreso y desarrollo de una nación, este a su vez requiere de buenas instalaciones marítimas y de transportes eficientes y capaces que permitan llevar la mercancía a los grandes centros de consumo en los países ricos a precios de competencia.

Hace 10 años las empresas del sector estaban exentas del impuesto por la importación de buques. A partir de 1988, la situación comenzó a cambiar y hoy en día con los principales puertos privatizados, nuevas leyes de Puertos y de navegación y una flota más moderna, aunque con ciertos rezagos operativos la Industria se prepara para ganar una lugar en el creciente tráfico, comercial de México en el Mundo. Los puertos son parte del sistema del transporte marítimo y están sujetos a un régimen de competencia con los demás medios de transporte por ello es necesario promoverlos y actualizarlos para mejorar su servicio.

El gobierno Salinista inició un proceso para ayudar a la dinámica en las operaciones

Portuarias con las concesiones de las instalaciones en los principales Puertos del país ya que los cargos que hacía el gobierno en las exportaciones de productos eran demasiado burocráticos, muchos de ellos no venían ni al caso ; en ninguna parte del mundo la exportación era tan difícil como en México ; causa por la cual pasaron a manos privadas las terminales de contenedores de Veracruz y Manzanillo ; las áreas para usos múltiples de Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo, las administraciones de los Puertos de Acapulco y Puerto Vallarta y diversas áreas en Tuxpan y Ensenada. Inicialmente, este proceso redundó en un alza de tarifas, pero ello provocó también un servicio más eficiente.

México cuenta en este sentido con la atención del gobierno a los problemas de Infraestructura de Puertos de altura, cabotaje, pesca y turismo, con muelles cortos profundos y espacios para almacenamiento indispensable para poder operar en gran escala y aceptar embarcaciones de más de 20 mil toneladas de desplazamiento y realizar maniobras rápidas y Económicas de carga y descarga.

Es importante hacer notar que todo Puerto requiere de una serie de obras que bien pueden denominarse de "Infraestructura Portuaria", que no son directamente productivas pero cuya presencia resulta indispensable para su correcto funcionamiento tales como :

- ◆ Rompe olas
- ◆ Escolleras
- ◆ Espigones
- ◆ Dragados de construcción etc.

Normalmente un alto porcentaje de la Inversión Portuaria se destina a las obras directamente productivas como son los muelles, almacenes , accesos terrestres y servicios en general, ya que las obras de Infraestructura se supone están ya terminadas pues forman la parte inicial .Por lo anterior cuando se dispone de Instalaciones Portuarias mas eficientes y en mayor cantidad el movimiento de carga tiende a alcanzar cifras mayores ocasionando a su vez mayores necesidades de Instalaciones Portuarias. A medida que los Puertos evolucionan gradualmente reducen su carácter inicial de medios de transbordo, en la cadena de transporte, entre el producto inicial y el consumidor final. Paulatinamente van adquiriendo una personalidad propia como gestores de desenvolvimiento Económico al convertirse en

centros de atracción para la localización aceptada de Industrias y Centros Comerciales. Se observa pues, la necesidad que se tiene de contar con el número suficiente de condiciones portuarias que trabajan en condiciones óptimas teniendo siempre al abatimiento de los costos del transporte. En las obras portuarias deben seguirse un programa lógico de construcción y de operación, de manera que en los nuevos Puertos primero se van construyendo las obras básicas como son los muelles, bodegas, vías de ferrocarril, patio de maniobras y almacenamiento, y a medida que la demanda de servicios lo amerita, se les va dotando de las instalaciones que se requieran. Se estudia el desarrollo portuario a nivel Nacional para conocer las futuras necesidades de inversión en nuestras terminales marítimas, investigando cuales son las condiciones de las instalaciones y servicios, que además surgen de las necesidades portuarias en función del crecimiento industrial del país. Las características que un Puerto debe tener :<sup>13</sup>

- Tener calado suficiente para que constantemente estén los barcos flotando, además debe ser profundo para permitir la entrada de buques de gran tonelaje .
- Situarse en aguas tranquilas los muelles de carga y descarga para todas las operaciones que sean necesarias.
- El antepuerto debe tener aguas tranquilas para que los barcos puedan permanecer anclados sin dificultad .
- Entrada fácil al Puerto en situación de temporal, capacidad para la maniobrabilidad.
- Contar con sistemas complementarios de transporte, principalmente carreteras y ferrocarriles.
- Contar con el instrumental mecánico apropiado para movilizar las maniobras

Las obras de Infraestructura realizadas por el Gobierno Federal a facilitado el tráfico marítimo en los Puertos de la República, han modificado diversos casos las dimensiones de estos, así como las condiciones topohidrográficas de sus canales de navegación, fondeaderos y dársenas .(Ver cuadro N° 5).

13 Rene Ruvalcaba Andrade Director General de AMANAC. Mexico 1997.

Que consecuentemente es necesario precisar los nuevos límites de los Puertos y adecuar los establecidos a las circunstancias físicas y a los adelantos de la técnica en la operación de los buques.

**Cuadro N°. 5**

Puerto	Localización	Clasificación	Servicios
Acapulco	Al sur de la Costa del Océano Pacífico	Puerto turístico y comercial	Carga y descarga, manejo de equipaje, suministro de combustible víveres, lavandería, recolección de basura, amarras, servicio de telecomunicación, bascula de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador.
Altamira	Costa norte del golfo de México	Puerto Industrial	Muelles, fondadores en muelle, almacenes, carga y descarga, amarras, bascula de plataforma, bote remolcador, servicio de vigilancia, agua potable, suministro de combustible, servicio a barcos, electricidad, víveres, lavandería, recolección de basura, servicio de telecomunicaciones y reparaciones.
Coatzacoalcos	Costa del Sureste del Golfo de México	Puerto comercial	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, electricidad, servicio a barcos, muelle, fondadores en muelle, víveres, lavandería, recolección de basura, amarras, bote remolcador, servicio de telecomunicación, bascula de plataforma, fumigación, reparación y servicio de vigilancia.
Cozumel	Al este de la península de Yucatán	Puerto turístico	Carga y descarga, agua potable, servicio a barcos, muelle, fondador en el muelle, víveres, lavandería, recolección de basura, amarras, servicio de telecomunicación, servicio de vigilancia, servicio de equipaje.
Ensenada	Costa Noroeste del Océano Pacífico	Puerto comercial, Puerto pesquero, cruceros turísticos.	Carga y descarga, agua potable, servicio a barcos, muelle, fondadores en muelle, víveres, lavandería, recolección de basura, servicio de vigilancia, bote remolcador.
Guaymas	Costa del Noroeste de Océano Pacífico en el Golfo de California	Puerto comercial	Muelle, fondador en muelle, almacenes, carga y descarga, bascula de plataforma, Fumigación, manejo de equipaje, agua potable, suministro de combustible, servicio a barcos, víveres, lavandería, recolección de basura, amarras, servicio de telecomunicación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador.

Cuadro N° 5

Puerto	Localización	Clasificación	Servicios
Lázaro Cárdenas	Al sur de la Costa del Océano Pacífico	Puerto Industrial y de altura	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a barcos, viveres, lavandería, recolección de basura, bote remolcador, servicio de telecomunicaciones, balsa de plataforma, fumigación, reparación y servicio de vigilancia.
Manzanillo	En medio de la Costa del Océano Pacífico	Puerto Comercial de Altura	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a barcos, muelles, fondeadores n muelles, almacenes, viveres, lavandería, recolección de basura, amarras, servicio de telecomunicación, balsa de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, manejo de equipaje, bote remolcador.
Mazatlán	Costa Norte - Central del Océano Pacífico.	Puerto comercial y pesquero.	Carga y descarga, servicio a barcos, muelles, fondeador en muelle, recolección de basura, agua potable, suministro de combustible, viveres, lavandería, reparación, servicio de telecomunicaciones, balsa de plataforma, fumigación, manejo de equipaje, servicio de vigilancia, bote remolcador.
Pichilingue, La Paz	Sur de la península de Baja California a la entrada del Golfo de California.	Puerto tráfico de carga en general.	Carga y descarga, agua potable, servicio a barcos, muelle, fondeador, muelle, almacenes, viveres, recolección de basura, amarras, servicio de comunicación, electricidad, balsa de plataforma, fumigación, manejo de equipaje, lavandería, servicio de vigilancia.
Progreso	Al este de la costa del Golfo de México a la Península de Yucatán.	Puerto comercial y turístico.	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, viveres, servicio a barcos, muelle, fondeador de muelle, almacenes, lavandería, recolección de basura, servicio de telecomunicación, balsa de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador.
Madero	Al sur de la Costa del Océano Pacífico cerca de la frontera con Guatemala.	Puerto comercial y pesquero.	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, viveres, servicio a barcos, muelle, fondeador de muelle, almacenes, lavandería, recolección de basura, servicio de telecomunicación, balsa de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador.

Cuadro N°. 5

Puerto	Localización	Clasificación	Servicios
Vallarta	Mitad de la Costa del Océano Pacífico.	Puerto turístico (líneas reservadas para cruceros).	Carga y descarga, agua potable, electricidad, recolección de basuras amarillas, servicio de vigilancia.
Tampico	Noroeste del Golfo de México.	Puerto Comercial de carga general.	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, viveres, servicio a barcos, muelle, fondeador de muelle, almacenes, lavandería, recolección de basuras, servicio de telecomunicaciones, básculas de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador, amarres.
Topolobampo	Costa Norte del Océano Pacífico en el Golfo de California.	Puerto Industrial y Puerto con terminales privadas.	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, viveres, servicio a barcos, muelle, fondeador de muelle, almacenes, lavandería, recolección de basuras, servicio de telecomunicación, báscula de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador, amarres.
Tuxpan	Parte central del Golfo de México	Puerto comercial y de carga en general.	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, viveres, servicio a barcos, muelle, fondeador de muelle, almacenes, lavandería, recolección de basuras, servicio de telecomunicación, báscula de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador, amarres.
Veracruz	Parte central de la costa del Golfo de México.	Puerto Comercial de altura, eficiente para el manejo de contenedores y carga en general.	Carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, viveres, servicio a barcos, muelle, fondeador de muelle, almacenes, lavandería, recolección de basuras, servicio de telecomunicación, báscula de plataforma, fumigación, reparación, servicio de vigilancia, bote remolcador, amarres.

Fuente : Asociación Mexicana de Agentes Navieros A. C. Mayo 1996.

## **2.2 Infraestructura y servicios conexos**

La Infraestructura de comunicaciones y transportes tiene particular importancia para asegurar el crecimiento sostenido de la Economía. La modernización del país requiere que los servicios sean suficientes, de calidad y de alta eficiencia. Además como regla general, los precios de los mismos no deberán ser mayores que los de los países con los que competimos en los Mercados Internacionales.

Se actualizará el marco normativo e institucional a fin de mantener las atribuciones de autoridad del Estado para modernizar, elevar la eficiencia y la calidad de los servicios así como para fomentar la competencia y evitar la aparición o persistencia de monopolios. Ello permitirá dar seguridad a los participantes en esta actividad en el contexto de la rectoría estatal que señala la Constitución. En vista de la magnitud de las inversiones que exigen las modernización de las comunicaciones y los transportes, es necesaria una mayor participación de la Inversión Privada en los términos y casos en que la ley lo permita. El suelo en el Puerto está distribuido en : obras exteriores, áreas de agua, obras de atraque y áreas de almacenaje y quedando incluidas estas áreas dentro del recinto portuario excepto obras exteriores y áreas de agua.

Cabe mencionar que el Puerto tiene el problema de que no existe áreas específicas para el establecimiento de comisiones los cuales se estacionan anárquicamente en cualquier área libre del Puerto. El recinto Portuario, comprende las siguientes áreas : obras de atraque, y obras de almacenamiento, para evitar el congestionamiento y dar facilidades a los embarcadores se permite el almacenamiento gratuito de mercancías por veinte días después de los cuales se inician el cobro del almacenamiento de carga y si en dos meses no se ha retirado la carga de bodega esta causa abandono y se traslada en áreas especiales en los almacenes en donde quedan a disposición de las autoridades fiscales.

El 29 de Diciembre de 1970 se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos que se estableció para que la terminales marítimas cambiaran su Política Económica, su administración y su tecnología. Participan con la comisión los representantes de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Industria y Comercio, marina, Patrimonio Nacional, Salubridad y Asistencia, Trabajo y Previsión Social, Turismo., Del Instituto Mexicano de comercio Exterior,

Petróleos Mexicanos , Ferrocarriles Nacionales de México, Almacenes Nacionales de Depósito, Compañía Nacional de Subsistencias Populares, Asociación Nacional de Importadores y Exportadores, Consejo Nacional de Usuarios de Transportes para el comercio exterior, Navieros Nacionales de Altura, Navieros de cabotaje organización de trabajadores portuarios, confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Confederación de Cámaras Industriales, Empresas de Autotransporte , Asociación Nacional de Agentes Consignatarios de Buques , y Confederación Nacional de Cooperativas, Fideicomiso para la Adquisición, venta, arrendamiento y transmisión de equipo marítimo y portuario.

"El programa de la reforma portuaria que la comisión puso en marcha, se basa en 7 actividades según informó el propio organismo":<sup>14</sup>

- 1.- Creación de empresas de participación estatal mayoritaria de servicios portuarios.
- 2.- Establecimiento de zonas francas
- 3.- Mejoramiento de las condiciones Económicas de los trabajadores
- 4.- Adquisición de equipo y capacitación de personal.
- 5.- Promoción Portuaria
- 6.- Reestructuración de la Educación náutica .
- 7.- Control sobre los fletes marítimos.

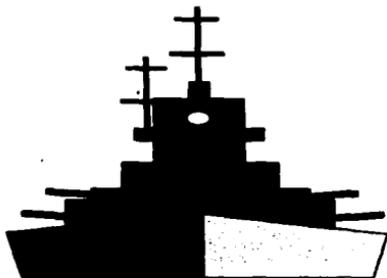
La Empresa de servicios portuarios la zona franca, el equipamiento y las obras constituyen los sólidos cimientos de la Infraestructura Portuaria.

De acuerdo con el programa de la intervención aduanera se ejecuta a petición del usuario cuando la carga entre o salga del perímetro de la zona. Con ello disminuye el papeleo el costo de los trámites aduanales de mercancías y los gastos de las embarcaciones. Con respecto a la comisión se atendía a la solicitud de crédito para el equipo de maniobras de los puertos ejemplificando este suministraban maquinaria a los principales Puertos del país.

---

14 Ing. José San Martín Romero. "El esfuerzo de la modernización de los Puertos Mexicanos". 1990. Pág 7.

## Sistema Portuario Nacional



- Puertos 73
- Carga Anual 200 mill/ton.
- Litorales 11,000 km
- Principales Puertos
- Veracruz, Altamira, Lázaro Cardenas, Manzanillo

Fuente : Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT. Febrero 1997.

### 2.3 Programa de modernización industrial

Por lo que se refiere a la estructura básica portuaria cuando se analiza el problema de los Puertos se nota que lo que se requiere son un mayor número de terminales especializadas y más equipo ahí está el reto, de contar con mayor frecuencia de rutas o presencia de líneas porque los volúmenes de carga son bajos y no crecen y es porque no contábamos a veces con el servicio de las rutas . En este sentido se promovió el uso de intensificar toda aquella tarea que ayudará a concentrar un mayor volumen de carga para ser más activos y generar la Economía de escala que haga que las líneas que nos representan ofrezcan mayores servicios a través de la competencia con más oportunidades para fortalecer la Economía mexicana.<sup>15</sup>

Ejemplificando lo anterior se estimó que por lo menos mil millones de dólares han provenido del sector privado para la construcción de las nuevas terminales portuarias. Esto es cinco veces el presupuesto completo de los puertos mexicanos. En este sentido el sector en México comenzó a recuperarse de la crisis de 1994 debido a que las navieras mexicanas no gozaban de ventajas competitivas para desplazarse con competidores Internacionales. Dado que las navieras mexicanas enfrentaban la creciente competencia de navieras Internacionales fue necesario que el gobierno apoyará y ofreciera beneficios preferenciales al sector, ya que en otros países no se da la misma apertura que ofrece México para compañías marítimas Internacionales .

Un ejemplo de ello es la Empresa de Transportación Marítima Mexicana (TMM) con la larga experiencia que cuenta ha permitido ir ampliando cada vez más sus operaciones obteniendo la Administración del Puerto de Acapulco, Puerto que se especializará en Transporte Automotriz y Turismo. Otro de los logros de esta que esta Empresa ha adquirido es la concesión de la Terminal de contenedores del Puerto de Manzanillo, segundo en importancia del País. Así mismo la Empresa trabaja en la construcción de una terminal de líquidos en el Puerto de Altamira ; en Aguascalientes cuenta con un Ferropuerto; en Cozumel opera una terminal turística y tiene proyectado construir una terminal en Tuxpan, Veracruz. En el servicio naviero que será estimulado por un sistema Portuario más descentralizado y eficiente es el tráfico de cabotaje.

15 Guillermo Hjer. Transporte Marítimo Mundo Ejecutivo 1997. Pág 139

La privatización Portuaria es también esperada para estimular la flota Nacional en el comercio de cabotaje y que puede llevar a las líneas mexicanas a obtener concesiones para terminales especializadas que integren mejor los servicios portuarios y naviero. En el transcurso del desarrollo portuario es definitivo que México requiera Infraestructura y superestructura de los Puertos y una eficiente interfase con el transporte terrestre mejorando al mismo tiempo el período de tránsito a destino especialmente en el caso de Comercio de contenedores, otro aspecto es que tiene que ser realizado un sistema completo multimodal tanto en equipo como en sistemas.

La adecuada operación de los Puertos es indispensable para el desarrollo del Comercio haciendo una mejor planeación, control y ejecución del desarrollo portuario y se adaptaran estrategias operativas que integren eficientemente a concesionarios y empresas que prestan servicios portuarios. Se hicieron las reformas pertinentes para permitir el flujo libre seguro, eficiente y rápido de las mercancías en los Puertos, así como para incrementar la productividad en la prestación de servicios conexos." Antes de la Privatización teníamos una operación muy baja, los costos eran elevados y existían muchos sindicatos, lo que hacía complicado el manejo de buques", expresó Fernando Delfin , presidente de la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo (CANAINTRAM).

La modernización, reconstrucción , reposición de maquinaria y equipo de maniobras y la mejor utilización de la Infraestructura eficiente elevarán el rendimiento operativo. Se terminarán las obras en proceso y se atenderá eficientemente el dragado el señalamiento marítimo, la reconstrucción y el mantenimiento de muelles y accesos a Puertos. Se alentará la inversión privada en la concepción y operación de terminales de carga y de pasajeros almacenes, muelles y otros servicios portuarios conexos. Se fomentará el transporte de cabotaje con el objeto de reducir costos. Se impulsará una mayor participación de la Marina Mercante Nacional en los tráficos de altura y cabotaje, y se aumentará su eficacia y su productividad. Así mismo se proseguirá con el desarrollo y capacitación del personal técnico de marinos y especialistas que requiere la flota mercante.

Este impulso se realizará con un claro sentido de eficiencia y de productividad, sin redundar, por tanto, en costos mayores para los usuarios. Para poder responder satisfactoriamente a las demandas de servicios portuarios impuestas por el Comercio Exterior, por el mercado interno y por las cadenas logísticas de transportes.

Puertos Mexicanos estableció los siguientes objetivos prioritarios dentro de su programa de modernización integral:<sup>16</sup>

- a) Establecer las condiciones de competitividad mundial que requieren nuestras terminales marítimas .
- b) Acelerar el proceso de descentralización de la actividad Económica del país
- c) Promover las inversiones y la instalación de industrias privadas en los Puertos.
- d) Facilitar la exportaciones mexicanas en coordinación con los demás modos de transporte.
- e) Impulsar el desarrollo regional
- f) Fomentar el turismo marítimo
- g) Fortalecer el cabotaje

Para alcanzar los objetivos señalados, en los ejercicios precedentes se lograron importantes avances en el mejoramiento e implantación de la Infraestructura y equipamiento : mediante la capacitación, la organización y la concertación con los trabajadores portuarios y los propios usuarios se alcanzaron mayores índices de productividad operativa además, se estimuló al sector privado canalizando importantes inversiones para construir terminales especializadas de carga, muelles para cruceros y marinas turísticas y se propiciaron acciones de coordinación orientadas a apoyar instalaciones y servicios a la navegación de cabotaje. (Ver Esquema I,II).

De las metas y programas específicos derivados de los objetivos mencionados se destacan los siguientes logros :<sup>17</sup>

- a) Aumento de la productividad en la atención a embarcaciones
- b) Construcción y puesta en operación de tres nuevos Puertos estratégicos para el desarrollo regional., Progreso en el Sureste del País y Topolobambo y Pichilingue en el noreste de la República.
- c) Construcción y rehabilitación de terminales especializadas de contenedores y adquisición de ocho grúas portacontenedores y 16 de patio para los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas y en el Pacífico Altamira y Veracruz en el Golfo de México.

16 Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 Pag. 80

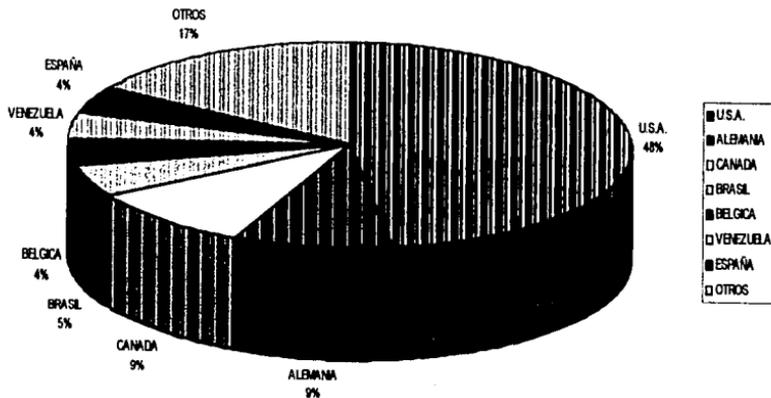
17 Carlos Martner Peyrelongue. Programa de Modernización de Puertos Mexicanos 1992. Pag 24

d) Se ha convocado y promovido la inversión privada para acelerar el desarrollo portuario del país.

Actualmente las terminales privadas pueden dar servicio a terceros, sin la limitación que antes se tenía de que solo podían operar sus propios productos.

## ESQUEMA I

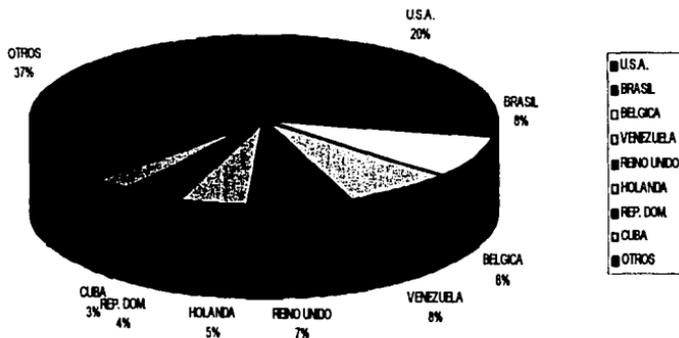
IMPORTACIONES POR PAIS DE ORIGEN



FUENTE :Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. De C.V. ,Puerto de Veracruz.  
La puerta de México al Mundo , 1996 . Pág 15.

## ESQUEMA II

EXPORTACIONES POR PAIS DE DESTINO



Fuente : Administración Portuaria Integral De Veracruz S.A. De C.V. , Puerto de Veracruz .  
La puerta de México al Mundo , 1996.Pág .15

## 2.4 Instalaciones y Servicios del Puerto de Veracruz

En el Puerto de Veracruz existe una nueva organización con sistemas operativos eficientes mediante la participación de empresas con capital íntegramente privado que compete entre sí en la prestación de los servicios de maniobras. Durante 1992 se concluyeron nuevas instalaciones para impulsar operaciones en muelle de transbordadores en progreso, en este año se aplicó en los puertos una tarifa simplificada de maniobras, los prestadores de servicio se comprometieron a una productividad preestablecida por tipo de carga y se tendrá la posibilidad de formar contratos de mayor plazo y reducir tarifa por volumen de carga, esta desregulación y la agilización de las operaciones contribuirán a colocar los productos en mejores términos de competencia.

Por lo que respecta al Puerto de Veracruz el programa maestro de desarrollo parte de que, debido a su favorable ubicación geográfica y buenas condiciones terrestres y sus diversas instalaciones, Veracruz tienen una ventaja para continuar uno de los mejores Puertos del país y el más importante del Golfo de México; en ese sentido, se anticipa que la carga de Veracruz aumenta a una sola tasa anual promedio superior a la Nacional, en especial los fluidos, el granel agrícola y la carga contenerizada.

No podemos omitir, reconocer que en el Puerto existen ciertas restricciones de infraestructura para el desarrollo del mismo, y estas se reflejan sobre todo en el rezago acumulado referente a la conservación y mantenimiento de diversas obras de infraestructura, la problemática vial interior de, y hacia el puerto; así como el espacio disponible para su expansión, como problemas de solución prioritaria.

Resolver esas limitantes requiere reubicar instalaciones, demoler construcciones, redefinir y construir nuevas vialidades, realizar nuevas inversiones adecuadas al tipo de operación y carga que se anticipa en el Puerto; y prever nuevas áreas para su expansión futura, todo ello, en un contexto de competitividad y eficiencia de las operaciones del Puerto, así como competencia leal y transporte al interior de la misma. El Puerto de Veracruz proporciona los servicios necesarios para la operación de buques, manejo y transferencia de carga, durante las 24 hrs. de los 365 días del año.

Dentro de esto tenemos :<sup>18</sup>

18 Servicios Portuarios de México. Servicios Marítimos Portuarios 1992. Pág 30

- Servicio al Buque

Remolque, Amarre y desamarre , maniobras de estiba y desestiba, suministro de agua, combustible y lubricantes, avituallamiento, mantenimiento, lavandería, servicios a la tripulación, recolección de basura, y reparaciones menores.

- Servicio a la carga

Manejo de carga general y contenedores, consolas para contenedores refrigerados, consolidación y desconsolidación de contenedores, confronto y tarja, maniobras en tierra, manejo de carga especializada, manejo de granales, acarreo de muelles a bodega, trinca y destrinca, movimiento de furgones en patio y muelles, limpieza, fumigación, pesadura, reparaciones de cajas, empaque contenedores y renta de equipos.

- Equipo marítimo portuario

Grúas de pórtico tipo Pananax de 40' , grúas de marco de 60 toneladas, remolcador marino, cargadores frontales, grúa de celosía, grúas hidráulicas, montacargas, tractocamiones , tractor de arrastre , entre otros.

- Instalaciones para contenedores refrigerados

Estacionamiento, instalaciones de atranque, muelle de la terminal de contenedores, muelle comercial, muelle de metales y minerales, almacenes, patios para contenedores, metales y minerales y carga en general.

#### **2.4.1 Estructura y Funcionamiento de la Aduana**

A lo largo de la historia, el comercio exterior ha pasado de ser una práctica más dentro del que hacer diario de la población , a ser considerada como una actividad de gran importancia para la Economía Nacional y viceversa. Estas cualidades le permiten a la Agencias Aduanales cumplir con los compromisos que México ha contraído con otras nacionalidades en materia de libre intercambio comercial .

Su participación se extiende a una asesoría integral en el proceso de comercialización que emprendan importadores y exportadores mexicanos, quienes deberán encontrar en el Agente Aduanal . Un apoyo que les permita incrementar el valor agregado de su producto.

La Aduana tiene la función de regular ( a través de fracciones arancelarias) controlar la importación y exportación ; transito de mercancías a través de las distintas oficinas, instalaciones en Puertos y Aeropuertos del País. Para cumplir esta función el Agente Aduanal , es la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de mercancías. La funciones que desarrolla el Agente Aduanal encaminadas al Comercio de mercancías mexicanas en el extranjero comienza con la correcta clasificación de la mercancía, posteriormente se elabora el pedimento correspondiente, como un cúmulo de datos que establecen la disposiciones legales para efectuar de manera ágil el despacho aduanal.

El Agente Aduanal es el único autorizado para liberar las mercancías que se encuentra en los depósitos fiscales pero también debe ver físicamente la carga, compararla con lo que se establece en los documentos, calcular los impuestos que se deben pagar y tramitar sus salida o internamiento. Respecto al costo de este servicio que aún cuando no existen cifras exactas, el parámetro que sigue es el de un cobro de un 0.45% sobre el valor de la factura más los gastos generados por el trámite de la operación para exportaciones se carga un 0.18% más gastos., sin embargo, si el monto de la factura es muy elevado, la Agencia Aduanal absorbe los gastos, lo cual no es posible hacer cuando la factura no es muy voluminosa.

Ejemplificando el proceso anterior tenemos que, cuando un barco entra al puerto para descargar debe haber una antelación de 48 hrs. a la llegada del Barco a Puerto, el agente marítimo da un aviso de Eta (Tiempo estimado de llegada) a las autoridades portuarias en general, manifestando cuando a de llegar el Barco. Se adjunta a la presente declaración en el que se relacionan todas las autoridades portuarias que han de ser notificadas de la llegada del barco. Una vez que el barco haya atracado oficiales de la aduana y el capitán del Puerto, inmigración y autoridades sanitarias subirán a bordo del Barco en todos los casos. El capitán del Barco dará a las autoridades aduaneras una serie de documentos incluyendo el rol de la tripulación, lista de pasajeros, lista de efectos personales, manifiesto de cargamento, memorándum del viaje y cualquier declaración de materias peligrosas.

Después de la entrega de dichos documentos a los oficiales, se sellarán para evitar el tráfico ilegal de mercancías durante la estadía del barco. Se avisará a las autoridades aduaneras anticipadamente. Una segunda autoridad portuaria, se encargará del cargamento en esta etapa. La mercancía se descargará bajo la custodia de los servicios portuarios quienes lo llevarán a un almacén. Los contenedores se llevarán al patio de contenedores, los servicios portuarios no podrán entregar el cargamento a los destinatarios sin la autorización de la aduana. La vigilancia por parte de la aduana en el proceso de descargo de la mercancía que esta siendo bajada del barco será conducida a los almacenes para su resguardo.

Cuando la mercancía se halla descargado y almacenado el destinatario será avisado por la agencia marítima que el barco ha llegado y la mercancía se encuentra almacenada. El destinatario entonces deberá tomar providencias para obtener la entrega del cargamento; primero debe asegurarse de que el conocimiento de embarque original va sellado para entrega por el agente marítimo, quien debe comprobar si los fletes han sido pagados. Si hubiera fletes pendientes entonces el agente marítimo no sellará el conocimiento de embarque. Para la entrega de la mercancía el destinatario se verá obligado a acudir con un Agente Aduanal independiente quien preparará la declaración de importación en nombre del destinatario. El conocimiento de embarque sellado y las facturas en relación con el cargamento deberán adjuntarse a esta declaración.

Dependiendo del producto, es posible que halla que adjunciar un certificado de calidad, la calidad de importación expresará el valor de la mercancía y el corredor liquidará los impuestos pagaderos según la ley de aduanas; el monto de los impuestos dependerán de la clase de cargamento y el Agente Aduanal le cobrará un porcentaje del valor de la mercancía como honorarios, el Agente Aduanal deberá acudir a la sucursal de la Institución bancaria dentro de la aduana y pagar los impuestos y derechos correspondientes. Una vez pagados los impuestos y derechos por el Agente Aduanal, el sistema aleatorio computarizado decide si el cargamento se inspeccionará por la aduana ( normalmente es el 10% de todas las importaciones), anteriormente todas las importaciones se inspeccionaban sin embargo durante estos últimos años el proceso de selección aleatoria determina selectivamente y por programa solo un porcentaje a revisar ( esto se le conoce como reconocimiento aduanero).

Los pedimentos de importación de una mercancía se introducirán en un computador y si se imprime en el documento que le toca ser revisado entonces el cargamento será inspeccionado con detalle; esta inspección consiste en un examen de las mercancías, así como de sus muestras para allegarse elementos para precisar la veracidad de los declarado en el pedimento con la mercancía presentada físicamente revisando :<sup>19</sup>

- a) La unidades de medida
- b) Número de pieza
- c) Volumen u otro dato que permita cuantificar la mercancía
- d) Descripción
- e) Naturaleza
- f) Estado
- g) Origen

Si se imprime la leyenda "Desaduanamiento libre" el cargamento no se inspeccionará. Cuando va a salir la mercancía del registro fiscal o fiscalizado " que es el área de resguardo o depósito de la mercancía en entrada del país la declaración del pedimento será comprobada en la oficina de aduana .Un policía fiscal comprobará la declaración de aduana sobre marcas y números de cajas, paquetes, etc. que coincida con los señalado en el pedimento. Cuando la declaración de aduana con leyenda de "Reconocimiento aduanal" y este se haya efectuado será firmado por el administrador y entonces el destinatario podrá llevar aquella al almacén para poder obtener la entrega del cargamento y tomar posición de este.

No existe riesgo alguno de que una persona sin derecho a tomar posición del cargamento pudiera obtener su entrega por la aduana ya que para hacer este trámite se requiere que el conocimiento de embarque original cumpla con los requisitos tales como que en el reverso lo reciba el destinatario o representante, el Agente Aduanal o bien se endose a un tercero. El reto actual del Agente Aduanal es, además de desempeñar, sus funciones normales, a partir del ejercicio, de su patente, convertirse en asesor, consultor, contratista de medio de transporte y descarga con el objeto de brindar un servicio eficaz y completo al cliente.

---

19 Ley Aduanera. Ediciones Fiscales ISEF, S.A. 1995

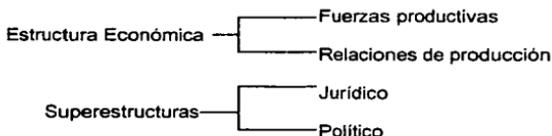
LA POLÍTICA DE APERTURA COMERCIAL EN MÉXICO.  
EL IMPULSO AL PROCESO DE MODERNIZACIÓN  
DEL PUERTO DE VERACRUZ. 1999-1994

**CAPITULO III**  
**MODERNIZACION DE LA OPERACIÓN PORTUARIA**

## MODERNIZACIÓN DE LA OPERACIÓN PORTUARIA

### 3.1 La infraestructura Modificada a Nivel Nacional en la Administración Portuaria y su funcionamiento.

Como se ha mencionado el concepto de infraestructura (ver capítulo I), la modificación que se ha dado a nivel nacional ha consistido en una serie de reglas en conjunto con nuevas Secretarías, que están regidas por la nueva Ley de Puertos que permiten un mejoramiento y crecimiento a nivel nacional. El conjunto de esas relaciones forman la estructura económica, ya que la base real es conjunta con lo jurídico y político. Esto significa que la estructura Económica se integra tanto en la fuerzas productivas como de las relaciones de producción derivadas de las mismas.



Fuente : Textos Universitarios. Miguel A. Gallo. Ediciones Quinto Sol. 1992. Pág. 82

La idea general de una nueva organización portuaria y esquemas administrativos operacionales se adecuaron a la nueva Ley de Puertos. Antes de la promulgación de esta ley las actividades portuarias fueron regidas por la Ley de Comercio Marítimos y Navegación de 1963 y por la Ley General de Vías de Comunicación publicada en 1940 así como la Ley de Puertos de 1970. Sin embargo, hubo casos en lo que estos instrumentos no necesariamente cubrían la nuevas actividades portuarias de forma adecuada y tuvieron que ser complementadas por otras disposiciones legales.

En realidad existieron más de 6,500 disposiciones comprendidas en leyes, regulaciones decretos, planes, programas, circulares, etc.<sup>20</sup>

Antes que esta Ley entrara en vigor todos los Puertos Mexicanos fueron Administrados por una Agencia Gubernamental llamada " Puertos Mexicanos" establecida en 1989, dentro del marco del gobierno federal que constituyó una división de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes., ha esta entidad se le habilitó sintéticamente sobre toda la planeación, construcción, explotación, mantenimiento, y administración Portuaria bajo la supervisión de dicha dirección general. Antes de Puertos Mexicanos, había sido colocados bajo la Administración del Comité Coordinador Nacional de Puertos ( El cual fue un organismo gubernamental para todo el país establecido en 1970) ó la Superintendencia de Operación y Desarrollo Portuario establecido localmente, el Fondo de Desarrollo Portuario Nacional (FODEPORT) también fue establecido en 1975 para cuidar el proyecto de desarrollo Portuario.

"Con referencia a la presencia de fortalecer el Estado en la construcción y prestación de servicios fue hasta 1989"<sup>21</sup> cuando por primera vez se abrió a través de la Ley la posibilidad de tener terminales para la prestación de servicio por parte de la Iniciativa Privada, pero no fue hasta la publicación de la Ley de Puertos cuando se hace realidad de ese anhelo de que la actividad portuario pasara de ser simplemente un concepto de infraestructura, a entenderla como un elemento que tiene vida Económica propia y que tiene una interrelación muy intensa como toda la actividad Económica ya que requiere de la participación de todos los sectores.

Ya que en relación al Comercio Marítimo extranjero, México es el tercer país que tiene las Costa más grandes (11,500 KM) en el Océano Pacífico y el Golfo de México. Si consideramos la longitud total de muelles es de 106 KM entre ambas costas, el Pacífico ocupa el 45% y el Golfo de México y Mar Caribe el 55% (35% para uso comercial, 27% para pesca, 21% para turismo y el 17% para la armada).El primero sirve como puerta de entrada desde/ para la costa occidental de los Estados Unidos y los últimos para Europa y la Costa Oriental y el Golfo de los Estados Unidos.

<sup>20</sup> Según Toshiro Kitami en la obra titulada "La ciudad y el Puerto" Edit. Doodunkan, Tokyo. 1990.

<sup>21</sup> Afirmación del Lic. Pedro P. Zepeda Bermudez. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante Secretaría de Comunicaciones y Transportes . 1996.

Los Puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en las costas del Pacífico así como Altamira y Veracruz en el Golfo son considerados como Puertos containeros estratégicamente importantes y capaces de atraer escalas directas de los grandes buques nodrizas containeros que sirven al Comercio Internacional.

Fue importante modernizar la red de Puertos para resolver el congestionamiento en las áreas saturadas de las instalaciones de mayor intensidad de tráfico ; se impulsó la inversión de los gobiernos de los Estados y de los particulares en la ampliación de terminales portuarias y en servicios conexos .

Este avance programático muestra el análisis del desempeño y grado de cumplimiento de las funciones y los programas de la administración Salinista, las medidas adoptadas en el contexto de las estrategias del plan y su impacto en el Exterior.

México vivía en una Administración Centralizada en todos los Puertos, no sólo en la toma de decisiones si no en los usos de los recursos que se generaban por el cobro del uso de la infraestructura cuando se captaba en los Puertos se concentraba en la Tesorería de la Federación y después bajo un mecanismo de asignación presupuestal se venía apoyando el desarrollo de los puertos no en la atención a la oferta y demanda de que estos servicios había, si no en respuesta de otros criterios válidos, pero no necesariamente consecuentes con el objetivo de prestar mejores servicios portuarios como eran vincular a los programas de desarrollo portuario, a propósito de generar una infraestructura que viniera por sí sola a generar desarrollo económico lo cual no era posible ; también existía un monopolio estatal en las prestaciones de servicio, los servicios de maniobras, manejo de mercancías e igualmente se mantenía una restricción a la participación de capital privado en la oferta de servicios complementarios.

Teníamos un sistema tarifario único que no permitía que el mercado señalara sus preferencias para el uso de los Puertos dado que los precios eran iguales. En todos ellos se cobraba lo mismo por hacer uso de un Puerto que requiere de dragado que por aquellos que no se aplicaba la misma tarifa en términos de maniobra, sin entender los insumos o elementos que se requerían para efectuar ese servicio. Existía una desactivación, no solo entre la infraestructura si no en muchas ocasiones en la misma consistencia política de transporte, concibiendo de manera integrada la participación

de los distintos modos de transporte y esto afectaba el desarrollo de los servicios de transporte multimodal, así no existía un manejo adecuado de precios en materia de desarrollo de Puertos, ni del desarrollo de los servicios de transporte marítimo.

Sin embargo, en vista de la necesidad de integrar todas las funciones sobre planeación y Administración Portuaria, Puertos Mexicanos fue formado y desapareció después de una corta historia de solamente cuatro años debido a los nuevos requerimientos para la reforma portuaria; Puertos Mexicanos aunque había tenido una responsabilidad primaria sobre la Administración Portuaria en cada Puerto, no necesariamente operó los Puertos por sí mismo. En los Puertos principales, las operaciones y servicios Portuarios fueron concesionados a Empresas privadas especialmente muchos puertos fueron operados por Sindicatos de Muelles.

Así como las tarifas y precios deben ser establecidos a nivel razonablemente competitivo. Las entidades administrativas portuarias, de conformidad con las políticas de precios establecidas por SCT pueden determinar las tarifas portuarias para ser aplicadas por aquellos concesionarios que proporcionen las operaciones y servicios portuarios en la terminales marinas u otras instalaciones portuarias o aquellos usuarios con los que las entidades administrativas portuarias, contratan directamente. La tarifa máxima y regulaciones de precios antes mencionados son establecidos para aplicarse a aquellos concesionarios que rentan áreas del Puerto e instalaciones y las explotan para prestar servicio ó servicios específicos aun nivel satisfactorio en vista de la calidad del mismo y competencia. Esta reglamentación debe contener también un mecanismo de ajuste tanto como el periodo de validez.

Aquellos concesionarios que consideren que las tarifas y precios que se les aplican no cumplen con las estipulaciones relativas de la ley, pueden reclamar un juicio en la Comisión federal competente. Al mismo tiempo no existe referencia en la Ley al método de procuración de fondos por parte de los administradores portuarios para aprovechar y mantener las instalaciones o equipos.

### 3.2 Avances a la Apertura Comercial

En el transcurso la primer puerta de entrada fue transformar el sistema de precios y tarifas, y ese fue tal vez el primer momento en que de manera más intensa se dio a conocer las necesidades que tenían los puertos de cobrar en razón de los costos de efectuar los servicios, no era posible que se siguieran aplicando la tarifas similares en todos los puertos del País y que se siguiera permitiendo dentro de una oficina del sector público los márgenes de utilidad de las empresas de servicios portuarios. "Esto lo debe determinar el mercado o la competencia, no un funcionario en su escritorio, la intervención de la autoridad debe ser como señala la Ley sólo cuando se pueda observar efectivamente que se están generando efectos negativos derivados del ejercer un modelo monopolístico al que estamos sujetos en la práctica y actitudes discriminatorias por este mismo modelo."<sup>22</sup>

Así fue que los puertos del País cobraran en dimensión a sus costos los cuales ha establecido políticas para atraer al mercado para unirse junto con los prestadores de servicios, e integrar paquetes que desvían de otros puertos el manejo de mercancías hacia ellos, tal es el caso de Tampico, donde se modificó el cobro de almacenaje con el gremio unido de alijadores, que movió su tarifa hacia la baja y con esto pudimos reaccionar a una demanda de servicios mayor que se presentó con gran dinamismo en la importaciones que se estaban haciendo en acero.

Por otro lado para mejorar la productividad se pensó impulsar un centro de prestación integral de servicios en la terminales y así, iniciar la privatización de las terminales de contenedores a través de empresas operadas por la iniciativa privada. En el transcurso del desarrollo del Tratado de Libre Comercio (TLC), será definitivo que el comercio marítimo entre México, E.U y Canadá se incrementará. Por lo tanto se requiere infraestructura y superestructura de los puertos y una eficiente interfase con el transporte terrestre manejando al mismo tiempo el periodo de tránsito a destino, especialmente en el caso del Comercio de contenedores. Cualquier combinación de los diferentes medios de transportes será posible desde el punto de vista de periodo de tránsito, en servicio estable y seguro, costeable, etc.

---

<sup>22</sup> Reflexión hecha por el Lic. Fernando Ledesma. AMANAC, 1996.

No solo la instalación y el equipo desde el área portuaria hasta su destino, sino que también deberá ser organizado un sistema completo multimodal tanto en equipo como en sistema, con la capacitación de los recursos humanos de otra manera, muy difícilmente será mantenido el porcentaje del transporte marítimo correspondiente a la flota mexicana.

Los asesores están de acuerdo en que dado que la privatización puede ser un proceso de expansión dirigido a lograr la autosuficiencia portuaria, algunos Puertos crecerán rápidamente por necesidades comerciales.

### **3.3 Requisa aplicada al Puerto de Veracruz**

El Puerto de Veracruz ha experimentado una transformación Económica muy interesante durante los últimos años, debido en gran parte al desarrollo industrial tecnológico y a la apertura comercial que a nivel mundial se ha impulsado en los últimos tiempos. Podemos recordar lo que sucedió en el Puerto de Veracruz en Mayo de 1991, el área portuaria de Veracruz no es suficientemente grande desde el punto de vista de los estándares internacionales pero es el Puerto más grande del País como un enlace en el tráfico de carga.

El área portuaria está dividida en varias secciones ; la base naval, la terminal de pasajeros, espigón de carga general, terminales de granos, cemento y aluminio agranel, etc., melaza y terminal de líquidos químicos, terminal de automóviles, terminal de contenedores, San Juan de Ulúa que es una antigua fortaleza y que ahora es un edificio de alto valor histórico, astilleros unidos de Veracruz, la Terminal petrolera de PEMEX. Las operaciones de puertos realizadas en los muelles comerciales fueron conccionada a una empresa privada llamada Sociedad de Servicios Portuarios de Veracruz, fundada en 1973 que había sido operada esencialmente con los sindicatos.

Esta fue una compañía muy extraña cuyas acciones fueron propiedad de familias de doctores, abogados, y aún expresidentes de la República. A parte de algunos usuarios portuarios tales como compañías navieras, agentes marítimos y aduanales. Tal parece que estas familias heredaban sus membresías de sus padres y acostumbraban a contratar a otros para trabajar con ellos en otras palabras, las membresías de los sindicatos habían sido tratadas como si hubiesen sido bienes hereditarios.

En vista de esa grave situación en el Puerto de Veracruz el presidente Salinas de Gortari envió a los líderes del sindicato un ultimátum solicitando que deberían reorganizar el Puerto como debiera ser, indicándoles un límite de tiempo. Sin embargo, los líderes sindicales, se resistieron. Algunos opinaron que lo que el presidente estaba intentando era en contra de la Constitución ; trataron de apelar esto ante el público buscando el apoyo de "Asociaciones Laborales Internacionales". Por último el Presidente requiso el Puerto el 31 de Mayo de 1991.

Inmediatamente después fue formando el Comité de la requisita, estableciéndose en el plantel de la Escuela Náutica Mercante de Veracruz. Este comité recibió todas las instalaciones y equipos portuarios del sindicato poco después, el presidente reemplazó esto con tres compañías de operación portuaria fundadas por los usuarios del puerto ; las compañías navieras, agentes marítimos y aduanales, etc. Las compañías recién formadas han competido unas con otras, modernizando el sistema de trabajo y reduciendo la fuerza laboral y el Puerto fue revitalizado con alta productividad y bajo costo. La reforma portuaria de Veracruz fue así llevada a cabo con una victoria unilateral del gobierno, parece que la nueva Ley Portuaria fue contemplada sobre las bases del gran éxito en el caso del Puerto de Veracruz.

### **3.3.1 Administración Portuaria Integral (API)**

Sabemos que la segunda etapa de proyecto de privatización portuaria se inició con la requisita del Puerto de Veracruz en 1991. Esta etapa portuaria tiene su base primordial en la nueva ley de puertos de Julio de 1993, la cual es resultado de una reforma fiscal y financiera implementada por el Gobierno Federal con la finalidad de desincorporar empresas públicas liberar la actividad comercial desregular los mercados y la inversión extranjera y efectuar negociaciones de libre comercio.

Para lograr esos objetivos el gobierno contempló la necesidad de la participación del sector privado en proyectos de infraestructura básica, por lo que este sector no quedó exento de cambios estructurales en uno de los sectores más importantes de nuestro país. La Ley de Puertos , ordenamiento de carácter público y de observancia en todo el territorio nacional se basa en regular los puertos, terminales marítimas e instalaciones portuarias, etc. así como la prestación de los servicios portuarios que contempla la figura de la Administración Portuaria Integral, que de acuerdo a su reglamento se encarga de vigilar la administración de los Puertos y de supervisar el óptimo aprovechamiento de las instalaciones.

El Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó la constitución de la Administración Portuaria Integral de Puerto de Veracruz, S.A. de C.V., formalizada conforme a las leyes mexicanas el 15 de Diciembre de 1993.

A través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes recibió la concesión del Gobierno Federal para la administración del Puerto de Veracruz, la cual le permite administrar los recursos técnicos y financieros en forma autónoma, y por ende las decisiones propias de su actividad se han de tomar en el propio puerto, lo cual imprime a sus actos una nueva dinámica empresarial, dando por lo consiguiente un gran paso a la descentralización portuaria.

A la Administración Portuaria Integral se le confiere una serie de atribuciones y facultades destacando primordialmente la de instrumentar un programa maestro de desarrollo portuario mismo que tiene como objetivo fijar los usos, destinos, y modos de operación; dictar medidas para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, emitir programas de construcción expansión y modernización.

Los procesos de privatización se han efectuado bajo dos diferentes esquemas aquellos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes considera como prioritarios al interés nacional y por ello, los ha instrumentado para que las API'S contraten a agentes coordinadores de la venta quienes con experiencia profesional en estos eventos, tienen la encomienda de promover las licitaciones a nivel nacional e internacional. El otro esquema consiste en que la API'S instrumentan las licitaciones para privatizar, con recursos propios del puerto sin utilizar agente coordinador de la venta. En estos casos los procesos se inician y concluyen en los domicilios donde se encuentre ubicado el puerto licitador. Dado que la nueva API debe ser una entidad financieramente independiente y autosuficiente se interpreta que los fondos deben ser a su propia cuenta ya sea que ellos tengan sus propios fondos o préstamos bancarios o cualquier otra forma de procuración de fondos.

### **3.3.2 Estructura y organización de API'S**

Para una apropiada coordinación y cumplimiento de las actividades y consentimiento de las reglas y regulaciones ( como una compañía) pero especialmente en tener cuidado del proceso de licitación fueron creadas dos oficinas de coordinación regional. Bajo la nueva Ley Portuaria las entidades administrativas portuarias deberán ser "Administración Portuaria Integral". (Ver cuadro N°. 6). Sin embargo, dado que ninguna de dichas administraciones portuarias son de SCT pueden manejar u operar

el puerto; ya que la organización de la SCT ha sido analizando en el Capítulo 9-3, limitaremos nuestra revisión sobre organización únicamente a la API la organización está comprendida en dos entidades una es el consejo y la otra el organismo ejecutivo. La anteriores esta estipulado en los artículos 42y 43 de la nueva ley.

**Cuadro N°. 6**

COORDINACIÓN REGIONAL DE LAS APTS DEL PACIFICO NORTE Y CENTRO.	COORDINACIÓN REGIONAL DE LAS APTS DEL GOLFO Y PACIFICO SUR	ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL ESTATAL
ACAPULCO	PROGRESO	COZUMEL
ENJENADA	SALINA CRUZ	QUINTANA ROO
LAZARO CARDENAS	TAMPICO	
MANZANILLO	TUXPAN	
PIAZATLÁN	VERACRUZ	
PUERTO VALLARTA	ALTAMIRA	
TOPOLOPAMPO	PUERTO MADERO	
QUATIMAJ	COATZACOALCOS	

Fuente : AMANAC Mayo 1996

El artículo 42 dice: " En los Puertos y terminales donde es establecida una administración portuaria integral, la autoridad federal correspondiente "llamémosle SCT" será capas de constituir una comisión consultiva que será conformada por representantes del gobierno estatal y municipal, así como las de las cámaras de la industria y Comercio de la región, los usuarios portuarios, el administrador Portuario ( llamémosle el representante de la API) el representante de los Sindicatos de los trabajadores portuarios y aquellos que sean nombrados por el presidente de esta comisión. La comisión será presidida por el representante de la autoridad regional correspondiente (SCT).

El artículo 43 de la Ley dice los siguiente: La comisión consultiva asistirá la promoción del puerto y expedirá recomendaciones de los asuntos que afecten las actividades urbanas y el equilibrio económico de la zona, por lo que, el administrador portuario debe informar a la comisión del plan maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto. La comisión mantendrá sesiones ( juntas de consejo) por lo menos una vez cada tres meses y su resoluciones serán decididas por mayoría de votos. Si el administrador portuario decide no seguir tales recomendaciones, notificará



al presidente de la comisión dentro de un periodo de treinta días y este podrá informar a las autoridades competentes con objeto de resolver el asunto.

El órgano de gobierno de APIVER es su consejo de Administración que está integrado por 9 consejeros ; cinco del gobierno federal, uno del gobierno estatal, otro del municipal y dos más del sector privado Veracruzano que se reúnen normalmente con objeto de establecer estrategias políticas y normas internas de la Administración. La organización de la empresa está encabezada por un director general y las siguientes 7 gerencias : Administración y finanzas, almacenes y control, comercialización, contraloría, ingeniería jurídico y operaciones.

En el puerto de Veracruz se establecieron reglas de operación conforme dispone la ley y se ha constituido un Comité de operación, que ve entre otras cosas los aspectos de coordinación entre las autoridades, la administración y las operaciones y prestadores de servicios así como los de atención de quejas de los usuarios. Por otra parte existe un comité consultivo cuyo objetivo es el de promover el puerto para beneficio de la ciudad de Veracruz, la región y el País. Este comité esta integrado por representantes de la API, de las asociaciones del Puerto cámaras de comercio, Industria, etc., de los gobiernos federal, estatal y municipal.<sup>23</sup>

En la siguiente página se muestra el Esquema III, donde se identifica la estructura del funcionamiento de APIVER.

### **3.3.3 Objetivo Marcados por la Administración Portuaria Integral de Veracruz**

Con objetivo de garantizar una eficiente explotación del Puerto, así como de su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte la API de Veracruz a elaborado un Programa Maestro de Desarrollo y privatización (1996) APIVER que contempla lo siguiente:

- Incrementar el Tráfico de Buques y carga a través del Puerto.
- Incrementar los ingresos de la API para modernizar el Puerto.
- Dar un servicio eficiente y económico a los usuarios del Puerto.

<sup>23</sup> Identificada, en términos generales por la Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. de C.V. La puerta de México al mundo 1996. Pág. 5

- Mantener y Aumentar en la medida de lo posible el empleo en la API y el Puerto.
- Fomentar la derrama económica en los sectores relacionados con el Puerto.
- Coordinarse con los otros sistemas de transporte para lograr una cadena logística eficiente.
- Incrementar la capacidad de atraque y almacenaje de 7 a 22 millones de toneladas.
- Privatización de los servicios e instalaciones.
- Modernización del Puerto a través de crear áreas abiertas para manejo de mercancías.
- Nueva infraestructura para mejorar la interacción entre puerto - ciudad
- Rehabilitación de los muelles que están en condiciones críticas.
- La creación de nuevas áreas para instalaciones especializadas privadas y modernas.
- Generar 24 millones de pesos al año como ingreso adicional para las nuevas áreas.
- Generar 1,500 empleos durante la construcción de las obras.
- La capacidad para duplicar el empleo directo e indirecto del Puerto.

Todo esto se está llevando a cabo cuidando el equilibrio ecológico de la zona donde se ubica el puerto las áreas de almacenaje en la terminal de contenedores se han incrementado de 3 hectáreas a 35, doce veces. Una nueva terminal de usos múltiples está en construcción y se están preparando nuevas áreas para una nueva aduana, un nuevo complejo de entrada a la terminal de contenedores, una instalación para manejo público de barcas, una bodega refrigerada y nuevas instalaciones de almacenaje.

En 1994 se invirtió en obras como: Rompe olas norte, ampliación de terrenos y vialidades, muelle para la T.U.M reconstrucción del muelle número dos, consolas para contenedores refrigerados, mantenimiento de infraestructura y diversos estudios, proyectos y supervisión de obras. Para 1995 con una nueva inversión se continúa con las obras iniciadas, estudios y proyectos para el mantenimiento de instalaciones. El plan maestro del Puerto contempla una inversión por parte de la API. La estrategia está basada en crear nuevas áreas hacia el norte que permitan a los inversionistas privados desarrollar diferentes negocios, mejorar el acceso al puerto, construir 3 muelles y reconstruir otros. Estos son entre otras las actividades más importantes. Es así como el Puerto de Veracruz se mantendrá como el más importante del país, sirviendo al Comercio Exterior y al desarrollo de México.

### 3.4 Desarrollo Integral Logrado

La nueva Ley de Puertos promulgada y publicada el 20 de Julio de 1993 es una Ley Integral que rige Puertos y bahías. Excepto por las bases navales, bajo esta ley existe tres clasificaciones; puerto, terminal y marina, cuya denominación localización geográfica so determinados por decreto; de manera similar a otros países de Latinoamérica los puertos y costas son de dominio público. Los límites del Puerto están marcados por un acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Social y publicada por el diario oficial, la zona industrial adyacente, ya sea de dominio público o propiedad privada, ( legalmente, es llamado zona de desarrollo portuario) deberá ser delimitado con la intervención de las dos secretarías antes mencionadas en coordinación con el gobierno local.

La nación conserva el dominio inalienable sobre la tierra y el mar que conforman el área portuaria, pero la nueva ley abre estos dominios público a un amplio rango de participación de intereses privados y oportunidades de inversión bajo concesiones de más de 50 años con extensión de mas de 50 años a las corporaciones legales nacionales e individuales. Existe dos tipos de oportunidades de inversión; primeramente arrendar toda a parte del área portuaria e invertir en equipo e instalaciones para servicios especializados tales como terminales para el manejo de productos específicos ( líquidos, vehículos, granos y minerales a granel, contenedores, etc. ) y la segunda, inversiones directas en las administraciones Portuarias Integrales llamadas API'S como se recalcará más adelante.

Las inversiones extranjeras también están permitidas participar en las administraciones portuarios integrales ( hasta el 49%) y en las operaciones portuarias bajo concesiones a tal extensión que la nueva Ley de Inversión Extranjera lo permita. Las instalaciones y equipos invertidos por los concesionarios serán considerados como sus propiedades durante el termino de la concesión al término de las cuales solamente las instalaciones fijas a la superficie del dominio continuarán siendo de propiedad de la nación.

Bajo la nueva ley portuaria, la administración portuaria ha sido descentralizada y privatizada totalmente; Puertos Mexicanos fue abolido y la nueva administración fue

llamada Administración Portuaria Integral que se ha establecido en cada Puerto. Aunque la política nacional portuaria continúa siendo definida y mantenida dentro del marco del gobierno federal el API toma la responsabilidad primaria de administración portuaria en lugar de Puertos Mexicanos.

Es una autoridad Portuaria autónoma y financieramente independiente. En la etapa inicial comienza con un 100% de las acciones pertenecientes al gobierno federal las cuales son invertidas en bienes por las propiedades portuarias existentes y en el transcurso del tiempo sus acciones y/o acciones adicionales serán transferidas aquello que estén interesados en gobiernos locales y/o sector privado incluyendo inversionistas extranjeros. Por lo tanto su última característica es de una inversión mancomunada con la llamada compañía del tercer sector.

La autoridad y obligación del API recae en la planeación, construcción y mantenimiento de la infraestructura y superestructura portuaria, promoción explotación y uso de las instalaciones portuarias en una máxima eficiencia y una mera competitividad y operaciones de puerto bajo un sistema bien organizado y seguro. La API también está autorizado para permitir a las partes interesadas a concesionar la tierra e instalaciones portuarias y vigilarlos y al mismo tiempo poder rendir servicios portuarios por si mismo o a través de subcontratistas.

Esta elabora y presenta un plan de desarrollo portuario considerando una explotación de máxima eficiencia y un desarrollo futuro la cual deberá ser aprobada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La API puede determinar las reglas de las operaciones y servicios portuarios y establecer las tarifas portuarias aplicables a los operadores, basado en tarifas mínimas - máximas y reglas de precios establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes asume la responsabilidad fundamental de la política de precios del puerto.

La ley requiere que SCT establezca las bases de las regulaciones de tarifas portuarias aplicables a los usuarios del Puerto en el campo de operaciones y servicios portuarios por un lado, y para fórmulas los niveles máximos y mínimos de renta

pagable por los concesionarios o el cargo de renta de la propiedad portuaria a los solicitantes por el otro. Hoy los servicios de maniobras en el País se prestan en un 99% por empresas privadas; de la carga comercial calculada en 40 millones de toneladas, 39% de ellas la mueven empresas privadas, en donde las administraciones portuarias integrales consideradas como operadores mueven menos de 400 mil toneladas, el resto se hace por empresas totalmente privadas.

El 95 % de la carga que se mueve en este país se hace hoy día a través de puertos que cuentan con administración portuaria integral, que muestran que son viables y no se transfieren recursos, no han subsidios a los puertos y estos están siendo capaces de autofinanciar su crecimiento.

Se ha avanzado significativamente en la ampliación de las relaciones bancarias, se inició la participación y liquidación de las empresas de servicios portuarios. El Puerto cobra en dimensión de sus costos establecido por las políticas ya mencionadas atrayendo al mercado para unirse junto con los prestadores de servicios e integrar paquetes de manejo de mercancías tal es el caso como el almacenaje con el Gremio Unido de Alijadores.

La modernización de las terminales marítimas portuarias han permitido atender con mayor eficiencia el crecimiento del Comercio Exterior Mexicano, en el que resultan especialmente importante el tráfico de contenedores pues en ellos se transportan los bienes de alto valor económico agregado. Veracruz es un puerto de altura de fama internacional, que después de trabajar intensamente durante los últimos cuatro años y medios a partir de su estructuración, ha restablecido la confianza y el interés de los diversos usuarios del mismo, ello se debe principalmente a la labor realizada por las tres empresas permisionarias en operaciones portuarias.

En Veracruz radica la existencia de una doble estructura, uno es el desarrollo político y otro es el desarrollo Económico que ha llevado a un rápido crecimiento en los niveles de avances entre otras naciones sin embargo, se tardó en considerar que las zonas industriales y las actividades económicas fueran en busca de un desarrollo equilibrado y por ello se tubo que tomar como ejemplo a otros puertos principales como el de Singapur para poder obtener un nivel prioritario en importaciones y

exportaciones de otros países del mundo. Con esto Veracruz garantizó el manejo más eficiente para su carga, y ofreció la red de conexiones más completa para variar o recibir la mercancía a los destinos de mayor importancia en el mundo como son Estados Unidos, Canadá, Sudamérica, Europa, El Caribe, África y Oriente.

El comercio de este puerto es ventajoso no solo desde el punto de vista económico si no también cultural y científico. Su importancia económica está basada en el principio de los costos comparativos, según el cual una producción probablemente será más eficiente y rentable en un país que en otro de acuerdo, por ejemplo, con sus características naturales y también estará condicionada por sus capacidades de producción. Si se recuerda la producción estaba limitada y ahora se comprende que con estos ajustes a podido ser más productivo y ventajoso para el comercio.

Los nuevos esquemas de operación portuaria y el incremento de la productividad ha sido resultado de la libre competencia y sobre todo, en que existe entidades que se responsabilizan en las prestaciones de los servicios y deslumbrando el futuro a través de establecer esquemas y modos de operación utilizando equipos modernos, y la conjunción de actividades que hagan posible implementar el Puerto con productividades y servicios que estén acordes a los mejores puertos a nivel internacional.

#### **CAPITULO IV**

### **PERSPECTIVAS AL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL PUERTO DE VERACRUZ**

## PERSPECTIVAS AL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL PUERTO DE VERACRUZ

### 4.1 Diagnóstico del Tráfico comercial

Dentro de los Puertos Nacionales, Veracruz es uno de los de mayor importancia en el Golfo por el tipo de carga que maneja, y con relación al tráfico de altura ocupa después de Tampico el segundo lugar excluyendo los Puertos Petroleros por el tonelaje total de productos manejados en un año. Al Puerto de Veracruz llega en promedio alrededor de 600 buques por año, los cuales transportan diferentes tipos de carga que se agrupan básicamente en carga general con agraneles, minerales, agrícolas y fluidos. (Ver cuadro N° 7)

Cuadro N° 7

#### COMPARATIVO DEL MOVIMIENTO DE CARGA

	ALTIURA/IMPORTACION			CAPOTAJE/ EXPORTACION			TOTAL		
	1955	1956	%	1955	1956	%	1955	1956	%
1	4969336	27925	41.4	1669	84	(56.4)	4971205	728735	41.4
2	171216	185026	10.04				171216	185026	10.04
3	66356	77785	13.7	52728	56815	13.4	121124	137604	13.6
4	16572	15247	14.4	33220	32175	(3.5)	50052	54222	2.7
5	23466	27341	14.2	19042	20485	7.6	42590	47826	11.2
6	22224	25224	13.5	16843	19665	16.0	39067	44585	14.9

1 TOTAL POR TIPO DE TRAFICO  
 2 CONTENEDORES MANEJADOS (MEUS)  
 3 LLEROS

4 VACIOS  
 5 20'  
 6 40'

FUENTE: API'S Delegaciones de Puertos mexicanos y capitánias del Puerto. Reporte Estadístico Enero - Septiembre 95 - 96 Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En los años por venir con este nuevo esquema de administración y la actual participación de los Veracruzanos la carga de altura que hoy es de alrededor de los 6 millones y medio de toneladas, en seis años se considera que habrá de duplicarse y endose, se incrementará para llegar probablemente a tres veces o más de la que actualmente se maneja.

Las características y recursos de la región y la Infraestructura básica existente en el Puerto, representan una buena oportunidad para el establecimiento de Industrias a partir de los siguientes proyectos<sup>24</sup>:

- a) Industriales derivados de la Industria Existente incluyendo la que esta en construcción
- b) Industriales para el abastecimiento de la demanda de bienes de consumo
- c) Derivados del aprovechamiento de los recursos naturales de la zona
- d) De industrias complementarias

Sobre estos suelos es posible cimentar, con las técnicas adecuadas, cualquier tipo de edificaciones como lo demuestran las importantes empresas instaladas en el área.

Esta nueva etapa en la vida del Puerto significa vincularlo de manera eficiente a los circuitos del Comercio Mercante Mundial y especialmente aprovechar el incremento de tráfico marítimo que está propiciando la Apertura Comercial actual.

Por su parte la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial impulsa esta actividad mediante la asesoría técnica, jurídica y administrativa, con programas de capacitación, otorga financiamiento para la exportación en coordinación con organismos públicos apoyando a la pequeña mediana Industrias, localizadas en zonas prioritarias como es el caso del puerto de Veracruz. También se cuenta con los certificados de derecho a la importación para la exportación que como su nombre los indica permite al industrial importar con trámites simplificados, insumos de artículos o bienes que serán exportados.

De los fondos especializados para atender al Sector Industrial destacan por su importancia: El Fondo Nacional de Fomento Industrial, apoya a las Industrias financieramente, participando como socio temporal en el capital de las empresas y

---

<sup>24</sup> Expedida por el Fondo Nacional para los desarrollos Portuarios (FONAPORT) 1990.

otorga créditos. El Fondo de Garantía y Fomento a la Industria mediana y pequeña, que otorga créditos de avío, refaccionarios e hipotecarios y de garantía a los medianos y pequeños industriales.

Por otro lado la Secretaría de Hacienda y Crédito Público establece diversos estímulos, como la deducción, durante el primer ejercicio, e los gastos preoperativos de organización y coordinación a empresas productoras de bienes y servicios que realicen ventas de primera mano y adicionalmente reducción del impuesto predial en el Puerto y su zona de influencia.

Se confía que esta Apertura Comercial será sin duda, el detonador para multiplicar los flujos industriales, las inversiones productivas y su infraestructura. El incremento portuario y la modernización de la ciudad tendrá que ir de la mano de manera paralela, ya que no sería correcto contar con un puerto moderno junto a una ciudad rezagada.

A fin de consolidar el proceso de Apertura Comercial, modernizar y desarrollar la planta productiva Nacional, así como incrementar la presencia de nuestros productos en mercados internacionales, el Banco Nacional de Comercio Exterior concedió 14,770 millones de dólares en 1991. Por su parte la SECOFI impulsó el uso de cuotas de exportación ; en cuanto al análisis y evaluación sobre el desempeño de la Industria Nacional la vigencia del régimen especial se prorrogó hasta Diciembre de 1992. También la Secretaría de Comercio apuntó que solamente 200 fracciones del régimen de tarifas del impuesto general de importación (Tigi y Tige) se encuentran sujetas a control.

Las exportaciones en Veracruz registraron un promedio anual de 20% en 1996 mismo que tendrán que sostener cada año informo Herminio Blanco Mendoza. El secretario de Comercio y Fomento Industrial explicó que en ese año las exportaciones contribuyeron con 25% del Producto Interno Bruto Nacional, por lo que si las ventas conservaron un avance del 20% anual, se garantizó una base de crecimiento de 4% por año para toda la economía. Las fuertes inversiones que realizaron durante los últimos años la empresas para modernizarse ; trajo al mercado interno una consecuencia de crecimiento económico. Conforme esta situación los incrementos de las exportaciones dieron un alto porcentaje, aceptó Blanco.

Así mismo destacó el titular de la SECOFI el superávit comercial que México registró en sus exportaciones, precisó que en ese año la concentración comercial llegó a 73% más alto que en 1994.<sup>25</sup>

El Puerto de Veracruz acerca al inversionista al aprovechamiento de las obras portuarias en general que construye la empresas privadas para beneficio de la región en conjunto con el transporte marítimo para ampliar su extensa red de comunicación con todos los mercados del mundo y su bajo costo es un importante elemento para el desarrollo industrial que depende en gran medida del intercambio Comercial.

La ubicación del Puerto es benéfica ya que cuenta con acceso directo al transporte marítimo y permite ahorro de recursos y existe un incremento de eficiencia, por lo cual ahora Veracruz, además de garantizar el manejo más eficiente para la carga, ofrece la red de conexiones más completa para enviar o recibir mercancía, a los destinos de mayor importancia en el mundo : Estados Unidos, Canadá, Sudamérica, El caribe, Europa, Africa y Oriente.

---

<sup>25</sup> Información sustentada por Herminio Blanco Mendoza en " Las exportaciones deberán crecer 20% en 1996" conferencia llevada a cabo en Cancún., Quintana Roo el 19 de Octubre de 1995.

#### **4.2 Diseño de una política global de transporte**

Por lo que se refiere al desarrollo regional motivado por la privatización portuaria se hace necesario señalar que a efecto de cuidar la modernidad y el crecimiento de la entidad, es lógico que quienes pertenecen a la misma han de velar y se han de preocupar por que los proyectos y el desarrollo de Nación no fracasen, por tal motivo es básico otorgarle las facilidades de participación en las diferentes concesiones y otorgamientos de espacios portuarios a inversionistas de la región, quienes a su vez deberá invitar y hacer participe a inversionistas de otras latitudes, no solamente de nuestro país si no también del extranjero pero sin perder nunca de vista el desarrollo de la localidad.

Bajo la Ley Portuaria la Política Nacional Portuaria es definida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La Secretaría de Desarrollo Social comparte autoridad en asuntos portuarios según sea el caso como lo estipulado por la ley. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes cubre dos campos diferentes de Comunicación y Transporte. En el campo del Transporte, su jurisdicción incluye, la aviación, ferrocarril carreteras interestatales, marina mercante y puertos. A parte de la División Administrativa General por el oficial mayor y la Dirección Legal de Planeación y Dirección de Relaciones Públicas colocada directamente bajo el secretario, existe subsecretarías a cargo de otras direcciones por ejemplo, el subsecretario de infraestructura. El subsecretario de transporte quien controla y otorga licencias, aviación civil, caminos federales, etc.

La policía portuaria es dirigida por un coordinador general de la autoridad portuaria que ocupa una posición al mismo nivel del subsecretario. Esta coordinación es responsable de dos direcciones ; la dirección general de Puertos y la Dirección General de Marina Mercante.

Tanto el transporte terrestre como el marítimo, son los pilares que sostienen la Infraestructura Industrial y mantienen la vida en todas las concentraciones urbanas, pues aunque existe también el transporte aéreo de carga, este se utiliza para el traslado de productos que requieran de especial cuidado. En base a esto el Sector

marítimo se ha dado a la búsqueda para mejorar los procesos de logística, en el sector marítimo y dados los requerimientos exigidos por los cambios estructurales del Comercio Internacional se reúnen constantemente en diversos puntos cardinales para analizar la situación del Puerto de Veracruz.

Los cuales entran a un proceso de estudio y análisis para competir con los mercados internacionales para poder globalizar los transportes fundamentales en el caso específico marítimo y terrestre para el logro de una competitividad unido todo en una sola Política global de transporte, la cual involucra todo un complejo sistema comercial que incluye desde la necesidad de una nación por satisfacer la carencia de uno o varios productos que en muchos casos le son vitales, hasta el beneficio en divisas para un país dado sus niveles de exportación, que depende en gran medida de la adecuada logística del sector transporte. Se puede justificar esta afirmación con el hecho de que el 95% de Comercio Internacional se realiza actualmente por vía marítima.

Después de evidenciar la importancia del Transporte en el desarrollo de una Nación, cabe preguntarse cual es la posición de este sector en el caso de nuestro país en particular, y dentro del marco internacional dado los cambios estructurales que se han manifestado en el acontecer mundial. Es evidente que el sector marítimo vive actualmente una liberalización a nivel Internacional.

En el caso del transporte la característica fundamental es su traslado del punto de origen al punto de destino. El tipo de carga debe de ser adecuado según se considere el peso, el volumen, contenido, embalaje entre otros. También, es importante el tipo de capacidad de equipo a utilizarse para manejar la carga. En todos los casos la capacidad máxima disponible es utilizada de acuerdo a las características de carga, teniendo como objetivo fundamental el factor más alto de ocupación, calidad y seguridad en la operación. (Ver Cuadro N° 8).

En nuestro país el transporte terrestre es la columna vertebral para el Comercio Internacional ya que los más importantes puntos productivos y comerciales están centralizados en las principales ciudades del País un ejemplo es el Puerto de Veracruz. Hoy por hoy, el equipo de transporte terrestre se ha desarrollado

considerablemente, realizando continuas modernizaciones a sus equipos para lograr adaptarse a las exigencias de hoy.

El servicio público federal de carga en México se rige por el contenido de la ley de vías generales de comunicación y sus reglamentos, este documento emitido y prolongado por el Ejecutivo Federal en 1940, indica las responsabilidades y obligaciones que deben observarse en la circulación de un vehículo automotor de servicio público o particular, por un camino federal, estatal o municipal de esta situación se deriva que jurisdiccionalmente la ley quedó sujeta exclusivamente a los poderes federales, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para los siguientes casos y sin el perjuicio de otras leyes o de la Economía Nacional.

Cuadro N° 8

Caja Cerrada	
45', 48'	Carga en general , principalmente en rutas de servicio internacional.
40', 45', 48'	Combinación de plataforma y caja cerrada con redilas y cubiertas de lona.
30'	Camión de redilas dedicado al transporte de productos del campo.
40', 45', 48'	Carga de líquidos ; gases, combustibles.
40', 45', 48'	Medida total plataforma dedicada a maquinaria pesada y objetos voluminosos.
	Equipo de dos pisos para vehículos nuevos.
	Caja cerrada con equipo de refrigeración para productos perecederos.
20', 40'	Caja cerrada sin ejes para todo tipo de carga en transporte multimodal.

Fuente : Puertos Industria Finanzas y Servicios. Comercio Internacional. Febrero 1992. Pág. 26

### **4.3 Mejoramiento en el desarrollo tecnológico en el sector Comercio**

Un aspecto fundamental de la creación y operación de Infraestructura Económica es el referente a los Puertos. Se requiere aquí una importante modernización para apoyar todos los renglones del desarrollo Nacional. Los servicios del Puerto deben diversificarse mejorar su calidad, ampliar su cobertura y extenderse a más zonas. Las tarifas de los distintos servicios no deben diferir significativamente de las vigentes en los Países con lo que México compite en el Mercado Internacional.

Uno de los principales Puertos Comerciales del país desde la década de los 70's ha sufrido un proceso de mecanización debido al creciente incremento de la importación de granos para la cual se construyó la terminal granelera. Igualmente con los cambios en los sistemas de transporte marítimo se ha dado gran impulso al movimiento portuario de contenedores, y para ese efecto se han realizado ampliaciones en el Puerto, otro aspecto de gran importancia que ha influido de las instalaciones es el de la exportaciones de automóviles anexos al Puerto que se encuentran en los astilleros de Veracruz como industria pesada y al mismo tiempo sirve a las actividades portuarias ofreciendo servicios de incremento de embarcaciones.

A continuación se describirán los sistemas actuales con que cuenta el Puerto para la carga y descarga de los diferentes productos : <sup>26</sup>

#### **a) Carga General**

Para carga general se utilizan los muelles N° 1 ( en su banda sur), el N°2. , el N° 4 y el N° 6. Y el procedimiento que se sigue para la carga y descarga es a través de las grúas de los propios barcos o por las plumas de los muelles que bajan los productos por medio de redes y pallets en tierra la carga se mueve con carros remolque o montacargas.

---

<sup>26</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Marina Mercante 1996.

## b) Contenedores

Existe un muelle especializado para el manejo de contenedores, que en la actualidad cuenta con grúas de pórtico para las maniobras de carga y descarga, sin embargo se utiliza el muelle N°. 6. Para estas maniobras, el cual cuenta con equipo especializado, la carga y descarga se realiza por medio de grúas o por plumas instaladas en el muelle. Los contenedores son movidos por tierra por medio de montacargas, y después de que la carga sea desconsolidada, son transportados en trailers al patio de contenedores vacíos en donde nuevamente se manejan con montacargas, tanto para bajarlos del camino como para apilarlos.

Actualmente el área de almacenamiento de contenedores llenos, es suficiente debido a los grandes patios. Así mismo el patio de contenedores vacíos tiene capacidad suficiente para diez o quince veces cantidad de contenedores que la que tiene ahora.

## c) Granel agrícola

El granel agrícola se mueve básicamente en dos muelles, el de granos y el N°. 4 de altura. El muelle de granos cuenta para sus maniobras con succionadoras, cada una cuenta con rendimiento de 30 a 40 toneladas por hora y una banda transportadora que descarga directamente a furgones, camiones o almacenes de 20 mil toneladas de capacidad. El muelle N°. 4 también cuenta con succionadoras, pero la descarga es directa a carros de ferrocarril.

## d) Granel mineral

El granel mineral se maneja en la banda norte del muelle N°. 1 de altura y en el muelle de la compañía Aluminio, S.A.. En el muelle N°. 1 el movimiento se realiza a través de bandas mecanizadas, que transportan el producto ( clinker ) a los buques desde a bodega fiscal N°. 3, la cual por no ser una bodega especializada para el tipo de material que almacena, no reúne las condiciones apropiadas. El muelle de Aluminio, S.A., descarga los productos por medio de succionadoras y el almacenamiento se realizan silos en un área cercana al muelle. El movimiento de este muelle es de importación.

#### e) Fluidos

Existe un muelle especializado para este tipo de carga que maneja principalmente tres tipos de fluidos y que son, productos químicos, hule líquido ( látex) y mieles.

En los tres casos la descarga se hace por medio de ductos que están conectados a tanques para almacenar los productos que salen posteriormente fuera del Puerto por medio de pipas y carros tanques de F.C. Cabe mencionar que de estos tres productos solamente las mieles son mercancías de exportación, ya que los productos químicos se exportan e importan, y el látex solo se importa.

Los factores que determinan la operatividad del Puerto están dados básicamente por lo tiempos que se tengan en le fondeo, las demoras y la operación esto último como consecuencia del rendimiento presentado en la carga y descarga de los productos. En el corto plazo empresas internacionales aliadas a nacionales tienen amarradas inversiones superiores a los 800 millones de dólares para la modernización industrial y a modernización de carga del Puerto.

De acuerdo con el director general de la administración Portuaria Integral (API) de esta terminal cuenta con una capacidad ilimitada en cuanto al crecimiento para la instalación de Industrias, pues en la actualidad su desarrollo se limita al 20% . Sobre nuevos planes aún plazo no mayor de seis meses se verá una infraestructura mejorada en esta zona de igual forma se aseveró que deberá tener un desarrollo de 10 a 15 años dependiendo de la magnitud en terreno de la construcción para su expansión. En relación a la venta de las acciones dela API a la iniciativa privada dependerá de varios factores, entre ellos la velocidad de la inversión ; ello con base de que la terminal es superaritaria y con muy buenas perspectivas de desarrollo, lo que empieza a plantearse como un proyecto a más corto plazo.

La API tiene que ser un instrumento de desarrollo para la zona y no sólo para el puerto en sí y en este contexto se espera lograr desarrollos en terminales, en inversión, en infraestructura para que puedan venir posteriormente empresas, plantas productivas instaladas en esa infraestructura y coordinamos con el desarrollo de la zona. El movimiento de contenedores para el transporte de carga a evolucionada muy

positivamente. En 1995 creció casi un 45% y para 1996 se espera un crecimiento de la misma magnitud pero hay que tomar en cuenta las condiciones económicas para que lo logre.

TMM invertirá en el corto plazo 20 millones de dólares para mejorar la infraestructura de los Puertos de Veracruz entre otros, informó el Presidente de eses consorcio, José Serrano Segovia. Del total de la inversión detalló 80% se invertirá en el Puerto de Veracruz donde se realizarán obras de Infraestructura para darle mayor auge al recinto Portuario y en el futuro poder exportar más de lo que se está exportando en el momento. Y junto con otros Puertos se proyectarán mejoramientos en las instalaciones. El ejecutivo de TMM sostuvo una reunión privada con el Gobernador en ese momento Patricio Chirinos Caledo, donde luego en entrevista dio a conocer los programas que acorto plazo tiene esa empresa, dedicada a proyectos portuarios.

#### **4.4 Perspectivas del Puerto de Veracruz en el marco de la apertura comercial**

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaró desiertas las licitaciones para concesionar terminales especializadas de carga y contenedores, el 30 de Junio de 1994. La terminal de Veracruz se previó que sería la única licitación que otorgó el Gobierno Federal a los grupos que participaron en las lista para las concesiones.

Señalaron la Asociación Mexicana de Agentes Navieros y de la Empresa Corporación Integral de Comercio Exterior (operadora de Veracruz y concursante por las licitaciones), que en lo sucesivo se debe agilizar aún más el progreso de licitación por que hay muchos grupos empresariales interesados en invertir en diversas áreas como maniobras y remolque, entre otros. Las propuestas técnicas que se dieron para la terminal de contenedores para los Puertos, la empresas manifestaron interés y atención sólo en los Puertos de Manzanillo y Veracruz.

Para Veracruz manifestaron interés los grupos conformados por las empresas : Corporación Integral de Comercio Exterior (CICE que ya opera en el Puerto) junto con la Australiana Pacific & Oriente y Triturados Básicos y Derivados ( TRIBASA ); el otro grupo es el que integra : la Filipina International Container Terminal Services y el Grupo Ingenieros Civiles Asociados (ICA) una oferta individual, de la Chilena Sudamericana Agencia Aérea y Marítima y de la Alianza conformada por Transportación Marítima Mexicana y Stevedoring Services Of America.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes abrió las propuestas de los interesados :

Tribasa ofrece \$ 54,948, 937.00 ;TMM y Stevedoring Services of America ofrece por las misma instalaciones \$ 211,325,293.00. Las instalaciones de contenedores mas codiciadas y más fuertes .

El subsistema marítimo en nuestro país ha adquirido una gran relevancia en estos últimos años, ya que más del 90% del comercio se maneja correspondiendo al que se efectúa por vía marítima . Para tener un panorama más completo se ha analizado las causa que determinará el mejoramiento en el Puerto y que son tres :

- ⇒ La preparación de las maniobras han sido menos burocráticas debido a la eficacia del personal y que se cuenta con maquinaria y equipo en tierra.
- ⇒ Existe mayor infraestructura en la interferencia del flujo de carga y en las maniobras en tierra.
- ⇒ En este punto existe una excepción ya que el hombre no puede manejar los fenómenos naturales, pero se cuenta con un sistema de alerta información y guía a los buques o barcos previos a su arribo al Puerto.

Estos parámetros se analizaron en el período de 1994 - 1996 cuyo resultados se pueden observar que con mayor entrada de mercancías al Puerto se amplía el Comercio exterior en México, por lo tanto, la Apertura Comercial hacia el mundo asegura mayor credibilidad al Puerto.

Los nuevos esquemas portuarios constitucionales, y la intensiva participación de los inversionistas locales según AMANAC en 1996 ha de posibilitar:

- a) La condición de los Puertos Mayores por los Gobiernos Federal, estatal e iniciativa privada bajo esquemas totalmente autónomos descentralizados y autosuficientes.
- b) El gobierno del Estado, será responsable de la Administración de los Puertos menores y pesqueros pudiendo conjugar acciones que vinculen a los puertos mayores mediante programas efectivos de navegación por cabotaje, exportación de productos pesqueros finos, aprovechando las instalaciones de los principales puertos, construcciones, y operaciones de infraestructura de transporte terrestre, que enlace con eficiencia a los Puertos, desarrollando y habilitando corredores de servicios entre los mismos.
- c) Los inversionistas regionales encontraran un camino nuevo, amplio y fértil que con el aval del gobierno del Estado puedan apoyar con efectividad el desarrollo nacional y satisfacer las necesidades del transporte marítimo y del comercio exterior del país.

Por lo anterior, no podemos hacer a un lado la creación de las más de 60 administraciones portuarias en el país, en las que cada uno de los Puertos sentirá las ventajas de ser eficiente, debiendo cambiar el sistema de operación para que cada API, tome acciones individuales para aumentar la eficiencia, la productividad y el desarrollo. Todo lo anterior habrá de perfeccionarse dentro de un marco legal de

dimensiones modernas y actualizadas que formen el desarrollo, y la reestructuración de los Puertos de nuestro País dentro de un contexto económico previsto igualmente por la legislación portuaria teniendo como finalidad reactivar las finalidades que hagan crecer la económica del País, y que al mismo tiempo vayan acordes a la modernización e impulso de los sectores privados de la región en que se ubiquen los Puertos.

La principal diferencia entre el sector de los servicios de los países desarrollados y los países en desarrollo no es su participación en el PIB y en el empleo total, sino más bien su contribución a l crecimiento económico mediante productos de alta tecnología como ofrece el Puerto para que se instalen y se formen grandes empresas con un aprovechamiento y ventaja de tener accesos directos al mar y se beneficia con todos los servicios que ofrece un desarrollo construido para óptima operación portuaria.

De acuerdo con un análisis preliminar de las principales actividades del sector Portuario en Veracruz, se observa que tiene competitividad Internacional, además de que existen indicios claros en ciertos campos de la producción de programas industriales, servicios de Ingeniería y algunas actividades relacionadas con programas para atraer al Mercado Internacional. En este sentido el propósito fundamental en Veracruz es lograr un desarrollo con ventajas comparativas de acuerdo con los países desarrollados para atraer un campo de servicios en un ámbito de transformaciones para beneficio de la Economía Nacional .

El objetivo primordial en el Puerto de Veracruz es la expansión del Comercio y el compromiso de llegar a una punta de principios y normas de posibles disciplinas en condición de crecimiento comercial, respetando los objetivos de Política aplicables a los procedimientos y técnicas al menos formalmente dentro de un marco progresivo ; para llegar a una fase inicial de importancia y extensión logrando captar el acceso a la inversión extranjera directa hacia la nación con el fin de un beneficio recíproco.

Hoy Veracruz vive una nueva etapa, tiene determinación de dar un paso decisivo hacia un Puerto del Siglo XXI, convertirse en un centro nacional de grandes alcances económicos y sobre todo donde haya oportunidades de progreso.

La modernización del Puerto son cara de una misma visión del futuro, de su centro histórico de su patrimonio de acuerdo a las necesidades de sus moradores. La modernización de los servicios portuarios es el reinicio de un proceso de cambio del Puerto de Veracruz, largamente deseado de esta ciudad y sin duda estratégico para el País.

## CONCLUSIONES

## CONCLUSIONES

La importancia del Neoliberalismo como Apertura Comercial dentro de la estrategia del Desarrollo Económico, condujo a un programa de modernización con un avance administrativo financiero y operacional en materia de Comercio. México adoptó de esta Política los puntos estratégicos que dejó claro el avance Económico en países como Inglaterra y Estados Unidos. La respuesta a este proceso determinó un fortalecimiento Económico y al mismo tiempo ideó estrategias frente al Comercio Exterior que ayudaron al país a lograr una mejor inserción internacional y a colocarlo dentro de una posición firme en el contexto mundial ; lo cual se vio reflejado con el interés de la iniciativa privada hacia el País, conocida como la Política de Apertura Comercial que se dio a nivel nacional según las necesidades internas.

En la actualidad esta Política resultó conveniente para México ya que la perspectiva de los países en desarrollo, que deben contar con un amplio abanico de opciones para insertarse en la Economía Internacional, por ello siempre será mejor disponer de más polos o centros de referencia para los propósitos de sus equilibrios y de su diversificación comercial, financiera y tecnológica.

En este sentido el rasgo definitivo de esta Apertura Comercial no pudo ser de otra manera ya que gradualmente se reflejó en un aumento de prestigio (credibilidad), cuya práctica es objeto del desarrollo tecnológico y estructural motivados por la inversión extranjera y el creciente intercambio comercial apuntadas al crecimiento. La existencia de esta visiones ha dado paso a una importante brecha y a una nueva forma de inserción a una Política Comercial. Las relaciones de intercambio Comercial se reflejan en gran medida en el Transporte Marítimo y por ello, el aprovechamiento de los litorales como base de un desarrollo organizado, y que juega un papel muy importante en el desarrollo Económico al permitir una adecuada vinculación de nuestro comercio exterior.

El objetivo no podría haber resultado de igual forma sin el marco jurídico para su descentralización, desregulación y privatización, con la participación del sector privado y cuyo objetivo principal fue la organización y el incremento de la eficiencia de los Puertos de México dentro de la cadena de transporte que trajo como resultado un comercio más competitivo, de esta manera Puertos Mexicanos dio paso al nacimiento de la Administración Portuaria Integral.

La idea general de la nueva organización Portuaria y sus esquemas administrativos y operacionales fueron adecuados para desalentar los sindicatos y la corrupción de sus dirigentes, el Presidente Salinas de Gortari y su gobierno implementó fuertes medidas para terminar con los abusos de los dirigentes, especialmente en vista de que esta fue una necesidad urgente en ese momento (1991), para la racionalización y modernización sobre la parte de las infraestructuras de la nación tales como los puertos a un nivel aceptable.

Veracruz, se ha identificado como uno de los Puertos más importantes de México y que cuenta con una puerta natural hacia Europa, y otros puntos geográficos del Mundo, y en conexión con una descentralización favorable en dicho Puerto sobre sale una mejoría en materia de Comercio Internacional ; ya que el rápido desarrollo en las diferentes economías mundiales se creó la necesidad de movilizar un gran flujo de mercancía hacia todas partes del mundo.

Debido a la necesidad en ese momento de un cambio y de la oportunidad de desarrollar un nuevo proyecto en cuestión Económica, en el Puerto ; México aplicó programas para el mejoramiento de los servicios para poder ser competitivo en materia de transporte marítimo, ya que el objetivo principal para el Puerto era la modernización de la operación Portuaria.

Hoy en día, para el éxito en las operaciones de Comercio Internacional es indispensable que el transporte en el Puerto cubriera características como : rapidez en la entrega de carga, costos accesibles y seguridad en el manejo de las mismas. Todo ello fue logrado a lo largo de un proceso de estrategia de desarrollo, el cual benefició a la Infraestructura Portuaria dando con ello un programa de modernización Industrial que llevó, a cambios importantes, en el funcionamiento del organigrama portuario. Lo anterior, fue enfocado a una mejora y atracción a la Apertura Comercial en combinación con un desarrollo tecnológico en el cual fue necesario la inserción de la Iniciativa Privada.

En el caso de Veracruz conocida como APIVER (1994), su organización permite administrar los recurso técnicos y financieros en forma autónoma, y por ende, las decisiones propias de sus actividades se han de tomar en el propio puerto, lo cual imprime a sus actos una nueva dinámica empresarial, dando por lo consiguiente, un gran paso hacia la descentralización portuaria.

Desde la creación de API, se ha promovido al Puerto de Veracruz a nivel nacional e internacional, ya que se tiene el compromiso de seguir siendo el Primer Puerto Comercial en México. Los resultados son muy positivos, en el periodo Enero - Octubre de 1996 se ha tenido un incremento superior al 46% en el tonelaje manejado con respecto al mismo periodo de 1995 y se espera lograr 9 millones para todo el año (sin incluir petróleo y derivados). Las líneas navieras que arriban al Puerto también han mostrado incrementos pasando estas de 21 a 31, es decir, un incremento de 48% de 1995 a la fecha.

El número de puertos con los que se mantiene relación comercial han ascendido de 65 a 78 y los países donde se ubican aumentaron de 22 a 29, que representan incrementos del 20% y 32% respectivamente.

Así el Puerto de Veracruz, fundamenta su operación en el servicio al cliente, lo cual se traduce en beneficios inmediatos para muchos exportadores e importadores de México y del mundo, a través de un equipo humano altamente eficiente y profesional en operaciones, documentación, y con una logística de transporte diseñada conforme a las necesidades de cada cliente promoviendo relaciones de trabajo duraderas siempre con el sello de calidad.

## BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA

## BIBLIOGRAFIA

- Carrillo, Mario Alejandro. Neoliberalismo y transformaciones del Estado contemporáneo. Edt. Siglo XXI 258p. México 1990.
- Clark Leith, J. y Elbworth, P.T Comercio Internacional. Editorial Fondo de Cultura Económica, 3ª Edición, 617p., México 1978.
- Coscolluela Montaner, Luis. Administración Portuaria. Editorial Tecnos, 303p., Madrid 1973.
- Efrench- Davis, Ricardo. Economía Internacional. Teorías y Políticas para el desarrollo. Edt. Fondo de Cultura Económica, 1ª edición, 499p., México 1979.
- Gallo, Miguel Angel. Textos Universitarios. Ediciones Quinto Sol, 5ª reimpresión, 175p ; México 1992.
- Genbach, Frederick. Mount Islands and deserts seas: a natural history of the U.S. Mexican brinderlands. Colleg station: Texas, University press 1981.
- Heller Heinz, Robert. Comercio Internacional, teoría y evidencia empírica. Editorial Tecnos, Traducción Ana Sánchez Trujillo, 203p., Madrid 1970.
- Instituto Mexicano del Comercio Exterior. El comercio exterior de México. Editorial Siglo XXI, México 1982.
- Instituto Mexicano del Comunicaciones y Transportes. Evolución reciente y tendencias del transporte de carga público y federal. Qro., México.
- Iriate Gregorio. Neoliberalismo : ¿ Sí o No ?. Editorial dollar. 1ª Edición. México 1994.
- Meaculf, Linda. Neopolitics: American political ideas in the 1980's. Philadelphia: Temple, University Press, 1985.

Mendez Morales J, Silvestre. Problemas y política económicos de México. Editorial Interamericana, México 1982.

Moreo José María. Manual del exportados. Teoría y práctica exportadora. Editorial Macchi, 4 ª Edición, 593p., Buenos Aires- Argentina 1993.

Ortiz J., Federico. Los puertos Mexicanos. Editorial Fondo de Cultura Económica. Colección testimonios del Fondo, 63p., México 1976.

Padilla Aragón, Enrique. México: hacia el crecimiento con distribución del ingreso. Editorial siglo XXI, 208P., México 1981.

Plan Nacional de Desarrollo , 143p, México 1989-1994

Quinn, Alonzo Def. Desing and construction of ports and marine structures. Editorial Mc Graw Hill, 611p., New York, México 1972.

Rivera, Banuet José. El orden Mundial Emergente Edt. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1ª Edición , 221 p; México 1994.

Universidad Autónoma Metropolitana. Neoliberalismo y transformaciones del Estado contemporáneo. México, 1995.

Villareal Arrambide, Rene Patricio. La contrarrevolución monetaria: Teoría política, economía e ideología del neoliberalismo. Editorial Océano 560p., México 1983.

Voight, Fritz. Economía de los sistemas de transporte. Editorial Fondo de Cultura Económica 1ª Edición, 357p., México 1964.

Williamson, John. El cambio en las políticas económicas de América Latina. Editorial Gernika 1ª Edición, 132p., Traducción Ana I. Stellino, México 1991.

## HEMEROGRAFIA

"Revista Mexicana de Política Exterior". Cesar Sepúlveda, pág. 8-12, N° 17, Octubre - Diciembre 1987.

"Informe de Gobierno Lic. Carlos Salinas de Gortari, Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1990.

"Creció más del 50% el movimiento de mercancías en los puertos este año". El Universal, primera sección, 31 de Mayo 1992.

"Registró Tasas de crecimiento superior al 6% del PIB en 91 el transporte de Comercio Exterior". Jaime Hernández. El financiero, 30 de Junio de 1992, México D.F.

"Asciende a 3bpd el capital privado invertido en puertos comerciales, industriales y turísticos". Jaime Hernández. El financiero, 2 de Julio de 1992, México, D.F.

"Transporte Marítimo". Guillermo Hjar. Mundo Ejecutivo, Febrero de 1997. México, D.F.

"Agentes Aduanales el brazo derecho del exportador". Diana Pavón. Mundo Ejecutivo. Febrero de 1997. México, D.F.

"La Puerta de México al Mundo". Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de .CV. Julio 1996. México, Veracruz.

"Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios " México, D.F. 1990.