



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

CAMPUS ARAGÓN

UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

**“EL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS UNA  
ALTERNATIVA PARA EL DESARROLLO DEL  
COMERCIO EXTERIOR DE NUESTRO PAÍS”**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN RELACIONES  
INTERNACIONALES

**P R E S E N T A:**  
VERÓNICA NAVA DÍAZ

ASESOR: MTRO. JAIME LLANOS MARTINEZ

MÉXICO

2004



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

## DEDICATORIAS

*A DIOS te doy gracias por que me permites disfrutar muchas cosas hermosas de la vida y al brindarme la satisfacción de realizar este trabajo, todos tenemos una misión importante que cumplir, no basta con respirar para vivir, sino que hay que vivir al máximo.*

*A MIS PADRES, no sólo les dedicó este trabajo, les agradezco infinitamente, ya que ustedes me dieron la vida, y con ello me han enseñado que la vida esta llena de bendiciones, hemos pasado por muchos momentos felices e incluso tristes, me han demostrado que a pesar de lo que pase seguirán amándome como hasta ahora, gracias a su tenacidad, a su apoyo, ejemplo, esfuerzo y amor puedo llegar a esta meta.*

*A MI HERMANO Y HERMANAS: Salvador, Beatriz y Gabriela, gracias por apoyarme en todo momento. Que han compartido noches de desvelo y estudio conmigo, porque deseo que todos seamos triunfadores, y que sigamos compartiendo muchos ratos agradables de juego, estudio y amistad.*

*A MI AMOR, Juan Francisco, por ser el hombre que eres, tan humano que me ha enseñado el significado de la palabra "amor", por tu cariño, apoyo, y amistad. Porque hay cosas tan significativas en nuestras vidas que deseamos compartir, por la esperanza de tener un mejor futuro y seguir siendo cómplices de nuestros triunfos y fracasos. A ti que formas parte de mi ser. Te Amo S. T.*

*Especialmente, con un recuerdo muy grato de mi  
pequeñita Fabiola. Aunque ya no estas aquí con mucho amor.*

*A MIS AMIGOS* Claudia, Fabiola, Magali y Alberto, juntos hemos compartido muchos  
momentos de estudio, de alegría, gracias por brindarme su amistad  
y apoyo incondicional. Porque nuestra amistad perdure mucho  
tiempo.

*A MIS TIOS Y PRIMOS* que si los nombrara no acabaría, en especial quiero agradecerle a  
Leopoldo, Juanita e Isabel, porque me han apoyado en algún  
momento de mi vida y que saben que esto es muestra de que todos  
nuestros propósitos se pueden llevar a cabo cuando se tiene una  
gran fuerza de voluntad para encarar los grandes retos de la vida.

*A MIS ABUELOS* que en paz descansen, los recuerdo con mucho amor, y desde aquí les  
agradezco infinitamente por enseñarme que los mejores frutos se  
obtienen cuando se hace con amor, dedicación y empeño.

*A MIS ABUELAS* que han sido un ejemplo de fortaleza ante las adversidades, por su  
comprensión, su apoyo incondicional y su entrega de amor.

*A MI ASESOR* gracias por compartir sus conocimientos y experiencias conmigo, por su  
paciencia y apoyo, en la realización de este trabajo.

*A LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS por brindarme la información necesaria para el desarrollo de esta tesis, así como la oportunidad de adentrarme más en el tema de los puertos, que son para mí las puertas de entrada a este hermoso país.*

*A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO, que me dio la oportunidad de estudiar una carrera en esta nuestra máxima casa de estudios y a todos los profesores que me dieron clase.*

*Y a todos aquéllos que por alguna razón no nombre, pero que en algún momento han sido participes de mi desarrollo durante la carrera.*

# INDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
<b>CAPITULO I LOS PUERTOS ANTE EL RETO DE LA APERTURA COMERCIAL.....</b>	<b>6</b>
1.1 Importancia de los puertos mexicanos .....	6
1.2 Concepto de puerto.....	11
1.2.1 Evolución del concepto de puerto.....	13
1.2.2 Función principal de un puerto .....	18
1.2.3 Clasificación de los puertos.....	20
1.3. Los puertos dentro del transporte intermodal .....	26
1.4 Antecedentes de la apertura comercial:	
El modelo de sustitución de importaciones.....	29
1.5 La apertura comercial de México: Su ingreso al GATT.....	35
1.6 Tratados de Libre Comercio .....	46
<b>CAPITULO II TRANSFORMACIÓN PORTUARIA .....</b>	<b>64</b>
2.1 Antecedentes de la reforma portuaria.....	64
2.1.1 Políticas macroeconómicas aplicadas a los puertos.....	70
2.2 La transformación portuaria.....	75
2.2.1 Reformas a la legislación marítimo-portuaria.....	85
2.3 Administración Portuaria .....	95
2.4 Sistema Portuario Nacional .....	108
2.4.1 Mercados Portuarios .....	121

<b>CAPITULO III ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL LÁZARO CÁRDENAS</b>	<b>125</b>
3.1 Historia del Puerto de Lázaro Cárdenas	125
3.1.1 Localización geográfica y zona de influencia	132
3.2 Características del Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas	134
3.2.1 Infraestructura portuaria	136
3.2.2 Conexiones terrestres, férreas y aeroportuarias	143
3.3 Principales industrias y empresas que ofrecen oportunidades de inversión en el Puerto	147
3.4. Competencia y relación con otros puertos	156
<b>CAPITULO IV LÁZARO CÁRDENAS SU PARTICIPACIÓN EN EL COMERCIO EXTERIOR</b>	<b>160</b>
4.1 Movimiento de carga en el Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas	160
4.2 Características de la carga comercial	168
4.3 Retos y oportunidades	176
4.4 Transbordo: Como punto de importancia para el desarrollo de un puerto hub	180
4.5 ¿Puerto hub o puerto alimentador?	182
4.6 Hacia una segunda reforma portuaria	185
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>190</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>194</b>

## INTRODUCCIÓN

El Puerto de Lázaro Cárdenas con vocación preponderantemente industrial, es a la vez un puerto comercial, que presenta características peculiares, ya que no es un puerto marítimo, su desarrollo fue planeado en la micro zona del Río Balsas, lo que lo convierte en un puerto fluvial, muy joven que fue habilitado como tal en la década de los setenta y que a treinta años de su nacimiento se coloca como el primer puerto a nivel nacional que maneja mayores volúmenes de carga.

La finalidad fundamental del presente trabajo es conocer cuál es la importancia industrial y comercial del Puerto de Lázaro Cárdenas en el comercio exterior dentro del proceso de modernización económica y reestructuración del sector comunicaciones y transportes iniciado desde 1985 hasta nuestros días. Haciendo énfasis en la importancia de los puertos para el desarrollo del comercio exterior de México, al ser parte de diversos Tratados de Libre Comercio se pretende conocer cuales son los países que utilizan este puerto para transportar las principales mercancías nacionales y extranjeras que se manejan por el puerto. Así como los retos y oportunidades que tiene Lázaro Cárdenas para llegar a colocarse como un puerto pivote dentro de la red global de puertos.

Con la liberalización de la economía dentro de los procesos de globalización y las políticas neoliberales, el comercio exterior ha presentado un gran crecimiento, ya que, las ventas al exterior se han multiplicado y se ha triplicado la participación de México en el comercio mundial, esto aunado a la firma de los tratados comerciales firmados con Europa y otros Estados de Sudamérica, los cuales abren nuevas oportunidades tanto a los importadores como exportadores nacionales.

Para ello el transporte marítimo y los puertos han adquirido día con día mayor importancia, ya que no sólo son necesarios para el transporte de mercancías y personas, sino que además representan ventajas competitivas en términos de oportunidades y costos en el crecimiento de nuestro país. Si bien los puertos son una puerta de entrada y salida de mercancías nacionales y extranjeras, son un punto clave dentro de la economía nacional, coadyuvando al desarrollo de la región en la cual se encuentran localizados.

Durante el período comprendido entre 1994-2003 el Puerto Lázaro Cárdenas ha adquirido gran importancia comercial e industrial, debido al proceso de modernización, las políticas de liberalización económica y apertura comercial, con lo cual se ha tenido como resultado un incremento en el movimiento de mercancías lo cual ha representado ventajas para el crecimiento del comercio exterior nacional. De tal manera que exista la probabilidad de que en cuanto mayores volúmenes de carga contenerizada se manejen por dicho puerto aspire a convertirse en un puerto hub. Sin dejar de lado que tiene ciertas desventajas frente a otros puertos como Manzanillo y Veracruz que mueven grandes cantidades de contenedores. El Puerto de Lázaro Cárdenas requiere de empresas que inviertan en otras áreas diferentes de la siderúrgica y de fertilizantes de tal manera que coadyuven al desarrollo futuro del Puerto Lázaro Cárdenas.

Para nuestro país, la importancia de desarrollar un comercio internacional competitivo de acuerdo a las exigencias de la actualidad, le ha llevado a tomar medidas para modernizar sus medios de transporte y de este modo eficientar el transporte de mercancías de exportación e importación, con rapidez, calidad y bajos costos, el transporte marítimo es uno de ellos, y para hacer llegar las mercancías a países socios del Caribe, Asia, Europa o América del Norte, es necesario contar con unos puertos que ofrezcan servicios de calidad.

Es así que el trabajo se encuentra dividido en cuatro capítulos; en un primer capítulo se ven desde diferentes puntos de vista las definiciones de puerto, un puerto es el lugar de la costa habilitado como tal por la autoridad de un país, que cumple con ciertas especificaciones de infraestructura y porque no decirlo de infoestructura, los puertos han tenido una evolución que ha ido a la par de los cambios tecnológicos, del desarrollo del comercio internacional y los procesos de la globalización.

La evolución del comercio internacional ha llevado a que el concepto de puerto evolucione ya que son diversos los factores que producen cambios en un puerto, ahora, los puertos como parte de un mundo globalizado tienen que ser competitivos, prestar servicios con rapidez y bajos costos en el transporte de bienes o pasajeros de manera segura.

A partir del proceso de apertura comercial que nuestro país inició en el año de 1986, con su ingreso al Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), hoy la Organización Mundial de Comercio (OMC), México da el primer paso para integrarse de manera activa a la economía mundial, ya que en años anteriores las estrategias de desarrollo económico se basaban en un modelo de sustitución de importaciones, es decir, crecimiento hacia adentro, lo cual implicaba políticas proteccionistas, las exportaciones mexicanas se apoyaban en gran medida en las ventas de productos petroleros y pocas empresas realizaban exportaciones de otros productos. Así al integrarse a mediados de la década de los 80's se inicia un proceso de apertura comercial, lo cual permite a nuestro país insertarse en la economía mundial, cuya tendencia es la globalización.

En un segundo capítulo, se expone la situación de los puertos, antes del proceso de reestructuración portuaria, donde el Estado no tenía la capacidad suficiente de invertir en la riqueza que por naturaleza los puertos nos ofrecen. Dentro del llamado proceso de globalización, la competencia internacional ha asumido un papel particularmente importante y agresivo, lo que ha demandado la necesidad de actualizar las instalaciones portuarias, modernizándolas y haciéndolas más eficientes en condiciones de contribuir a menores costos y tiempos de servicio como parte de la cadena del transporte.

Es aquí, donde se observa cual ha sido la política aplicada a los puertos nacionales desde 1991, mediante procesos de privatización, descentralización y desregulación del sector, que han contribuido a optimizar operativamente nuestros puertos. Donde el Estado no participaría en la administración de los puertos su función seguiría siendo la de establecer los lineamientos en materia de política portuaria. Creándose para la administración de los puertos, las Administraciones Portuarias Integrales, propiciándose para tal caso, la inversión privada en la ampliación, modernización y construcción infraestructura de los puertos.

Estas Administraciones Portuarias Integrales, cuentan con una estructura administrativa, y se encuentran contempladas dentro del Capítulo V de la Ley de Puertos que fue creada en 1993, con su respectivo Reglamento. Las API's cuentan con autonomía, establecen sus propios objetivos económicos, comerciales, de servicios y de relación con su entorno.

Asimismo, las ventajas y desventajas que se tiene dentro de los puertos la participación de capital privado y de las facultades que el Estado otorga a los inversionistas, en el caso de nuestros puertos el nivel de participación de la inversión privada no es total, esta se da en la prestación de los servicios y la construcción y operación de terminales especializadas para el manejo de carga. Siendo los puertos propiedad del Estado, sólo se otorga la administración de estos a las API's, mediante concesiones.

El sistema portuario nacional se encuentra compuesto por diferentes tipos de puertos: comerciales, industriales, pesqueros, turísticos y petroleros, los cuales para servir como un puerto marítimo cumplen con ciertos elementos como son frentes de agua para empresas que los necesiten, áreas sin frentes de agua, canal de acceso, accesos de transporte, entre otros.

La evolución que han tenido nuestros puertos ha sido relevante, aunque esta nueva política ha llevado a que la carga se concentre en tan sólo cinco puertos: Lázaro Cárdenas, Veracruz, Manzanillo, Tampico y Altamira. El puerto que más carga concentraba hasta el año 2002 era Veracruz, en segundo lugar se encontraba Lázaro Cárdenas, situación que cambió al finalizar el año 2003, desplazando a Veracruz y colocándose Lázaro Cárdenas como el primer puerto comercial a nivel nacional que maneja mayores volúmenes de carga. La participación de los puertos dentro del comercio exterior, ha ido creciendo a la par de éste. De manera que en 1995 se movieron 174,282,689 millones de toneladas, y para el año 2003 esta cifra se ha elevado a la cifra de 262,846,348 millones de toneladas.

Dentro de un tercer capítulo se estudia la historia del Puerto de Lázaro Cárdenas, que fue concebido bajo la administración del Presidente López Portillo dentro del programa de Puertos Industriales como polo de desarrollo industrial. A partir del descubrimiento de yacimientos ferríferos a principios del siglo XX, posteriormente se fueron instalando diversas empresas que adquirieron reconocimiento mundial, tales como Sicartsa, Fertinal, NKS, PEMEX, entre otras. En materia de infraestructura cuenta con los elementos que un puerto de tal característica debe cumplir.

Dentro de los puertos nacionales con los cuales guarda una estrecha relación de competencia serían principalmente Manzanillo en el Pacífico Mexicano y Veracruz en el Golfo de México.

En un último capítulo se analizan los movimientos de carga que se han tenido en este puerto desde 1995 hasta el año 2003. La carga que principalmente se maneja por este puerto se caracteriza por ser carga de granel mineral más del 50%, es de este tipo, le sigue la carga general, y en última instancia se encuentra la carga contenerizada. En este mismo renglón los destinos de la carga son principalmente a Estados Unidos, Canadá, Brasil, Australia, entre otros de menor importancia. La carga se caracteriza por ser principalmente granel mineral, entre ellos roca fosfórica, carbón, pellets de hierro y chatarra que consumen la Siderúrgica y la planta de fertilizantes.

En este punto se analiza la posibilidad de convertirse en un puerto de clase mundial, al ser uno de los principales retos de este puerto, teniendo a Manzanillo como su principal competidor en el Pacífico Mexicano, ya que por dicho puerto se tiene un gran movimiento de contenedores, que pone en desventaja al Puerto de Lázaro Cárdenas, mientras que a nivel nacional su más cercano competidor es el Puerto de Veracruz, se hace necesario formar alianzas entre las empresas navieras para aprovechar las ventajas geográficas y de infraestructura que representa el puerto, al mismo tiempo para atraer nuevas inversiones y la utilización de su terminal de contenedores por empresas diferentes a las ya instaladas, de tal manera insertarse dentro de la red global de puertos.

Por otra parte, a inicios del siglo XXI se hace evidente la aplicación de nuevas políticas portuarias que alienten mayores inversiones en aquellos puertos que sólo cumplen una función de puertos alimentadores o de transbordo dentro del sistema portuario, por lo cual no tienen una participación significativa en el comercio exterior nacional, asimismo, las nuevas políticas deben alentar a que los puertos con posibilidades de convertirse en puertos pivotes se consoliden.

# CAPITULO I LOS PUERTOS ANTE EL RETO DE LA APERTURA COMERCIAL

## 1. 1 Importancia de los puertos mexicanos

Las economías del mundo están insertadas en un proceso de integración económica a gran escala, caracterizada por una fuerte independencia en materia comercial y financiera, y por ende, los intercambios comerciales entre la mayoría de las naciones se realizan cada vez más con volúmenes de materias primas y productos terminados, en virtud de innovaciones tecnológicas y cambios radicales en los conceptos del transporte y la distribución masiva de unos y otros, sin lugar a dudas, el transporte marítimo es el medio más importante en los sistemas del transporte internacional y su cuantía puede apreciarse, en los volúmenes de carga que se transportan por esta vía, incremento que es posible gracias a factores como: mayor capacidad de los buques (siempre en incremento), cambios sustanciales en los manejos de la carga, al mecanizarse con equipo y maquinaria de gran capacidad (pallets y contenedores), grandes inversiones en instalaciones portuarias en los principales puertos, lo cual ha permitido la recepción o envío de grandes volúmenes de mercancías a una gran velocidad.

La vía marítima constituye una plataforma fundamental para apoyar el crecimiento del comercio exterior de nuestro país que, para el año 2000, superaron a los 116 mil millones de dólares, equivalente al 2.6 % de las exportaciones mundiales, cifras que situaron a nuestro país en el 12° lugar como país exportador y, por lo pronto, el más dinámico de América Latina.

Ya que nuestro país, es un gran importador de numerosos productos, y asimismo cuenta con un potencial exportador, a fin de captar la mayor cantidad de divisas externas. La relación entre tráfico portuario y desarrollo nacional es directa. La capacidad nacional de transportar mercancías vía marítima es un elemento clave para el desarrollo del comercio exterior en México.

Los puertos constituyen, sin lugar a dudas, un importante elemento dentro de la cadena de transporte. Ellos pueden influenciar de manera significativa en el costo final de

un producto, por lo que cualquier estrategia económica de diversificación de exportaciones o abaratamiento de importaciones debe necesariamente, tomar en consideración el funcionamiento y organización de los puertos comerciales.

Los países que cuentan con servicios eficientes de transporte marítimo dan a su comercio exterior ventajas competitivas superiores. Además las actividades portuarias contribuyen a la industria económica de las naciones lo cual es vital para su independencia política, ejerciendo un papel estratégico en su comercio exterior.

Con el crecimiento notable del comercio exterior y la necesidad de firmar tratados de libre comercio, como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte o el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea. Hoy en día los puertos pueden constituir una plataforma estratégica para el desarrollo del comercio, en donde confluyen todos los actores de la compleja organización del transporte internacional y sus usuarios.

El desarrollo de los transportes, los puertos, y los medios de comunicación han traído cambios en la demanda de bienes y servicios. Los agentes industriales y comerciales exigen tiempos de entrega más cortos, calidad en los servicios, precios más razonables y servicio de valor agregado. Es característico que los usuarios de un producto o servicio determinado busquen precio, oportunidad y calidad.

En este sentido los puertos mexicanos se suman al esfuerzo de proporcionar servicios de calidad, a fin de lograr que las mercancías además de recibir servicios de almacenamiento y transbordo, sean consolidadas y en algunas zonas industriales, transformadas, además de servir como centros de distribución para los mismos productos.

Los puertos han aumentado su productividad, de tal forma que en el año 2003 el total de carga que se desplazó por éstos, ascendió a 262 millones 846 mil 348 toneladas,<sup>1</sup> lo cual representa el 31% del total de la carga transportada por otros medios de transporte, a pesar de que mayoritariamente un 59% de la carga sea manejada vía terrestre.

---

<sup>1</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. *Informe Estadístico: Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros*. Enero- diciembre, 2002-2003. p. 2.

Desde luego que el transporte terrestre es muy significativo para el comercio interior, pero sin los puertos es imposible el comercio con el exterior. De los productos con más relevancia que se desplazan a través de los puertos con origen o destino fuera de la República Mexicana, destacan: petróleo crudo y sus derivados, sal, piedra caliza, acero, yeso, cemento, azufre, automóviles, mineral y pallet de hierro, carbón mineral, fertilizantes, maíz, sorgo, trigo y soya entre los más relevantes.

Lo cual significa que apoyan la producción y exportación petroleras y de otras industrias importantes como son: la siderúrgica, la petroquímica, el cemento, la automotriz y la pesquera, al mismo tiempo que ofrece oportunidades de inversión que impulsan el crecimiento de la economía y del empleo.

En este contexto destacan los puertos comerciales, que manejaron 67 millones 317 mil 702 toneladas en el 2003, como nodos de conexión fundamentales para el transporte intermodal, donde convergen grandes líneas navieras conectadas a empresas de transporte terrestre que complementan la distribución hacia el interior del territorio nacional o alimentan al transporte marítimo con carga proveniente de esas zonas, permitiendo de esta forma prestar servicios de puerta a puerta.

Por otra parte, el sistema portuario mexicano facilita el tráfico de cabotaje o de corta distancia entre puntos donde el transporte terrestre presenta dificultades de acceso o demoras hacia las zonas lejanas del centro de la República Mexicana, como la península de Baja California y Yucatán, y también con las islas en territorio mexicano. El volumen de carga manejado en este tipo de tráfico a través de los puertos fue de 70 millones 330 mil 608 toneladas. Los productos más significativos en este renglón han sido los productos de petróleo, la sal, el mineral y pallets de hierro y la roca fosfórica.

Los puertos también son fundamentales para el desplazamiento de pasajeros que viajan en cruceros o transbordadores, ya que México fue el principal destino de cruceros en el año 2003, dado que más de 5 millones 236 mil 769 de pasajeros fueron atendidos, en 2,681 arribos, esta cifra es 10% superior a la correspondiente del año anterior, es decir, al mismo tiempo que se adquieren divisas para la economía, se alienta el turismo nacional.

Con la globalización económica es posible que un mismo producto final, como un automóvil se integre por piezas provenientes de todo el mundo, por ejemplo, llantas de Estados Unidos, chasis de México, computadoras de Japón, tableros de Hong Kong, etc. De esta manera el transporte ocupa un papel más relevante en la producción de bienes o mercancías. En ese marco los puertos tienen una importancia significativa para vincular los modos de transporte marítimo y terrestre, lo que hace cada vez con mayor eficiencia y con la oferta de nuevos servicios para trascender el papel de simple enlace entre estos modos.

México forma parte de una de las mayores zonas comerciales del mundo. Durante el año 2002, era el séptimo país exportador y los de mayor dinamismo en su comercio exterior. A nivel Latinoamericano, maneja el 43% de las exportaciones totales. Por su excepcional ubicación geográfica México es un vínculo natural con los mercados de América del Norte, Centro y Sudamérica, así como de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico.

Aunque para el año 2003, hubo un crecimiento comercial moderado, debido a la creciente incertidumbre económica y política, debido a factores externos como la crisis de Argentina, la inestabilidad política en Venezuela, la incertidumbre en Brasil, y por si fuera poco la invasión de Estados Unidos a Irak para derribar al Presidente Saddam Hussein. No deja de ser considerado por analistas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) como uno de los principales países tanto exportadores como importadores de mercancías.

La República Mexicana abarca una superficie de casi 2 millones de kilómetros cuadrados y aproximadamente 1,700 kilómetros de litoral, repartidos en el Océano Pacífico, en el Golfo de México y el Mar Caribe, por lo que se cuenta con un sistema portuario estratégicamente ubicado para apoyar el desarrollo del comercio exterior e interior del país.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. "La importancia de los puertos". Bitácora Marítima. Año 1, No. 1, Octubre 2001, México, p.9.

Los puertos son esenciales para el desarrollo económico del país. En el 2003 manejaron un volumen de 262 millones 846 mil 348 toneladas de carga, que es: igual al 31% del total transportado en el país y, tres veces lo manejado por ferrocarril.

El sistema portuario nacional se encuentra formado por 108 puertos y terminales habilitados como tales, de los cuales 108 son de cabotaje, 62 son de altura, 77 tienen actividad pesquera, 38 turística, 19 petrolera y 43 comercial. De los cuales 97 son marítimos y 11 son fluviales.<sup>3</sup>

Son importantes para tanto para el crecimiento económico y el comercio exterior, como se resume a continuación:

Crecimiento económico	Comercio exterior
Juegan un rol estratégico dentro de una economía globalizada y competitiva.	Ofrecen ventajas competitivas, al transportar grandes volúmenes de carga.
Alientan al turismo ya que se transportan en cruceros o transbordos más de cinco millones de pasajeros entre las zonas de playa.	Alrededor del 71.9% del volumen de las exportaciones nacionales se realiza a través de los puertos.
Apoyan al crecimiento de la industria petroquímica, siderúrgica, automovilística, entre otras.	Manejan más del 50% de las exportaciones de cemento, productos de acero, azufre, productos químicos, automóviles, etcétera.

Dentro de los principales puertos de México que tienen una mayor participación en carga comercial se encuentran: Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Altamira, Tampico, Coatzacoalcos, Progreso y Topolobampo. De tal manera que los puertos son elementos impulsores, a diferentes escalas del desarrollo industrial y comercial de nuestro país.

---

<sup>3</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000*. México, 2001. p.21.

## 1.2 Concepto de puerto

Los puertos son lugares apartados de la costa, ya sea natural o artificialmente, habilitados para recibir embarcaciones de manera segura y realizar operaciones de carga o descarga.

Sin embargo, podemos encontrar que hay, puertos fluviales que se encuentran localizados en la ribera de un río o en la desembocadura de corrientes fluviales y que reciben el influjo de las mareas. Así como puertos marítimos; los cuales se encuentran situados en puntos geográficos de las costas como bahías y ensenadas, en donde se tiene una influencia directa del mar, protegido en forma natural o artificial del oleaje, las corrientes marinas y el transporte litoral.

Como podemos observar, para nuestro caso de estudio, el concepto de puerto fluvial es el más acertado. Sin embargo, no podemos dejar de lado, que el concepto de puerto marítimo nos puede ser de gran ayuda al ser un puerto marítimo aquel que cuenta con una o varias terminales y un área dentro de la cual los barcos son cargados y/o descargados de mercancías incluso dentro del lugar usual donde esperan su turno o son ordenados u obligados a esperar por su propio turno sin importar la distancia de esta área y, como un punto intermedio con los demás modos de transporte, tales como el ferroviario, el terrestre, el fluvial y el aéreo, al suministrar servicios conexos.

Un puerto también podría describirse como un centro comercial que combina recursos naturales, mano de obra y capital para prestar los servicios antedichos a los clientes portuarios: exportadores, importadores y transportistas.<sup>4</sup>

De acuerdo a la Ley de Puertos se define "Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos o

---

<sup>4</sup> Burkhalter, Larry. *Privatización Portuaria: Bases, Alternativas y Consecuencias*. CEPAL, Santiago de Chile, 1999. p.28.

particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transportes que enlaza.”<sup>5</sup>

Si lo vemos desde el punto del comercio internacional, un puerto es el lugar de entrada o salida de un medio de transporte, en donde los funcionarios de las aduanas pueden examinar la carga e imponer aranceles. O como un lugar donde los barcos pueden cargar y descargar; puede ser el puerto completo con sus accesos y fondeaderos o puede ser la parte comercial donde están situados los muelles embarcados y almacenes.

Como un conjunto de terminales, manejadas por operadores privados en forma integral o sólo ofreciendo los servicios, pero siempre en relaciones específicas y particulares con los distintos clientes de ellas, sean agentes internacionales de carga, las propias líneas navieras o cualquier representante del dueño de la carga.

De tal manera, tenemos por puerto un fondeadero, bahía, ensenada o abrigo donde se han construido instalaciones para facilitar las operaciones comerciales relacionadas con la carga y descarga de buques y la manipulación y el almacenamiento de mercancías, así como el traslado de éstas de los medios de transporte marítimos a los terrestres -y viceversa- y la inspección aduanera de las importaciones.

---

<sup>5</sup> Capítulo I, Artículo 2, Fracción II de la Ley de Puertos de 1993.

### 1.2.1 Evolución del concepto de puerto

El puerto tiene una larga historia desde los primeros días de la humanidad han existido y servido a las actividades del género humano. Asimismo, su concepto ha ido cambiando a lo largo del tiempo siguiendo una evolución paralela a la del desarrollo industrial y del tráfico marítimo.

En los tiempos primitivos se utilizaron puertos que por sus condiciones naturales no necesitaban ninguna obra de protección o abrigo, limitándose las obras realizadas por el hombre a instalaciones de atraque en algunos casos, ya que en otros no era necesario porque las operaciones de carga y descarga se efectuaban estando los buques fondeados por medio de gabarras, o embarcaciones pequeñas.<sup>6</sup>

A medida que las necesidades del tráfico marítimo fueron aumentando, se realizaron obras en muchos puertos naturales, pero otros no reunían condiciones para la escala de buques cada vez mayores y para manipular volúmenes crecientes de mercancía, por lo que fueron abandonados o quedaron reducidos a otras actividades como por ejemplo las pesqueras. Al mismo tiempo se fueron estableciendo puertos en lugares de la costa que no reunían condiciones naturales y que exigían la ejecución de obras artificiales de abrigo y protección contra las olas y el viento.

En la época de la navegación a vela, las obras de abrigo eran muy simples y estaban trazadas de forma que permitiesen las maniobras de entrada y salida de los buques, lo que obligaba a situarlas en lugares que no eran los más adecuados para garantizar una protección eficaz; por este motivo, los buques efectuaban generalmente las operaciones portuarias fondeados.

La aparición del ferrocarril y el buque de vapor, permitió un gran crecimiento del comercio marítimo, forzando a los puertos a una importante evolución. Como las operaciones de carga y descarga se realizaban más fácilmente estando los buques atracados, tuvieron que mejorarse los muelles de atraque y preparar a su lado superficies

---

<sup>6</sup> En nuestro país, la construcción de puertos, se remonta al México precolombino, los mayas tenían sus pequeños puertos en la costa de la península de Yucatán, eran puertos de muelles muy sencillos, para permitir el tráfico con las pequeñas islas del Caribe.

para almacenaje de mercancías; al mismo tiempo, al ser los buques mayores y necesitar espacios amplios para efectuar las maniobras, se necesitó disponer de superficies de agua suficientes, lo que obligó a realizar obras de abrigo bastante alejadas de las de atraque. Naturalmente, no todas estas obras tenían igual importancia en los diferentes puertos, dependiendo no sólo de las condiciones naturales de los mismos, sino también de las funciones a realizar en ellos.

A medida que el tráfico fue aumentando se hizo cada vez más necesario disponer de mayores superficies en tierra no solamente para almacenaje sino también para el establecimiento de servicios portuarios, superficies que en la mayor parte de los puertos, se han obtenido ganando terreno al mar por medio de rellenos, a costa de la superficie de agua, lo que ha sido posible al disminuir el espacio necesario para las maniobras de los buques gracias a la ayuda de remolcadores.

Los primeros puertos artificiales que se conocen son los de Tiro y Sidón, construidos entre los años 2000 y 1500 a. de C.; posteriormente a ellos, es el puerto de Alejandría (año 200 a. de C.), con una dársena y el famoso faro. Fueron también importantes los puertos de Pireo, con sus tres dársenas y Cartago, con dos dársenas unidas por un canal y protegidas por un rompeolas.

Los romanos, en la época de máximo esplendor de su imperio, fueron realmente quienes dieron un enorme impulso a la construcción de puertos artificiales realizados con una técnica admirable y de las cuales aún se conservan algunos, después de veinte siglos, como el de Civitavecchia, que aún está en servicio.

En la Edad Media el número de puertos creció extraordinariamente en toda Europa, pero la técnica de la construcción y el planteamiento de estos puertos no se diferencia sustancialmente de los de la época romana. En la actualidad, existen numerosos puertos extendidos por todo el mundo; en su desarrollo, han influido e influyen factores geográficos económicos del país, factores de tráfico y condiciones locales.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> López, Enríquez José. *Algunas Consideraciones sobre la Organización en el Sistema Portuario Nacional*. Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial. México, 1977. pp.2-9.

Los factores geográficos del puerto son los derivados de su situación geográfica en relación con las grandes corrientes de tráfico marítimo o de la amplitud e importancia económica de su zona de influencia terrestre; así, existen puertos de escasa importancia comercial que han tenido un gran desarrollo por encontrarse en la proximidad de las grandes rutas comerciales: Suez, Panamá, Singapur, etc. y en España: Las Palmas, Tenerife, Algeciras, etc. El desarrollo de éstos puede ser modificado por la apertura de nuevas rutas de navegación, por ejemplo la reapertura del Canal de Suez influirá desfavorablemente sin duda, en los puertos canarios y beneficiará a Algeciras; también puede ser modificado por la mejora de medios de comunicación interiores.

El desarrollo económico del país, al influir sobre el tráfico marítimo en general, tiene una repercusión directa sobre los puertos a través de los cuales se canaliza dicho tráfico; naturalmente, el desarrollo regional de su *hinterland*<sup>8</sup> influye de manera directa en el puerto pero al mismo tiempo, el desarrollo mejora el aprovechamiento de los recursos de la zona al permitir costos bajos de transporte interior y facilitar el establecimiento de industrias.

El establecimiento de líneas regulares en un puerto produce siempre desviación hacia el de carga que podría entrar o salir por otro lado próximo, si en éste no existen servicios regulares o son de inferior calidad. Las condiciones locales de cada tipo ya sean náuticas como marcas corrientes, de subsuelo, que faciliten o dificulten la construcción de obras portuarias, urbanas, como servicios auxiliares, población, territoriales, como amplitud o escasez de superficie, etcétera, influyen de manera importante en el desarrollo de los puertos.

Como vemos, el concepto de puerto ha evolucionado de acuerdo a la época y a las circunstancias. Anteriormente ya se había mencionado que el concepto de puerto ha

---

<sup>8</sup> *Hinterland*, traducción del término alemán: *hinter*, "detrás de", y *land*, "tierra"; por extensión, zona de influencia de un puerto para el transporte canalizado por él hacia tierra. La parte del territorio que se sirve del puerto para la canalización de sus líneas de tráfico de entrada y salida (Cárdenas, de la Peña Enrique, *Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México: Marina Mercante*. SCT. México, 1988, p.13.)

ido cambiando de acuerdo al desarrollo industrial y del tráfico marítimo; sin embargo, esta evolución también se distingue en tres generaciones, que son:<sup>9</sup>

*1era. Generación:* Se encuentran aquellos que realizan la función de simple transferencia entre el transporte terrestre y el marítimo, sin mayores consideraciones de eficiencia que la derivada de las maniobras de transferencia mismas. A este grupo de puerto pertenecen los que por su ubicación respecto de las zonas comerciales, nacionales o internacionales, sus posibilidades de cumplir con una función más compleja que la simple transferencia queda reducida.

Es decir, el puerto tradicional que sirve tan sólo como punto de transferencia de las mercancías de tierra al barco y viceversa, y que coincide cronológicamente con los puertos tradicionales que existieron hasta la década de los 50's.

*2da. Generación:* Estos aparecen durante las décadas de los sesenta y setenta. Cuando las industrias exportadoras de países europeos o como Japón, empezaron a buscar ubicaciones estratégicas que, aprovechando la necesidad de reconstruir su planta industrial, después de la Segunda Guerra Mundial, les permitiera tener una posición competitiva internacionalmente. Lo cual dio origen a los puertos industriales que con base en el principio de ubicar industrias clave, empezaron a crear complejos formados por otras de carácter secundario que portaban insumos a dichas industrias o se abastecían de ellas.

Como podemos observar se trataba de un puerto en torno al cual se desarrollaba un área industrial que recibía la materia prima a través de aquel ó que producía las mercancías que habrían de ser exportadas.

*3era. Generación:* Combinan las funciones de los puertos de la primera y segunda generación, son denominados puertos logísticos, ya que se incorporan las exigencias de la industria y el comercio internacional en materia de eficiencia, oportunidad y frecuencia en los insumos que reciben y la distribución de su producción y, al mismo tiempo ser

---

<sup>9</sup> Macdonel, Martínez Guillermo, et.al. *Ingeniería Marítima y Portuaria*. Edit. Alfaomega, México, 1999. pp. 565-568.

competitivos. Que para poder lograr una correcta integración de estas exigencias se hace necesario incorporar los sistemas de transporte multimodal.

Viene a ser un puerto que descansa sobre el mercado y el intercambio electrónico de datos (EDI), y cuya misión es la de convertirse en un centro logístico de distribución de cargas o una plataforma de exportaciones e importaciones. De tal manera, que el puerto deja de ser un sujeto pasivo dentro del flujo de mercancías, para convertirse en uno verdaderamente activo que traza estrategias y planifica un desarrollo integral de su área de influencia.

Con esta última generación, el concepto de puerto como un sistema, deja de ser visto como un simple punto de transferencia de carga de un modo de transporte a otro, sin dejar de reconocer que, ya desde los puertos de la segunda generación, las actividades adicionales incorporadas.

La vieja noción de los puertos como meros puntos de conexión agua-tierra-agua, entonces, cambió significativamente durante la segunda mitad del siglo XX, animado por los significativos cambios ocurridos en la industria naval, y muy especialmente en la logística del transporte, así como las corrientes económicas que vieron en la libre competencia o libre mercado, una herramienta fundamental para impulsar el desarrollo de los países.

Hasta aquí sólo se ha hecho referencia a la evolución del concepto de puerto en generaciones, sin embargo, más adelante, esta distinción será de gran utilidad para poder hacer una descripción más amplia de los puertos de primera, segunda y tercera generación en los diferentes tipos de sistema portuario.

## 1.2.2 Función principal de un puerto

Las funciones de los puertos están variando rápidamente debido a los cambios tecnológicos, las políticas de globalización, así como el concepto ha ido evolucionando, sus funciones también. Algunos factores que influyen son el tamaño y la velocidad de los buques, la especialización de embarques debido a los distintos tipos de naves, la forma física de la carga que exige nuevos métodos en el manejo, procesamiento y almacenamiento de la misma y la especialización de los distintos tipos de carga (a granel o contenerizada).

La función principal de un puerto es proveer con eficiencia y a bajo costo, la transferencia intermodal, la inspección, el almacenamiento, la seguridad y el control de la carga. Por lo tanto, un puerto es un eslabón integral dentro de la cadena del transporte diseñado para el movimiento de la carga de un lugar de baja utilidad a otro de alta utilidad en un sitio correcto con tecnología apropiada y a un costo adecuado.

Idealmente, los puertos deben de tener la capacidad para proveer o suministrar un flujo continuo de mercancías entre tierra y agua como también entre agua y agua en los modos de transporte. Asimismo, los puertos son los puntos claves entre los principales eslabones del transporte.

En una economía globalizada una de las funciones principales de un puerto es servir de interfaz entre el transporte marítimo y el transporte terrestre y proporcionar servicios que complementen las operaciones de carga y descarga como el almacenamiento, la transformación y la distribución. Para cumplir estas funciones, hay que tener en cuenta otros aspectos: el físico, el comercial, el social y el estratégico.<sup>10</sup>

La existencia de los puertos forma una parte importante y fundamental dentro del conjunto de las actividades comerciales y de transporte. El alcance de las actividades portuarias individuales puede diferir grandemente, a pesar de que todos los puertos

---

<sup>10</sup> Comisión Económica para América Latina y el Caribe. *Modernización Portuaria: Una Pirámide de Desafíos Entrelazados. Unidad de Transporte*, División de Comercio Internacional y Financiamiento. Santiago de Chile, 1998. p.8.

poseen varias actividades comunes que le son propias. La regla básica de un puerto consiste en la propiedad de los terrenos, los muelles y la superficie del puerto.

Como ya hemos mencionado anteriormente, los puertos son un elemento esencial dentro de la cadena de transporte, en especial, si se les considera como puntos de interconexión modal. Al margen de la función operativa que estos juegan dentro del transporte marítimo, estos tienen una función económica que muchas veces no se analiza en su verdadera dimensión. Teóricamente, podemos decir que un puerto en el cual las variables que conforman el costo generalizado de transporte: costo, tiempo y riesgo, interactúen entre sí, proveyendo a los productos de un lugar en el cual las mismas puedan ser manipulados a bajo costo, en un tiempo razonable y expuestos al menor riesgo posible, esta cumpliendo eficazmente su función económica. Lo que en la práctica no resulta posible por el número de agentes que intervienen en la operación de transporte.

Nuestro país para hacer crecer su comercio exterior, requiere de puertos sanos que le garanticen el paso barato, seguro y rápido de mercancías a través de ellos, lo que a su vez contribuirá a hacer las importaciones más baratas en los mercados internos, y a las exportaciones más competitivas en los mercados externos, esto aunado a una implantación correcta de su política económica.

Los puertos más importantes que cumple una función eminentemente de apoyo al comercio, y por ende a la transferencia de carga entre los modos de transporte terrestre y marítimo, son Altamira, Tampico y Veracruz en el Golfo de México, y Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico. Su importancia se deriva del servicio que prestan a las tres zonas económicas más importantes del país: la zona nordeste, con Monterrey como centro de gravedad para el caso de Altamira y Tampico, y la central y centro occidental, en él las que se incluyen la zona metropolitana de la Ciudad de México y Guadalajara como núcleos comerciales e industriales representativos.

Adicionalmente el propio puerto de Altamira y el de Lázaro Cárdenas dan servicio a industrias bajo el esquema de puertos industriales. El resto de los puertos del sistema cumplen una función de servicio a la región geográfica inmediata a ellos, y por tanto su importancia se asocia a la que tenga dicha región en términos de su actividad económica y comercial.

### 1.2.3 Clasificación de los puertos

Los puertos se pueden clasificar de diferentes maneras, de acuerdo al criterio que se maneje.

A. Según sus condiciones naturales pueden dividirse en:

1. Puertos naturales: Son puertos naturales aquellos que están situados en lugares que reúnen condiciones naturales de fácil acceso y de seguridad y abrigo, sin necesidad de realizar ninguna obra artificial; a veces están situados en estuarios de ríos.

2. Puertos protegidos: Son aquellos cuya protección natural es insuficiente, siendo necesario complementarla con obras artificiales. Normalmente las obras de abrigo consisten en un gran dique que arranca de un cabo o de un punto avanzado en la costa.

3. Puertos artificiales: Los puertos artificiales están situados en lugares que aparentemente al menos, no reúnen condiciones naturales satisfactorias, siendo totalmente construidos por el hombre.

4. Fondeaderos: Se llaman fondeaderos a los puertos más o menos abrigados, en los cuales pueden permanecer fondeados los buques con suficiente garantía.

B. Según su emplazamiento. Se refiere a la situación con relación al mar y a la costa. Se dividen en puertos exteriores y puertos interiores,

Siendo los puertos exteriores los que están situados en la costa y abiertos al mar, que a la vez pueden subdividirse en:

i. Puertos ganados al mar: Están construidos sobre el fondo del mismo ganándole terreno por medio de rellenos, construcción de muelles, espigones, etcétera.

ii. Puertos excavados sobre tierra: Son los construidos dragando o excavando en el interior, en lugar de avanzar hacia el mar; se hacen así cuando las condiciones naturales lo hacen más favorable.

iii. Puertos mixtos: Como indica su nombre, son aquellos cuya obras están en parte ganando terreno al mar y en parte excavadas.

Los puertos interiores son aquellos que están en el interior del territorio, abiertos a un río o un canal, pueden construirse a lo largo del río con las obras situadas en sus márgenes, o bien formando dársenas contiguos que pueden comunicarse directamente con el río o estar cerradas por medio de esclusas; subdividiéndose en:

- i. Puertos establecidos sobre márgenes.
- ii. Puertos formando dársenas.

C. De acuerdo con el tipo de navegación; existen dos grandes clases de puerto, que son:<sup>11</sup>

a) Puerto de altura: Es cuando se atienden embarcaciones de travesía, de personas o bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales e internacionales y por lo regular vinculadas con el comercio exterior.

b) Puerto de cabotaje: Para embarcaciones que operan en los litorales nacionales y se encuentran más ligados con el tráfico interno.

D. Por sus instalaciones y servicios, tenemos cinco tipos de puertos:

1) Puertos de actividad comercial: Cuando las instalaciones portuarias se dedican fundamentalmente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo. Son, sin duda, los de mayor importancia.

2) Puerto industrial: Donde la actividad preponderantemente es el manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona de puerto terminal.

Las primeras actividades que aparecen junto a los puertos que los van convirtiendo en industriales son las relacionadas con el petróleo, industrias químicas y el acero. Aunque no está tan generalizada, el caso de la industria automotriz hay grandes fábricas que están situadas junto a puertos importantes.

3) Puerto pesquero: Utilizados especialmente al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.

---

<sup>11</sup> La clasificación de puertos de acuerdo a la navegación se encuentra contemplada en la Ley de Puertos de 1993 en el Capítulo II, Artículo 9°, Fracción I.

Estos puertos tienen unas características propias debidas al tamaño de los buques y al hecho de ser, al mismo tiempo, lugares de comercialización de una mercancía que es perecedera y por ello, exige una rápida salida. La congelación del pescado a bordo se está desarrollando muchísimo y los puertos para pesqueros congeladores deben tener distintas condiciones que los puertos para los pesqueros tradicionales, necesitando almacenes frigoríficos adecuados y los oportunos medios para manipular la mercancía que tiene unas características específicas.

4) Puerto turístico: Que atienden en especial a cruceros recreativos y la actividad de marinas.

5) Puerto petrolero: En donde las instalaciones portuarias y marítimas de dedican preponderadamente, al manejo de productos relacionados con la industria petrolera.<sup>12</sup>

En muchos casos son, realmente, puertos exclusivos para petróleo. Podemos dividirlos en puertos terminales de carga de petróleo crudo, puertos al servicio de refinería y puertos para almacenaje y distribución de productos. Estos pueden estar situados dentro de puertos destinados a actividades diversas, pero en zonas alejadas de ellos, debido al peligro que las operaciones de carga y descarga pueden presentar si se realizan en lugares a los que tengan acceso personas no especializadas.

E. De acuerdo a sus funciones en relación con el territorio donde se asientan<sup>13</sup>.

Encontramos cuatro tipos, los cuales tienen diversas categorías siendo de la manera siguiente:

En primer lugar, se encuentran los *puertos comerciales*, que es en donde se efectúan operaciones de intercambio, almacenaje y distribución, que a la vez tienen diversas categorías:

---

<sup>12</sup> En la Ley de Puertos de 1993, sólo se contemplan cuatro tipos de puertos: comercial, industrial, pesquero y turístico, en el Capítulo II, Artículo 9º, Fracción II.

<sup>13</sup> Zambobino, Pulito María. *Puertos: Aspectos Ambientales y de Gestión*. Universidad de Cádiz. España, 1998, pp. 48-51.

I. Puertos de tránsito.- Donde se efectúan solamente funciones de fraccionamiento y agrupación de cargas. Suelen estar localizados dentro de grandes nudos de tráfico marítimo. Fomentan intensamente la intermodalidad entre medios de transporte marítimos. Con frecuencia necesitan pocas conexiones con infraestructuras de transporte terrestre y grandes superficies de almacenaje. En contraste con todo ello, el índice de creación de empleo por tonelada de mercancía movida es bajo en general, al estar mecanizadas gran parte de las funciones.

II. Puertos esencialmente exportadores.- Se trata de puertos especializados, puede ser un sólo producto. La red del transporte terrestre y la extensión de su zona de influencia dependen del grado de dispersión del mismo; en relación con la complejidad de dicha red la aparición de actividades inducidas que utilizarán las instalaciones portuarias será más abundante.

Suelen necesitar grandes superficies de almacenaje pero el índice de creación de empleo por tonelada de mercancía movida es bajo. Solo en algunas ocasiones, a largo plazo, pueden servir de atracción para la instalación de otras industrias, son instalaciones muy vulnerables a los cambios del mercado económico y la producción del elemento en la que se basan.

III. Puertos comerciales no especializados.- Tienen, muchos efectos territoriales y más diversos, ya que tanto sus zonas de influencia terrestre y marítima, así como su red de infraestructura son más extensas y complejas, tradicionalmente se ubican en centros históricos importantes lo que hace que sus relaciones con dicho espacio sea normalmente difíciles, un rasgo importante, es que la creación de empleos ya sea manera directa o inducida, así como la atracción de desarrollos industriales es relevante.

En segundo lugar, tenemos a *los puertos industriales*, que pueden tratarse de simples facilidades portuarias para unas instalaciones fundamentalmente industriales o, al contrario un espacio portuario donde, por determinadas necesidades, ciertas industrias han ido localizándose, estos pueden ser:

I. Especializados.- En ocasiones se encuentran situados fuera de los puertos comerciales existentes, aunque no es una regla, por lo regular están vinculados a la

industria pesada, que importan ciertas materias primas cuyo transporte es mayoritariamente marítimo (acerías, petroquímica, hidrocarburos, etcétera), por lo cual suelen precisar un gran calado y grandes superficies de almacenaje, de manera que el desarrollo de la red de transportes terrestres depende del destino del producto transformado, aunque en ocasiones éste sale nuevamente por mar.

II. Poli-industriales.- Estos suelen ser consecuencia de largos procesos históricos, contando con amplias áreas de influencia marítima y terrestre, así como una polarización de empleos e infraestructura en su zona de influencia, ya que tienen una alta creación de empleos, y suelen ser muy atractivos para la instalación de industrias auxiliares.

A continuación, encontramos a los *puertos pesqueros*, instalaciones antiguas, en muchas ocasiones ocupan espacios pequeños dentro de puertos más complejos y, en otras se encuentran bien integrados en la población en que se encuentran. Tienen un alto grado de atracción de industrias auxiliares o derivadas, al igual que la creación de empleo inducido, depende de la existencia e importancia de otras actividades.

Finalmente, los *puertos deportivos o turísticos*, tienen un crecimiento más espectacular ya que suelen convertirse en recursos turísticos que atraen y polarizan estos flujos, según se localicen dentro de puertos con otras funciones o se trate de instalaciones de nueva planta los efectos territoriales son diferentes, ya que los de nueva planta tienen mayores expectativas económicas o más inmediatas en cuanto actividades inducidas (fundamentalmente inmobiliarias), pero también suelen ser más profundos sus efectos sobre el territorio y el medio físico, puesto que ocupan nuevos espacios de frente y fondos costeros (con todos los impactos ambientales que trae por consiguiente).

Es decir, los que en razón de las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, trasbordo y almacenamiento de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de modos mecánicos o instalaciones especializadas, asimismo se consideran actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros.

F. Según su función dentro del conjunto del transporte. Así existen:

a. Puertos independientes de su zona, que se subdividen en:

- De importancia local son los que solamente sirven un núcleo urbano.
- De aprovisionamiento o escala, son aquellos en los que hacen escala un número de buques muy elevado con relación a la cantidad de tráfico. Son como estaciones de servicio a buques.
- De distribución de cabotaje son los que reciben buques grandes de servicios trasatlánticos y distribuyen por medio del buque de cabotaje, las mercancías a puertos próximos.

b. Puertos al servicio de su zona pueden subdividirse en:

- De velocidad, que están destinados a recibir buques rápidos con la menor pérdida de tiempo posible.
- Especializados, que se dedican perfectamente a un tráfico concreto, ya sea de importación, exportación, tráfico general, tráfico especializado, etcétera.
- Generales, dedicados al gran comercio internacional. Son los lugares de entrada y salida de un país.

### 1.3. Los puertos dentro del transporte intermodal

Los sistemas de transporte internacional, son la combinación de los modos marítimo, aéreo y terrestre, los cuales han observado cambios estructurales, que obedecen a nuevas políticas económicas globalizadas, así como a las innovaciones tecnológicas. Dichos cambios, han implicado una vinculación entre el barco, el avión y el transporte terrestre.

A este respecto, los sistemas de transporte son parte del proceso productivo, son los servicios que le darán un valor agregado al producto final. Estos sistemas de transporte actuales operan bajo la modalidad de negocio denominado transporte multimodal o intermodal, incorporando dentro de esa definición todas las condicionantes asociadas con los principios logísticos de *just in time*, que simplifican y hacen más rápido, seguro y eficiente el proceso de distribución, desde la puerta del productor hasta la del consumidor.

En todo el proceso de manejo de carga que involucre dos o más tipos distintos de vehículos de transporte, se está aplicando una forma intermodal de transporte. En este sentido, y no obstante, que en las técnicas de integración de las cargas han tenido lugar avances notables, aún se siguen manejando cargas sueltas, que obligan a realizar transferencias intermodales complicadas, poco eficientes y costosas de las mercancías.

De acuerdo a este sistema de transferencia y transporte desde el origen hasta el destino final, el usuario se ve obligado a contratar más de un modo de transporte para llevar su carga, dejando la responsabilidad de ella a cada uno de los transportistas que intervienen en las etapas intermedias. Lo cual trae importantes consecuencias como la lentitud en el manejo y la inseguridad, aspectos que significan pérdidas, daños y sobrecostos impredecibles.

Para evitar dichas situaciones en el manejo y transporte de la carga, se han introducido cambios importantes: el uso de los contenedores, que permiten mantener las unidades de transporte prácticamente intactas durante el proceso de traslado, los pallets, y la incorporación del sistema multimodal (intermodal).

El estado actual del intermodalismo en México es definido como los movimientos de carga intercambiable por distintos modos, es decir, transporte terrestre, aéreo y marítimo en donde el equipo es compatible dentro de un sistema múltiple.<sup>14</sup>

La idea de multimodalismo, concibe al puerto como parte fundamental en la integración de los sistemas de transporte, un buque no es el único usuario de un puerto, la presencia de otros medios de transporte requiere de atención, los buques, trenes y transporte de carga necesitan de una buena organización en el puerto.

El multimodalismo conlleva a incrementar la eficiencia del transporte global del transporte gracias a la combinación óptima de los distintos medios de transporte dentro del proceso de producción. El insumo del puerto con respecto al multimodalismo se centra en los servicios a la carga y la logística, además de los espacios en tierra.

El transporte intermodal implica la integración de todas las actividades y funciones de la cadena de distribución a fin de mejorar la productividad y, de ser posible, eliminar cualquier interrupción en el movimiento de las mercancías y el equipo de transporte entre el punto de origen y el punto de destino. Cabe mencionar, que al incrementarse la velocidad de transporte, los costos también incrementan, mientras que si se disminuye la permanencia de las mercancías en los puertos los costos bajan. Ya que los puertos son un eslabón dentro de la cadena de distribución, y adquieren mayor importancia ya que facilitan el intercambio comercial.

La finalidad del intermodalismo es aumentar su potencial, permitiendo de ese modo que los exportadores penetren en mercados atendidos tradicionalmente por otros proveedores y asegurando a los importadores el acceso a nuevas fuentes de mercancías. Ninguna actividad de la cadena de distribución puede tratarse de manera aislada, ya que cada una tiene una serie de vínculos con las otras que pueden aumentar o reducir la eficiencia del transporte.

Además de acelerar la distribución de mercancías y reducir la cuantía del capital improductivo, ya sea en términos de volumen de existencias, de vagones ferroviarios

---

<sup>14</sup> Gort, Ed. "Progreso del intermodalismo en México". Revista Transporte Siglo XXI, Número especial, Año 4, Marzo 2003, México, p.8.

inactivos o de tiempos de estadía de los buques en puerto. Favorece los procesos de concentración de cargas en puertos centrales y han reducido el número de puertos de recalada de las compañías navieras. Además de la ampliación de las zonas de influencia de los puertos se ha producido un enorme aumento de la competencia entre puertos que servían a zonas geográficas diferentes.

Desde los años 80's la apertura de la economía mexicana ha tenido un considerable crecimiento en los flujos de cargas, reestructurarlos ha venido a ser parte esencial para darle a México la suficiente capacidad para acomodar nuevas tendencias comerciales internacionales. Antes de la privatización de los puertos y de las vías férreas en México, las empresas veían la necesidad de obtener un mejor equilibrio en los modos de transporte para el movimiento de mercancías contenerizadas de tipo nacional e internacional.

En años recientes México ha incrementado su sistema de transporte ferroviario, autotransporte, aéreo y marítimo. El incremento del intermodalismo es crucial para encauzar las operaciones, la eficiencia en costos y la calidad de servicio de toda la cadena de transporte. Hay muchas posibilidades de aumentar la eficiencia de las redes de distribución del comercio de nuestro país mediante una mayor utilización de las conexiones intermodales.

#### **1.4 Antecedentes de la apertura comercial: El modelo de sustitución de importaciones**

El año de 1940 es señalado como el punto de partida de un período de la economía mexicana que se conoce como "modelo de sustitución de importaciones". La característica principal de la economía mexicana durante el periodo de sustitución de importaciones fue la confluencia del manejo de los diferentes instrumentos para la consecución de un objetivo central: el crecimiento económico. Con una economía cerrada y en un contexto internacional estable caracterizado por un alto crecimiento del comercio internacional, baja inflación y escasa movilidad de capitales, los grados de libertad para el manejo de las políticas macro e instrumentos como los controles cuantitativos, políticas regionales, subsidios, política comercial, entre otros, eran suficientemente amplios.

Por muchas décadas el mercantilismo fue la idea rectora de la política comercial de México, cuyo propósito era acrecentar el poderío de una entidad geográfico-política, además de concebir al comercio internacional como una competencia casi bélica en el que las exportaciones son "buenas" y las importaciones son "malas", y por tanto, en el que una balanza comercial con un excelente superávit es el resultado deseable y para conseguirlo, el gobierno establece trabas de toda índole a las compras de productos provenientes del exterior y fomenta las ventas de productos nacionales (su penetración) en los mercados mundiales.

Durante muchos años, el mercantilismo fue la concepción dominante en la política económica de América Latina, y México no fue la excepción. El enfoque se racionalizó y popularizó, como era de esperarse, el esquema funcionó bien en sus primeras etapas, sobre todo cuando su aplicación coincidió con circunstancias externas propicias, como fueron las limitaciones de la oferta durante de la Segunda Guerra Mundial.

El modelo de sustitución de importaciones implicaba la existencia de un gobierno extremadamente poderoso en materia económica. Ello se explica porque la vida misma de las empresas nacionales depende de la protección oficial que se les brinde contra las importaciones. Pero, además, el enfoque justifica la intervención gubernamental en la economía a lo largo de dos líneas obvias: para regular la actuación de las empresas

locales dentro del mercado interno, y para proveer bienes y servicios considerados estratégicos para el proceso de desarrollo.

Durante la etapa que rigió el modelo de sustitución de importaciones la industria nacional instalada en el territorio nacional vio en el mercado interno el único medio para satisfacer la demanda de productos, ya que el marcado proteccionismo inhibió a los productores nacionales con optimismo las opciones que se presentaban en el mercado internacional.

Lo importante de este modelo era el de proteger a la supuestamente incipiente industria, que carecía de posibilidades de competir con el exterior, por lo que permitir importaciones de productos que ya se producían en México, sólo traería una competencia desleal con la industria nacional. Esta política proteccionista, se vigorizó aún más por los años cincuenta, cuando se empezaron a poner trabas arancelarias diversas e incluso prohibiciones específicas para la importación de artículos que se suponía no era necesario importar debido a que en el país se producían en condiciones similares a las de importación.<sup>15</sup>

Desde los años cuarenta y hasta el final de los setenta, aproximadamente la economía nacional experimentó un largo pero limitado modelo de sustitución de importaciones que registró la producción de bienes de consumo duradero como el principal éxito del proceso. Entre otros factores la orientación productiva y el desgaste paulatino de la capacidad de exportación generaron un sector industrial interno básicamente de vocación doméstica e incapacitado para obtener sus propias fuentes de financiamiento, conforme a los propósitos proyectados para el modelo económico.

La sustitución de importaciones aunque sentó las bases para la industrialización acelerada de México y se tradujo en tasas de crecimiento económico relativamente altas durante las décadas de los cincuenta y sesenta, también introdujo una serie de rigideces que, hacia finales de la década de los sesenta, hicieron evidente el agotamiento de este modelo de desarrollo.

---

<sup>15</sup> Ortiz, Wadgyamar Arturo. *Introducción al Comercio Exterior*. Edit. Nuestro Tiempo. México, 1997, p.146.

Hacia la década de los setenta la política comercial se orientó a promover la sustitución de bienes intermedios para la industria manufacturera, con el fin de integrar verticalmente el sector industrial interno. Al mismo tiempo, se realizó un importante esfuerzo para impulsar la exportación de productos semiprocesados mediante impuestos a la exportación de productos agrícolas y minerales no procesados.

Hasta 1975 el comercio exterior de México presentaba el esquema clásico de los países subdesarrollados. Los productos agropecuarios y minerales no petroleros pesaban en forma importante dentro del total de las exportaciones, nuestro país aún no se incorporaba al mercado petrolero mundial.

Al final de los setenta, la economía mexicana mostraba claramente los síntomas de lo que se llamó después el agotamiento del modelo de sustitución de importaciones. En diversas regiones del mundo comenzaban las críticas a esta concepción de la economía y, de hecho, se experimentaba ya con un enfoque alternativo de desarrollo mediante la promoción de las exportaciones. Sin embargo, en México se decidió intentar una profundización del patrón de sustitución de importaciones, procurándose el desarrollo de la industria de bienes de capital (la etapa superior de la sustitución de importaciones).

Las incongruencias de la política macroeconómica aplicada durante los setenta (como la sobre expansión fiscal y monetaria en un contexto de tipo de cambio fijo) añadieron problemas y distorsiones a los creados por la excesiva prolongación del modelo de sustitución de importaciones. La consecuencia inevitable fue una grave crisis financiera, en 1976, en el sector externo que, desafortunadamente, constituyó el primer eslabón de una larga cadena de episodios similares.

Al iniciar el decenio de los ochenta, la política de sustitución de importaciones redujo las presiones competitivas en la economía y al alcance de los incrementos en la productividad mediante importaciones de bienes y servicios intensivos en tecnología, de esta manera se reduce la competitividad de los exportadores y condujo a una disminución de las exportaciones en el Producto Interno Bruto de largo plazo.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Calvijo, Fernando, et.al. *Reformas Económicas en México: 1982-1999*. Edit. Fondo de Cultura Económica. México, 2000, p.19.

El auge petrolero registrado a principios de la década de los ochenta alivió la restricción fiscal y externa de la economía mexicana. Sin embargo, en lugar de servir de palanca para reorganizar la planta productiva, se utilizó para continuar con el proteccionismo comercial y con la hipertrofia gubernamental. La crisis de 1982 puso de manifiesto la falta de viabilidad de una fórmula de crecimiento fincada en la explotación de un recurso natural no renovable, en el marco de una economía ineficaz.

Cabe mencionar que las exportaciones mexicanas se basaban principalmente en productos primarios, pero sobretodo en el petróleo, mientras que las exportaciones manufactureras, agropecuarias y de maquiladoras eran mínimas. Las ventas al exterior de hidrocarburos, además de ser la principal fuente de ingresos para el gobierno representaban el principal producto de exportación en México, con un 70% de las exportaciones totales del país en 1982. Por su parte las importaciones estaban constituidas en su mayoría por bienes intermedios y bienes de capital.<sup>17</sup>

Los problemas estructurales derivados de haber instrumentado una política de desarrollo económico basado en la protección a la planta industrial dentro del esquema de sustitución de importaciones, que se hicieron evidentes desde finales de la década de los setenta y que trataron de ser solventados mediante una política de gasto gubernamental expansivo, llegaron a su clímax en 1982 con la crisis de la deuda externa.

El año 1982 representó la manifestación abierta de la crisis estructural del modelo de industrialización fundamentado en la sustitución de importaciones en México. Las consecuencias negativas de la crisis, sintetizadas en los altos niveles de endeudamiento, en los desequilibrios fiscal y comercial externo, en la escasa liquidez de la economía y en un sector industrial básicamente orientado al mercado interno, desarticulado y dependiente del exterior, oficializaron desde 1983, la reorientación de la política económica ubicando como uno de sus objetivos centrales el cambio estructural del aparato productivo interno. Lo cual representó las proyecciones oficiales de modernización y especialización productivas, así como un cambio de las políticas que se venían implementando.

---

<sup>17</sup> *Idem.* p.20.

Con la crisis de la deuda se interrumpe un largo periodo de prosperidad económica, lo que hacía evidente que este modelo basado en la política de crecimiento hacia dentro, había llegado a su fin. A partir de entonces el papel asignado a la industrialización orientada a la exportación destacó como objetivo de la política interna, en virtud de representar las posibilidades tanto de la modernización como de la especialización productiva para la exportación, que permitiera acceder a mejores resultados en las relaciones comerciales de la economía mexicana con el exterior.<sup>18</sup>

Las serias restricciones productivas y competitivas de las exportaciones industriales evidenciaron, durante décadas muchos de los problemas que obstaculizaron el desenvolvimiento sano de la industrialización. La importación que el sector industrial requería para continuar su crecimiento rebasó su capacidad de exportación, repercutiendo adversamente en algunos resultados importantes de la economía y conduciendo, finalmente a la crisis estructural de su modelo.

Las tres fallas estructurales más importantes del modelo orientado hacia dentro fueron el sesgo anti-exportador de la protección, la incapacidad del sector industrial para sostener altas tasas de crecimiento y de generación de empleos ante un influjo continuo de mano de obra proveniente del sector primario y un intervencionismo creciente del gobierno en la economía, tanto directamente como productos de bienes y servicios como indirectamente a través de regulaciones cada vez más limitativas de la libertad individual, tanto de empresas como individuos que derivaron en menores niveles de bienestar de la sociedad.<sup>19</sup>

En resumen, las estrategias de desarrollo económico de nuestro país, se basaban en un modelo económico de políticas proteccionistas tales como: sustitución de importaciones, aduanas cerradas con permisos previos de importación, protección arancelaria (aranceles elevados a todos los productos, hasta del 100%), control de precios y programas de integración, al mismo tiempo que la inversión extranjera era restringida.

---

<sup>18</sup> Flores, Salgado José. "Industrialización orientada hacia la exportación en México: 1988-1994." Revista *Argumentos*. Núm. 25, Diciembre de 1996. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México, p.28.

<sup>19</sup> M. Katz, Isaac. *La Apertura Comercial y su Impacto Regional sobre la Economía Mexicana*. ITAM, México, 1998, p.32.

Como hemos visto, hasta antes de 1982 en México se desarrollaba una política económica comercial muy parecida a la de los demás países latinoamericanos. Se partía de la idea de que mediante aranceles altos, permisos previos, y una larga lista de otras medidas de protección, era posible llegar a consolidar la industria nacional. Esto evidentemente, no ocurrió ni en México, ni en ningún otro país, básicamente por el tamaño limitado del mercado, por las ineficiencias que generó esa política y por la falta de competitividad de algunas ramas industriales. Ante él quiebre de la aplicación de esta política proteccionista, en adelante, se hablará de la implementación de un nuevo modelo económico, denominado "neoliberalismo".

## 1.5 La apertura comercial de México: Su ingreso al GATT

Al igual que como se habían creado el Fondo Monetario Internacional y el Banco Internacional para la Reconstrucción y Fomento (Banco Mundial), se pensaba que sería necesario promover una organización en el campo de las relaciones comerciales, la propuesta surge de los Estados Unidos. Así se elabora, en 1947, la Carta fundamental de la Organización de Comercio Internacional (OCI, por sus siglas en español y OTI, en inglés), la cual debería promover el flujo libre de mercancías entre los países, evitando, con severas penas que entonces se contemplaban en su carta de fundación, las prácticas de guerra comercial: aranceles, cuotas, comercio bilateral, etc., que habían caracterizado los años de la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial.

Sin embargo, esta no llegó a entrar en vigor, aunque Estados Unidos había sido el promotor de la idea, su Congreso no la ratificó debido a una serie de razones –sobretudo su negativa de aceptar cualquier excepción a la cláusula de la nación más favorecida, y al principio de reciprocidad que solicitaban algunas naciones europeas– además de considerar que se cedía demasiada soberanía económica a una institución multilateral, a través de la cual los gobiernos extranjeros podrían influir a su favor en la política comercial americana.

Un esfuerzo posterior, en 1948 con motivo de la Conferencia de la Habana sobre comercio internacional no consiguió ningún avance, en su lugar 23 países; todos ellos de economías de mercado, firman lo que vendría a ser el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (por sus siglas en inglés GATT, General Agreement on Tariffs and Trade), suscrito, en Ginebra, Suiza, en vigor desde 1948; como un instrumento jurídico de regulación del comercio internacional y cooperación comercial de los países del mundo, así como para dirimir las controversias que se originen de tales intercambios.

La creación del GATT respondió a la necesidad de establecer un marco de reglas internacionales aceptadas para regir el comercio internacional, para contrarrestar la adopción de políticas unilaterales en el área comercial y de corte proteccionista. Inició como un acuerdo provisional, no es un órgano supranacional –las decisiones no son obligatorias– y sus premisas básicas son el trato a la nación más favorecida, el principio de no-discriminación y la utilización de reglas internas para conformar la política comercial

de cada miembro. Busca regir el comercio exterior a través instrumentos de política comercial que permitan la cuantificación objetiva del valor o monto de la protección.

El GATT, desde su fundación tenía como objetivo central la expansión del comercio, la igualdad en los tratos referidos al intercambio comercial, liberalización del comercio mundial mediante la eliminación de barreras cuantitativas y cualitativas al comercio, cláusula de la nación más favorecida, que implica que las ventajas comerciales que se otorguen a un país, se hacen extensivas a todos los miembros del Acuerdo. Resolver cualquier controversia mediante la negociación multilateral en el seno del Acuerdo.<sup>20</sup>

Desde la fundación del GATT México se rehusó a participar en dicho organismo, ya que la mayoría de las decisiones, eran tomadas por las potencias comerciales así como la imposición de los lineamientos generales y particulares acerca de las políticas de comercio exterior acordes con sus intereses.

Sin embargo, la delegación mexicana desde un principio participó en las diversas rondas de negociación en calidad de observador, por lo cual y a pesar de no ser socio, estuvo vinculado con la problemática y el rumbo de las discusiones sobre comercio mundial sin que existieran presiones o intereses muy especiales para que se integrara como socio.

Las presiones para que México se integrara a este organismo, comienzan en 1978 cuando solicitó su adhesión por medio de un Protocolo<sup>21</sup>, adhesión que fue rechazada en 1979. Sin embargo, ante esto Estados Unidos, establece en su Ley de Acuerdos Comerciales de 1979, la obligación de participar en el GATT, con la amenaza de que aquellos países que se negarán a ingresar a ese organismo, se harían acreedores de la aplicación de impuestos compensatorios a productos que se consideren como subsidios en el exterior.

---

<sup>20</sup> Ortiz, Wadgymer Arturo. *op.cit.* p. 175.

<sup>21</sup> En este Protocolo se incluían varios puntos como la autonomía en las políticas internas, el reconocimiento de ser un país en desarrollo, necesidad de protección a la industria, e incentivos financieros y fiscales. El petróleo quedó al margen de las negociaciones. Así como la eliminación paulatina a las trabas para la importación. Los productos de verdadero interés para México no estaban incluidos en las listas de concesiones existentes.

A partir de este ordenamiento y del rechazo a México de ingresar al GATT. Los problemas económicos y comerciales del país se vieron incrementados, además de una gran cantidad de impuestos compensatorios a multitud de productos mexicanos, lo que a partir de 1983 y a raíz de la firma de la Carta de Intención con el Fondo Monetario Internacional generó que México iniciará su proceso de apertura al exterior.

México se abrió al exterior con una política comercial instrumentada en razón de presiones externas que estaban implícitas desde 1979 en la Ley de Acuerdos Comerciales de 1979 de los Estados Unidos, al obligar a sus socios a eliminar subsidios a las exportaciones; a ser más liberales en materia de acceso a las exportaciones norteamericanas y sobre todo por el hecho de que sólo se resolverían en el seno del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio<sup>22</sup>.

Luego de la crisis de la deuda, en atención a la Carta de Intención suscrita con el Fondo Monetario Internacional en 1983, México inicia una rápida apertura del exterior, integrada dentro de lo que se llamó la política de cambios estructurales. Lo cual se entendió en términos de modernizar al país para que absorbiera la alta tecnología y se produjeran artículos competitivos en el exterior, para convertirlo en un país exportador.

Uno de los puntos centrales del proceso de reformas iniciado en los ochenta fue el desmantelamiento de las restricciones al comercio internacional; esto con el fin de dar eficiencia y modernizar la economía nacional, pero también con el interés de reprimir los crecimientos en precios asociados con los altos intereses, pero también con el interés de reprimir los crecimientos de precios asociados con los elevados aranceles.<sup>23</sup>

En este sentido, las primeras medidas comenzaron a instrumentarse en 1983 con la reducción gradual del nivel y dispersión de los aranceles; no obstante, se mantuvieron los sistemas de permisos previos a la importación sustituyéndolos gradualmente por aranceles que resultan ser de carácter de libre cambio.

---

<sup>22</sup> Ortiz Wadgymar, Arturo. *op.cit.* p.160.

<sup>23</sup> Calvijo, Fernando y Valdivieso, Susana. *Reformas Estructurales y Política Macroeconómica: El Caso de México 1982-1999*. Serie Reformas Económicas. CEPAL, Santiago de Chile, 2000, p.16.

La apertura al exterior de la economía mexicana significó la modificación estructural de una política proteccionista a la industria nacional. Con el objeto de facilitar mediante la aplicación de aranceles bajos la entrada de mercancías del exterior. En teoría, para México esta apertura al exterior significó abandonar de manera muy acelerada las políticas proteccionistas que sustentaron la política comercial y de industrialización en más de cuatro décadas y sustituirlas por una doctrina de libre cambio.

Una de las medidas de la apertura al exterior, fue el ingreso formal en 1986 de México al GATT, visto como la institucionalización en el ámbito internacional de la apertura de nuestro país al exterior en el aspecto comercial, vinculado a los compromisos contraídos con el Fondo Monetario Internacional.

México se incorpora al GATT, con la condición de eliminar los precios oficiales de referencia, continuar la sustitución de los controles directos por aranceles y reducir el arancel máximo a 50%. Sin embargo, los términos del Acuerdo permitían a México mantener temporalmente licencias de importación en algunos productos agrícolas y otros bienes sujetos a programas de promoción industrial.

México inició un ambicioso programa de modernización y transformación de su economía en todos los niveles con el fin de participar en los mercados internacionales. Ello supuso en particular la adopción de una política comercial basada en la liberalización, desreglamentación, privatización e integración económica, así como de una política cambiaria flexible.

Hacia la mitad de la década de los ochenta comienza la transición mexicana hacia un nuevo modelo de desarrollo económico. Es cierto que unos años antes, presionado por una profunda crisis fiscal, el Gobierno Federal había empezado a reconsiderar su papel en el proceso de crecimiento. Sin embargo, el primer cambio verdaderamente sustantivo se produjo cuando se abandonó, casi de golpe, la política proteccionista en el ámbito del comercio exterior.

A partir de 1985 la política económica se orientó a introducir un cambio estructural encaminado a lograr una mayor eficiencia en la asignación de recursos y que sentará las bases para un mayor crecimiento y desarrollo económico. La economía mexicana sufrió

cambios estructurales que los alejaron del modelo de sustitución de importaciones para insertarlo en el esquema de integración económica, donde se abandonan las tesis de intervención gubernamental en la economía nacional para defender los postulados liberales de eficiencia y productividad.

La política económica diseñada de 1983 a 1987 se caracterizó por:

- 1) Su orientación neoliberal que destacó la menor regulación del Estado, la privatización creciente y las aperturas financiera y comercial;
- 2) El objetivo del cambio estructural con base en la reorientación productiva interna y su vinculación al comercio internacional por medio de la exportación de manufacturas como mecanismo de crecimiento; y
- 3) El compromiso de solventar las obligaciones financieras provocadas por el endeudamiento.<sup>24</sup>

La política cambiaria, el proceso de apertura y los programas de fomento a la exportación delinearon las bases de la estrategia gubernamental en la búsqueda del cambio estructural de la economía, concretizando en las relaciones comerciales con el exterior, con una doble capacidad proyectada; primero, la de su financiamiento, y segundo, la de promover la actividad económica del país.

La adopción de estructuras arancelarias más uniformes ofrecía diversas ventajas en términos administrativos y de transparencia, evitando en cierta medida el uso de la política arancelaria a favor de determinados sectores con gran capacidad de presión. Precisamente, la presión de estos grupos había conducido a altos niveles de protección y estructuras arancelarias muy dispersas, con sus consiguientes costos en términos de bienestar e incertidumbre en las decisiones de inversión y producción.

A la instrumentación de estas políticas, se le denominaron *políticas neoliberales*, que si bien en los países de América Latina, se aplicaba una teoría mercantilista, el neoliberalismo ya se venía gestando desde la década de los setenta, precisamente cuando el mercantilismo entra en crisis ésta empieza a tener un auge.

---

<sup>24</sup> Flores, Salgado José. *op.cit.* p.33.

El neoliberalismo, se presenta como una teoría integral capaz de regular el crecimiento económico y de resolver la crisis socioeconómica, como un conjunto de políticas económicas que se ha difundido desde mediados de la década de los ochenta (en el caso concreto de México), que dentro de sus características principales son: promover el libre cambio entre las naciones con el número posible de restricciones (por no decir nulas), el Estado interviene en la economía como promotor de la libre competencia y la defensa de un mercado altamente competitivo.

El objetivo fundamental de la política económica, según las orientaciones neoliberales, es propiciar el funcionamiento flexible del mercado eliminando todos los obstáculos que se levantan a la libre competencia, así como justificar la concepción del mundo como un gran mercado donde todos compiten en condiciones de igualdad entre cada país según sus posibilidades. Lo cual supone no solamente la exposición de la economía a la competencia internacional, sino la adopción de tipos de cambio flexible.

Aunque, algunos autores como Ianni, consideran que era algo que ya se vislumbraba desde los comienzos de los tiempos modernos y que se desarrolla con el mercantilismo, el colonialismo y el imperialismo, se vuelve una realidad aún más evidente y general con el globalismo.<sup>25</sup>

Las reformas estructurales aplicadas en nuestro país, orientadas hacia el mercado y a mejorar la eficiencia, desarrollo y crecimiento de la economía se han orientado principalmente a: la liberación comercial, liberalización financiera doméstica, apertura de la cuenta de capitales, privatizaciones, reforma tributaria, y desregulación. Se pueden resumir:<sup>26</sup>

1. Se abandonan las políticas económicas de orden mercantilista y proteccionistas desacreditadas por el fracaso económico a que condujeron. El Estado, fue desmantelado como agente del desarrollo, se venden empresas estatales, se reduce la participación del Estado como productor de bienes y servicios estratégicos.

---

<sup>25</sup> Ianni, Octavio. *La Era del Globalismo*. Edit. Siglo XXI, México, 1999, p.185.

<sup>26</sup> Sebastián, de Luis. *Neoliberalismo Global: Apuntes Críticos de Economía Internacional*. Edit. Trotta, Madrid, España, 1997, pp.11-16.

2. Se producen cambios en los procesos productivos. Se impulsa la modernización de las actividades productivas, y, por tanto, se recorta la influencia sindical, se adaptan tecnologías productivas que hagan competitivos los productos finales. Se espera de los trabajadores una inserción entusiasta en esta lucha por la calidad y productividad a niveles internacionales.
3. El capital financiero interno y externo tienen una gran repercusión sobre el Estado y las actividades productivas. Se favorecen y buscan inversiones dinamizadoras del proceso productivo. La producción de bienes de capital pasa a segundo plano, lo más importante son las industrias internacionalmente competitivas.
4. Se usa la política monetaria como control de la economía por encima de la política fiscal. El Estado pasa de promotor a regulador.
5. Se da una mayor vinculación con la economía mundial. Se forman bloques económicos regionales, apertura arancelaria, crecimiento de exportaciones.

La importancia de señalar las características de una teoría neoliberalista en el proceso de apertura comercial mexicano, es esencial, puesto que ya en la década de los ochenta se empieza a desarrollar una tendencia a la mundialización que también se le comenzó a llamar *globalización*. A partir de entonces, un nuevo patrón de acumulación de capital en el ámbito internacional se ha venido manifestando mediante el proceso de globalización económica mundial. Es decir, de la especialización exportadora ventajosa que las economías realmente puedan obtener en términos de la internacionalización del capital.

En el contexto de una economía globalizada, cada nación se ve en la necesidad de plantearse, cuál es la mejor manera de integrarse a ese proceso para obtener los máximos beneficios posibles, pero también sin correr riesgos que puedan recrudecer la situación del rezago económico y tecnológico. La competencia ha entrado en todos los ámbitos de la actividad económica permitiendo a personas de todo el mundo tener acceso a servicios y productos que anteriormente eran bienes no comerciables.

Esta combinación de mayor comercio y finanzas más abiertas comenzó mientras el país mantenía una estrategia de desarrollo hacia adentro. La incorporación tardía a los nuevos procesos, obligó a México a iniciar el cambio en la economía por medio de una

rápida y profunda apertura unilateral y multilateral al comercio y a los flujos financieros, por lo que no fue posible hacer ajustes progresivos ni aperturas negociadas.

Aquellos países que empezaron la transición antes que nosotros nos muestran que el cambio de modelo requiere un largo periodo para madurar. En nuestro caso se ha complicado aún más debido a que el proceso de transición demográfica no ha concluido. La atención de necesidades tecnológicas y de mercado compite con la atención de las necesidades de una población creciente.

El primer motor del cambio fue la aparición de los sistemas digitales de comunicación, los faxes, los satélites, los teléfonos celulares y toda la variedad de computadoras que se comenzaron a asociar con estas tecnologías, transformaron las relaciones de poder entre los diversos grupos de la población y alteraron la capacidad de los gobiernos en el mundo entero de controlar a sus poblaciones.

Las comunicaciones también cambiaron la manera como se podían vincular las empresas entre sí y las diversas plantas de una empresa con sus directivos. En forma inmediata hicieron posible la existencia de plantas manufactureras en los lugares más recónditos del mundo, todas ellas comunicadas en forma permanente como si compartieran un mismo espacio. Las distancias dejaron de medirse en términos de kilómetros para hacerlo en términos de segundos.

La actividad financiera, adquirió nuevas formas y características en el ámbito internacional. La tecnología hizo añicos la existencia de barreras nacionales, permitiendo que los flujos de capitales tuvieran lugar alrededor del mundo, al margen de las preferencias de un gobierno u otro. Las empresas comenzaron a explorar nuevas fuentes de financiamiento más allá de sus fronteras y a vincularse directamente con los mercados financieros. Las finanzas adquirieron una importancia descomunal en el desempeño de la actividad económica, muy por encima de cualquier otra consideración.

La inversión extranjera se transformó en uno de los factores más importantes para el desarrollo económico, sobre todo porque, paulatinamente, las empresas dejaron de ser nacionales en su comportamiento económico, para convertirse en instituciones cada vez

más cercanas a la lógica internacional dado que en la actualidad la globalización marca las reglas y los mercados son los que deciden.

Hoy, prácticamente todas las naciones del mundo, independientemente de la filosofía o ideología que inspiren a su gobierno, avanzan por el mismo camino en cuanto a su política de desarrollo, basada en la captación de la inversión externa. Lo que la diferencia es la velocidad a la cual avanzan en su proceso de reforma interna y de adecuación al cambiante marco internacional. Es importante reconocer que los procesos de globalización no han resuelto todos los problemas económicos ni han modificado la relación entre las naciones desarrolladas y las que están en vías de desarrollo.

El término globalización se ha utilizado para designar el profundo proceso de transformación comercial, institucional y tecnológica que está ocurriendo en la economía internacional. Este fenómeno y sus elementos constitutivos no están claramente delimitados y es a la vez un proceso, una fuerza propulsora y un resultado. Dada la globalización, muchas empresas están construyendo fábricas en países en desarrollo, que ofrecen insumos de bajo costo, como las materias primas, la mano de obra, así como ventajas de acceso a los mercados.

El comercio siempre ha sido internacional, en el sentido que los productos de un país se venden en otros, pero la economía global modifica este marco histórico al establecer una base para que las empresas y los gobiernos de los distintos países puedan aprovechar de manera más fácil los aspectos complementarios de sus factores de producción con el propósito de establecer sistemas mancomunados de manufacturas, montaje y distribución de los insumos, componentes y productos, y así crear ventajas comparativas en una gama mucho más amplia de actividades comerciales, institucionales y tecnológicas.

La diferencia fundamental entre el comercio internacional y el comercio globalizado es el grado de libertad en la selección de insumos, bienes terminados, servicios, capitales y mano de obra, la economía globalizada ha transformado la competencia entre productos comparables en una competencia al nivel de cada insumo y del producto final, en que todo insumo y producto terminado tiene sus propias y elevadas exigencias de mercado. El comercio de productos elaborados está incorporando algunos de los aspectos del

intercambio de los productos homogéneos, como la aceptación de normas internacionales de calidad y la utilización de sistemas de comunicación electrónica para comparar los precios de productos de la misma clase elaborados por diferentes fabricantes y los tiempos de entrega.

Algunos de los cambios más importantes ocurridos en el decenio de 1980 y que contribuyeron a la globalización económica incluyen: los adelantos tecnológicos que aumentaron las economías de escala; el desarrollo de mercados de capital sin fronteras; la disminución de las barreras artificiales al comercio; la reducción de las restricciones gubernamentales a la inversión extranjera; la importancia creciente otorgada a la productividad al costo de la mano de obra; el mantenimiento de existencias y la distribución en la industria manufacturera; y la convergencia de objetivos económicos entre países con sistemas políticos diferentes.

Por otra parte, aunado a este proceso tenemos los desde la década de los cincuenta, en América Latina de la necesidad de integración<sup>27</sup> regional, como elemento fundamental para acelerar la tasa de crecimiento, pero que no son relevantes. Ya en la década de los noventa se inicia una ola de iniciativas de integración regional en el área, sin embargo, no es una tendencia que se dio solo a nivel regional, también se dio a escala mundial. Las condiciones para una integración económica eficaz, pueden ser: la complementariedad de las economías; la proximidad geográfica; la compatibilidad de los valores socioculturales y político-económicos, la existencia de grupos organizados favorables a la integración, y la satisfacción del interés de la economía mundial y de las economías de los países miembros.

Las formas de integración pueden ser: a) zona de libre cambio; b) unión aduanal; c) mercado común; d) mercado único, y e) unión económica y monetaria. Cada uno tiene características propias, que no nos detendremos a analizar, por no ser nuestro objeto de estudio, sin embargo, resulta importante mencionarlas, ya que nuestro país ha suscrito

---

<sup>27</sup> El teórico Gottfried Von Haberler define la integración como "relaciones económicas más estrechas entre las áreas a las que concierne la libre circulación de los factores de producción y la coordinación de las políticas económicas con el propósito de favorecer la igualación de los precios de los productos y los servicios" (Guillén, Romo Héctor. "De la integración cepalina a la neoliberal en América Latina", Revista Comercio Exterior, Vol. 51, Núm. 5, mayo de 2001. Bancomext, México.)

diversos convenios en materia económica que presenta alguna de estas formas de integración.

Las enormes transformaciones de la economía mexicana, en particular la apertura comercial unilateral que se inició con el ingreso de México al GATT en 1986 y que hizo de nuestra economía una de las más abiertas del mundo, reafirmó la necesidad de desplegar una creciente actividad entre los principales centros comerciales, económicos, financieros y tecnológicos mundiales. Se hacía indispensable maximizar los beneficios potenciales de nuestra apertura, atrayendo flujos de capital, corrientes comerciales y tecnologías de punta que vigorizarán nuestro aparato económico.

Apenas superada la crisis de la deuda externa, y la debacle del mercado petrolero mundial- México entendió que la mundialización era un desafío al que debía enfrentar estratégicamente. Transitar del nacionalismo proteccionista a la convivencia en la llamada aldea global, planteó interrogantes técnicas y desafíos políticos sin precedentes.

Para nuestro país el cambiante escenario internacional significó sobre cualquier otra consideración, la oportunidad histórica de lograr una mejor inserción en el contexto internacional que derivara en beneficio del desarrollo económico y social del país. Cabe mencionar que durante el sexenio del Presidente Salinas de Gortari, es cuando se profundizan este tipo de políticas neoliberales globalizadas, desde entonces se ha venido buscando una mayor integración de los mercados con Europa, América Latina y el Caribe, y los países de la Cuenca del Pacífico, debido a que por muchas décadas nuestras relaciones comerciales sólo se encontraban enfocadas al mercado de los Estados Unidos de América. Así, en los últimos años, los objetivos de la política comercial de México han sido profundizar la apertura de la economía, garantizar el acceso a nuevos mercados y crear un entorno favorable a la inversión. Los tratados bilaterales de libre comercio y la participación de México en diversos foros comerciales y multilaterales, han jugado un papel importante para lograr esos objetivos.

## 1.6 Tratados de Libre Comercio

La importancia de la apertura comercial de México radica en que está es un catalizador del desarrollo nacional, ya que contribuye a incorporar nuevas regiones y nuevas empresas. La estrategia de liberalización del comercio y la inversión ha tenido un impacto económico del país, el cual se ha visto fortalecido por el acceso permanente y seguro a los mercados externos y por las mejoras al marco regulatorio en el que se desenvuelve la economía nacional.

Las negociaciones internacionales son un elemento fundamental de dicha estrategia, ya que refuerzan la certidumbre de acceso a los mercados más importantes del mundo para los productos mexicanos, generan inversiones a largo plazo, fomentan la productividad nacional y el uso de nuevas tecnologías, y expanden el volumen de las exportaciones al propiciar una mayor diversificación de los destinos de los productos mexicanos al comercio internacional. Además, estas son primordiales en la promoción de las exportaciones y constituyen un instrumento importante en la estrategia de crecimiento y modernización del país.

La tendencia en el comercio mundial ha sido la de ampliar el círculo de intercambio de bienes y servicios entre los países, con lo cual ha proliferado la firma de acuerdos y convenios comerciales, se han disminuido las barreras arancelarias y no arancelarias entre los países que han entrado en la corriente de globalización económica.

El ingreso en 1986 de México al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) significó para nuestro país la adquisición de una serie de derechos y obligaciones tendientes a regular su actividad comercial internacional. La apertura comercial ha llevado a nuestro país a diversas negociaciones, tanto con sus principales socios comerciales como con otras regiones y mercados. Insertándose en las tendencias internacionales de globalización de los procesos productivos y de conformación de bloques comerciales, las primeras muestras de integración son las negociaciones con Estados Unidos y Canadá para un tratado de libre comercio, y con algunos vecinos de América del Sur: Colombia, Venezuela y Chile, Europa y Medio Oriente.

Cada tratado establece un marco de certidumbre para los exportadores e importadores a través de un conjunto de reglas claras y precisas en materia de comercio de bienes, servicios y de inversión, que nos brindan un acceso seguro y preferencial a nuevos mercados. Los Tratados de Libre Comercio promueven el crecimiento y la diversificación de nuestros intercambios comerciales, y establecen las condiciones para incrementar la inversión extranjera en México.

En el marco de la política comercial adoptada por el Gobierno Federal, que tiene como propósito fortalecer las relaciones comerciales y económicas del país a través de la liberación del comercio internacional, desde 1994 a la fecha México ha suscrito 11 tratados con países Americanos, Europeos y de Medio Oriente. Los lazos comerciales de nuestro país se han multiplicado al poner en vigor estos acuerdos comerciales con países de Norte, Centro y Sudamérica, Israel y Europa. A continuación se señalan los Tratados de Libre Comercio que nuestro país ha suscrito.

### **Tratado de Libre Comercio con Chile**

Entró en vigor el 1 de enero de 1992. El 1 de agosto de 1999, se amplió y profundizó la cobertura del tratado. Desde 1992, cuando entra en vigor, nuestro país se involucró en la búsqueda permanente de nuevos acuerdos comerciales que le permitieran diversificar su mercado de exportación todos los rincones del mundo.

El Acuerdo de Complementación Económica constituyó un mecanismo par promover la integración económica, intensificar las relaciones económicas y comerciales entre los países signatarios, coordinar y complementar las actividades económicas, sobre todo en las áreas productivas de bienes y servicios. Además de ello estimuló las inversiones encaminadas a un intensivo aprovechamiento de los mercados y de la capacidad competitiva de los países en las corrientes de intercambio mundial facilitando la creación y funcionamiento de empresas bilaterales y multilaterales de carácter regional.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> SECOFI. Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile. México. p. 6.

## **Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Estados Unidos de América y Canadá)**

Entró en vigor el 1 de enero de 1994. Su entrada en vigor es un parte aguas en la historia económica de nuestro país. A partir de este momento, el enfoque del gobierno mexicano se centró en la obtención de recursos económicos (divisas) por conducto de la inversión extranjera directa en plantas productivas que aprovecharan las preferencias arancelarias para la importación de productos mexicanos en el mercado norteamericano. Sin embargo, es importante mencionar que el TLCAN no fue el primer tratado comercial internacional firmado por México. Representa el 83% del total del comercio de nuestro país.

Este tratado representa al mismo tiempo un ajuste respecto de la posición asumida por México frente a las propuestas al inicio de los ochenta y una parte de la nueva estrategia de desarrollo económico de México. Da acceso a nuestro país al mercado más grande y rico del mundo, permite ordenar, normar, fomentar e institucionalizar las relaciones comerciales entre los países y en general, regular los procesos de integración con los Estados Unidos.<sup>29</sup>

México se ha convertido en el segundo socio comercial de Estados Unidos, y el principal de Canadá en Latinoamérica. La posición geográfica y la relación comercial de México con los Estados Unidos, uno de los mercados más grandes del mundo y destino natural para gran parte de los productos mexicanos, así como el gran potencial que representa Canadá para los exportadores mexicanos, hacen del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) un instrumento fundamental en la estrategia de crecimiento y modernización del país.

El gran dinamismo del comercio de México con sus socios comerciales de América del Norte no se limita al intercambio de mercancías. Nuestro comercio de servicios, en particular los financieros, de telecomunicaciones y profesionales, también está creciendo en importancia. El establecimiento de una zona de libre comercio de América del Norte,

---

<sup>29</sup> Rozental, Andrés. *La Política Exterior de México en la Era de la Modernidad*. Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1993. p.64.

con reglas claras y permanentes en materia de inversión, ha fomentado el surgimiento de alianzas estratégicas y de procesos de producción conjunta.

### **Tratado de Libre Comercio con Costa Rica**

Entró en vigor el 01 de enero de 1995. Fue el primer país de la región que negoció un tratado de libre comercio con México, que incluye además de los temas propios en materia comercial (eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias y otra normativa que asegure el libre intercambio) también contiene los temas sobre el comercio de servicios, inversiones, propiedad intelectual y la movilidad de personas de negocios. Las exportaciones mexicanas a Costa Rica crecen en un promedio de 26% anual, el más alto entre los países con los que tenemos Tratados de Libre Comercio.

### **Tratado de Libre Comercio con Colombia y Venezuela (Grupo de los Tres G-3)**

Entró en vigor el 01 de enero de 1995. Desde el principio se ha propuesto servir de órgano coordinador de la cooperación de Colombia, México y Venezuela en la región latinoamericana. Con el ánimo de avanzar en la identificación e instrumentación de propuestas específicas de integración trinacional, el G-3 ha constituido grupos de trabajo sobre comercio, finanzas, energía, turismo, transporte marítimo, aéreo y terrestre, pesca, ciencia y tecnología, cultura, telecomunicaciones y de cooperación con Centroamérica.<sup>30</sup>

El mercado que integran Venezuela y Colombia es el más importante para México en América Latina (donde nuestro país coloca más de 20% de las exportaciones que hace a la región); esos dos países, como mercado integrado, figuran entre el cuarto y quinto destino de las exportaciones de México en el mundo (después de Estados Unidos y Canadá, compitiendo con Alemania, España y Japón). Por otra parte, actualmente, Colombia y México se suman como el principal mercado para las exportaciones no tradicionales de Venezuela.

El Tratado de Libre Comercio suscrito entre México, Colombia y Venezuela, contiene disposiciones y procedimientos similares a los del TLCAN en materia de

<sup>30</sup> Rozental, Andrés. *op.cit.* p.85.

comercio, servicios e inversión. A partir de su entrada en vigor, aproximadamente 40% de las exportaciones de México a Colombia quedaron libres de arancel. México liberó en forma inmediata 63% de las importaciones provenientes de Colombia, mientras que con Venezuela acordó una desgravación bilateral más gradual. Entre los tres países el universo total de productos quedará libre de arancel el 1º de julio del año 2004.

#### **Tratado de Libre Comercio con Bolivia**

Entró en vigor el 01 de enero de 1995. Anteriormente en 1983, el primer intento de integración se da cuando ambas naciones suscriben un Acuerdo de Alcance Parcial. Diez años después lo que ambas naciones buscan es establecer algo similar al Grupo de los Tres. El Tratado de Libre Comercio entre México y Bolivia establece una rápida apertura en el comercio de bienes. A partir de su entrada en vigor, quedaron exentas de arancel 97% de las exportaciones mexicanas a ese país y 99% de las exportaciones bolivianas a México. El plazo máximo de desgravación es de doce años.

#### **Tratado de Libre Comercio con Nicaragua**

Entró en vigor el 01 de julio de 1998. Comprende disciplinas relacionadas con el comercio de bienes y servicios, inversiones y propiedad intelectual. Los aranceles se reducirán en forma gradual y progresiva mediante cuatro etapas de desgravación: inmediata, cinco, diez y quince años. El acceso inmediato comprende el 76% de las exportaciones de Nicaragua hacia México, e inició la desgravación en 1998 para el resto de productos a partir de un arancel máximo del 5% para reflejar el menor grado de desarrollo relativo de Nicaragua. Esta, por su parte, comenzó la desgravación en el año 2000.

#### **Tratado de Libre Comercio con la Comunidad Europea (Decisión 2/2000) (Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Portugal, Reino Unido, Suecia.)**

Entró en vigor el 01 de julio de 2000. Este tratado viene a ser el contrapeso a las relaciones con Estados Unidos, ya que la Unión Europea es el mercado más grande del mundo y realiza importaciones anuales por más de 850 mil millones de dólares. Además

es nuestro segundo socio comercial y nuestra segunda fuente de inversión extranjera directa.

Destaca la importancia de la cooperación entre México y Europa en diversos campos, especialmente en el ámbito científico, ya que nuestro país de esta forma puede tener acceso a infraestructura sofisticada y con ella alcanzar altos estándares de competitividad y excelencia. Estos dos factores son relevantes para tener una fuerte presencia en los mercados del viejo continente, y para México representan un reto, sobre todo ahora que países del este de Europa tienden a un mayor comercio con sus vecinos del oeste.<sup>31</sup>

Durante los dos últimos años, el comercio con dicha región se incrementó 28% y las exportaciones mexicanas aumentaron 45%.<sup>32</sup>

### **Tratado de Libre Comercio con Israel**

Entró en vigor el 01 de julio de 2000. Ante la necesidad de promover vínculos más cercanos México e Israel negociaron un tratado de libre comercio, el 30% del comercio de esta nación es con Estados Unidos, y al ser México parte del TLCAN, esto representa una oportunidad para Israel de fortalecer sus vínculos con nuestro país. Este tratado ofrece certidumbre y oportunidades de acceso a mercados para los sectores privados de ambas naciones.

Este es el primer acuerdo que México firma con un país del Medio Oriente, aunado al hecho de que el mercado israelí se encuentra en una etapa de crecimiento ha propiciado importaciones por aproximadamente 30 mil millones de dólares anuales, aproximadamente, lo que representa una oportunidad de negocios inigualable. También es el octavo de libre comercio concluido por México, además de servir como un puente entre México y el Medio Oriente, nos brinda la oportunidad de diversificar aún más nuestras relaciones comerciales.

---

<sup>31</sup> Colín, Marvella. "Ascendieron a 466 mdd las exportaciones de México al viejo continente en enero; avanzaron 18.4 por ciento". Periódico El Financiero, Sección Economía, 21 de abril de 2003, p.13.

<sup>32</sup> Vanguardia Empresarial. "Con Europa un solo objetivo: Alianzas comerciales estratégicas". Revista, Año 6, Núm. 61, febrero de 2003, México, p.2.

Para nuestro país, Israel representa un mercado potencial importante, al tener una población de más de 7 millones de personas; el comercio entre ambas naciones es complementario, al venderle petróleo, alimentos y manufactura, Israel exporta a nuestro país maquinaria agrícola, semillas, herbicidas y fertilizantes, así como productos farmacéuticos y algunas partes de aparatos electrónicos.<sup>33</sup>

### **Tratado de Libre Comercio con Honduras, El Salvador y Guatemala (Triángulo del Norte, CA-3)**

Entró en vigor el 15 de marzo de 2001. En la época previa a la vigencia de los Tratados de Libre Comercio con México, y dentro del marco de ALADI, los países centroamericanos suscribieron con dicho país, en forma bilateral, Acuerdos de Alcance Parcial. Este tratado de libre comercio es resultado de negociaciones, dentro del marco del Mecanismo de Dialogo y Concertación de Tuxtla, así como los suscritos con Costa Rica y Nicaragua.

Uno de los principales objetivos es alcanzar una zona de libre comercio para la oferta exportable actual y potencial tanto en bienes como servicios. En lo concerniente a los temas de negociación fueron acordados los siguientes: desgravación arancelaria industrial y agrícola, normas de origen y procedimientos aduaneros, medidas sanitarias y fitosanitarias, normas técnicas, salvaguardias, prácticas de comercio desleal, solución de diferencias, servicios, inversión, derechos de propiedad intelectual, y compras del sector público.

Las exportaciones mexicanas a estos países representan el 25% del total de nuestras ventas en Latinoamérica. En el largo plazo, los resultados de las relaciones comerciales entre ambas partes han sido sustancialmente favorables a México. Las considerables magnitudes en cuanto a dotaciones de factores productivos, los cuantiosos montos de inversión extranjera directa recibidos por México, la transferencia de tecnología asociada a la misma, y la magnitud de la escala de su planta productiva conceden a México una amplia ventaja competitiva frente a Centroamérica. En consecuencia, las relaciones económicas y comerciales entre México y la región se desenvuelven en un entorno de marcadas asimetrías en cuanto al grado de desarrollo económico alcanzado

<sup>33</sup> <http://www.economia-snci.gob.mx>

por ambas partes. Tradicionalmente, el saldo comercial siempre ha sido desfavorable a Centroamérica, ya sea desde el punto de vista conjunto o de cada país tomado individualmente.

Con este tratado se promueve el comercio entre cuatro naciones con un mercado de 120 millones de personas. Una muestra de ello, se da con un país como El Salvador que ha logrado duplicar sus exportaciones a México desde que este Tratado entró en vigor.<sup>34</sup>

### **Tratado de Libre Comercio con la Asociación Europea de Libre Comercio (TLC-AELC) (Islandia, Liechtenstein, Noruega, y Suiza)**

Entró en vigor el 01 de julio de 2001. Con la firma del Tratado de Libre Comercio entre nuestro país y los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), México se convierte en el único país del mundo que, al comienzo del siglo XXI, puede colocar 90% de sus productos en diversos e importantes mercados en condiciones preferentes. Este acuerdo es el primero que la AELC firma con una nación fuera de la región euro-mediterránea y como tal, es un primer paso para la diversificación económica de esta región de Europa.<sup>35</sup>

Aparte de la liberalización del comercio de bienes industriales y de servicios, el tratado contiene disposiciones sobre la protección y el fomento de inversiones directas, la protección de la propiedad intelectual y el acceso sin discriminaciones a las licitaciones públicas.

### **Tratado de Libre Comercio con Uruguay**

Las negociaciones con Uruguay, concluyeron entre el mes de septiembre y octubre de 2003 para firmar un Tratado de Libre Comercio, el 15 de noviembre del mismo año en el marco de la Cumbre Iberoamericana, que permitirá de inmediato, el libre acceso de 90% de las manufacturas mexicanas al país andino. Con este acuerdo comercial se

<sup>34</sup> El Financiero. "Duplica El Salvador exportaciones a México". Periódico, Sección Economía, 22 de abril de 2003, p.15.

<sup>35</sup> Presidencia de la República. Comunicado No. 2552. Los Pinos, 27 de noviembre del año 2000. s.p.

abre el camino para que México logre un tratado comercial con el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), integrado por Paraguay, Uruguay, Brasil y Argentina.

El Acuerdo de Complementación Económica 5, firmado con Uruguay en el marco de la ALADI, desde 1999 facilitó las negociaciones para elevarlo al rango de tratado de libre comercio con el cual se ampliarán las reglas y los productos que gozarán de preferencias arancelarias que otorgará el tratado.

El tratado liberaliza de manera total e inmediata prácticamente todos los productos del sector industrial. Asimismo, México obtiene la liberalización de 240 productos del sector agropecuario, adicionales a los comprendidos en el acuerdo de complementación, y se excluyen productos como el maíz, el frijol, carne de aves y grasas animales.

La amplia red de tratados descrita nos convierte en el país con más tratados de libre comercio negociados en el mundo, lo cual es un factor importante para atraer Inversión Extranjera Directa. Por último, es importante señalar que actualmente nuestro país está negociando diversos tratados de libre comercio, destacando en lo particular el que se está negociando con Japón.

### **En negociación Tratado de Libre Comercio con Japón**

La expectativa de un Tratado de Libre Comercio entre las dos naciones, parece estar favoreciendo el intercambio mercantil; sin embargo, éste ha propiciado en los últimos años una balanza negativa para la economía mexicana. Dentro de las importaciones totales de México, Japón representa 5.55%; sin embargo, en las exportaciones globales, el mercado japonés apenas significa 0.3%.

Los principales productos exportadores por Japón a México son automóviles y otros que sobresalen son transmisores para vehículos, partes para turbinas, equipos y partes electrónicas, baterías de níquel-cadmio y autopartes. Entre las compras que Japón hace a México se encuentran automóviles, equipos de cómputo, carne de cerdo, petróleo y sal.

Se considera que México ya tiene 10 TLC's con 32 naciones del mundo, cuyo tamaño alcanzan una población total de 800 millones y un PIB de 20 billones de dólares. Nuestro país juega un papel muy importante para la industria japonesa, ya que le ofrece la facilidad de acceso a dichos mercados. Se espera que con este tratado se puede elevar sustancialmente los flujos de inversión japonesa en México, que acumulan de 1994 a junio de 2002 un monto de tres mil 228 millones de dólares, lo cual representa 3.1% de la inversión extranjera acumulada en el país durante esos años.<sup>36</sup>

México es para Japón de enorme importancia en virtud del potencial de su mercado interno y una puerta a los dos bloques económicos más importantes del mundo, así como a los mercados latinoamericanos. Los temas que se han venido negociando hasta la Tercera Ronda de Negociaciones han sido: los de comercio de bienes incluyendo aranceles, reglas de origen y procedimientos aduaneros; salvaguardas, antidumping y cuotas compensatorias, compras del sector público, servicios y movilidad de personas de negocios; inversión, normas y evaluación de la conformidad, política de competencia, derechos de propiedad intelectual y solución de controversias.<sup>37</sup>

### **En negociación Tratado de Libre Comercio con Argentina**

Como sabemos, actualmente Argentina atraviesa por una grave crisis económica. Sin embargo, es un país muy rico en recursos; junto con su socio Brasil, son los principales exportadores de alimentos del mundo. Argentina produce alimentos que provee a más de cien millones de habitantes, siendo su población ligeramente superior a los 35 millones de personas.

Las virtudes de algunos productos argentinos son ampliamente conocidos y gozan de alto prestigio en México como el caso de las pieles, de la más alta calidad, y hay insumos muy solicitados desde hace algunos años en los sectores productivos del país. Argentina ha sido declarada nuevamente libre de aftosa, por lo que ha abierto la posibilidad de negocios en otras áreas. Es el noveno productor de leche del orbe y

---

<sup>36</sup> Colín, Marvella. "Crecieron 44.7% las exportaciones mexicanas a Japón en el primer bimestre, totalizaron 72 millones de dólares". Periódico El Financiero. Sección Economía, 28 de abril de 2003, p.32.

<sup>37</sup> Logística y Comercio Internacional. "Concluyó la Tercera Ronda de Negociaciones México-Japón". Revista, Sección Comercio, Año 3, Núm. 15 marzo-abril de 2003, México, p.18.

también durante el siglo pasado ha asumido la fama de ser el granero del planeta por la cantidad de trigo y soya que produce anualmente situándolo entre los primeros productores a escala mundial.

Pero hay que tener en cuenta algunos, como el hecho de que Argentina es uno de los países más cerrados al comercio en comparación con su potencial de producción, como lo demuestra su balanza comercial, que no llega a 30 mil millones de dólares. Su producción está destinada casi íntegramente a la satisfacción del mercado doméstico, y su principal comercio externo es con la Comunidad Europea y con los países del MERCOSUR.<sup>38</sup>

Ante la depresión en que se encuentra el consumo interno, la necesidad de colocar sus productos en el mercado externo es mayor, especialmente en mercados no tradicionales como el mexicano. Las negociaciones para lograr un tratado entre México y Argentina suceden a la par de las conversaciones de un TLC con Perú, Brasil, y Uruguay, con este último país ya se logró establecer un tratado, y es el primero de este tipo que negocia un país de MERCOSUR, lo cual representa para México la primera etapa para la creación del área de libre comercio entre México y MERCOSUR.

### **Acuerdos de Carácter Multilateral.**

#### **Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)**

Los primeros intentos de integración económica de los países de América Latina se dan aún cuando se aplicaban políticas proteccionistas. Como sabemos, el desarrollo hacia dentro se veía frenado no sólo por las limitaciones de la capacidad para importar sino porque se tornaba más difícil a medida que se superaban las etapas de sustitución fácil y se planteaban metas de otra dimensión o complejidad en materia de tamaño de mercado, magnitud de recursos financieros o exigencias tecnológicas. Ante esto, la creación de un mercado común tendría la ventaja de ir más lejos en el proceso de sustitución de lo que sería posible en el ámbito del mercado nacional de cada país sin perjudicar las posibilidades de especialización.

---

<sup>38</sup> Stinson, Cruz Ivonne. "México negocia un Tratado de Libre Comercio con Argentina." Periódico El Financiero. Sección Opinión, 11 de diciembre de 2002, p.51.

Sobre las ventajas que representaría la integración regional, se firmó el Tratado de Montevideo que creó una zona de libre cambio e instituyó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). Los primeros países en suscribir dicho tratado a inicios de 1960 fueron Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay, Perú y Uruguay. A estos se sumaron Colombia y Ecuador, y entre 1966 y 1967, se adhirieron Venezuela y Bolivia.

Los logros de esta Asociación fueron mínimos. Así en 1978, durante la celebración de una reunión en Acapulco, se declaró explícitamente el agotamiento de la ALALC, por lo cual se decidió elaborar un nuevo Tratado de Montevideo que dio origen a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). El nuevo Tratado de Montevideo de 1980, suscrito por los 11 países de la ALALC, perseguía el mismo objetivo que el precedente: formar un mercado común a largo plazo.<sup>39</sup>

Sus objetivos fundamentales conciben el proceso de integración como medio para promover el desarrollo económico-social armónico y equilibrado de la región como meta de largo plazo, el establecimiento del mercado común latinoamericano. En el marco de la ALADI se ha establecido una preferencia arancelaria regional y se ha propiciado la celebración de acuerdos de alcance parcial y regional entre los países miembros.

### **La Organización Mundial de Comercio (OMC)**

La Organización Mundial del Comercio, establecida el 1 de enero de 1995 en sustitución del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), es el único órgano internacional que supervisa el comercio internacional. Los 28 acuerdos de la OMC, que constituyen el reglamento jurídico del comercio internacional y la política comercial, son el fundamento de la Organización. Los acuerdos tienen tres objetivos: ayudar a que el comercio se desenvuelva con la mayor libertad posible; lograr una mayor liberalización del comercio de manera gradual, mediante negociaciones; y establecer un método imparcial para resolver las controversias.

Esos acuerdos sobre las relaciones comerciales internacionales figuran en el Acta Final de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales. Los principios fundamentales en que se basan dichos acuerdos son, entre otros, los de no-discriminación (la cláusula

---

<sup>39</sup> Guillén, Romo Héctor. *op.cit.* s.p.

de la "nación más favorecida"), la liberalización del comercio, el estímulo de la competencia y disposiciones adicionales para los países menos adelantados. Uno de los objetivos de la OMC es reducir el proteccionismo.<sup>40</sup>

Los principales objetivos de esta Organización son administrar y aplicar los acuerdos multilaterales, ser foro de negociaciones comerciales multilaterales y servir de marco para la aplicación de sus resultados, administrar los procedimientos de solución de diferencias comerciales, supervisar las políticas comerciales, y cooperar con el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial para lograr una mayor coherencia en la formulación de la política económica a escala mundial.

Desde el punto de vista institucional, la Organización Mundial de Comercio (antes GATT), ha sido uno de los motores fundamentales en el impulso de la globalización. Las diferentes rondas de negociación se han traducido no sólo en esfuerzos concertados de liberalización multilateral, sino también en un marco de disciplinas que dan seguridad y certidumbre a los flujos de comercio internacional.

En la primera ronda de negociaciones (la Ronda Uruguay) en la que México participó, obtuvo reciprocidad por su proceso de apertura comercial, al recibir concesiones arancelarias de otros países, sin tener que realizar a cambio reducciones arancelarias adicionales. Mientras que los países industrializados, por ejemplo, acordaron reducir sus aranceles aplicados en 40 por ciento en promedio, México acordó reducir su techo arancelario general de 50 a 35 por ciento, lo cual no implicó una apertura efectiva adicional.

Uno de los resultados más importantes de la Ronda Uruguay fue la creación de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que sustituyó al GATT y se convirtió el principal instrumento y foro que regirá el intercambio a nivel mundial. Con el establecimiento de la OMC se fortalece el orden comercial internacional y se adopta un mecanismo de solución de controversias administrado por el Órgano de Solución de Diferencias, el cual reduce las posibilidades de incumplimiento de las disciplinas acordadas.

---

<sup>40</sup> Departamento de Información Pública de las Naciones Unidas. *ABC de las Naciones Unidas*. Naciones Unidas, Nueva York, 1998, p.68.

Este nuevo mecanismo elimina la posibilidad de que los países afectados por una resolución en su contra bloqueen su adopción, como aconteció en los casos del atún y del cemento presentados por México; crea el Órgano Permanente de Apelación, cuya función consistirá en revisar con imparcialidad las decisiones de los paneles; marca los lineamientos para una estricta vigilancia de la aplicación de las resoluciones del Órgano de Solución de Diferencias, y establece principios y procedimientos para la aplicación de sanciones en caso de que no se apliquen las recomendaciones y resoluciones de los paneles. Otro resultado importante de la Ronda Uruguay fue la creación del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, que contiene los principios y las disciplinas para la liberalización del comercio en este sector.

La actividad de México en la OMC se ha orientado a aplicar los compromisos resultantes de la Ronda Uruguay. Para ello, nuestro país da cumplimiento a las obligaciones de notificación conforme a los acuerdos de la OMC y examina, entre otros asuntos, las iniciativas presentadas por otros países en aspectos como reducciones arancelarias y de subsidios agrícolas internos y a la exportación.

Con la adhesión de México al GATT se buscaba crear un ambiente propicio para la actividad económica. En primer lugar, por la apertura de los mercados mundiales a través de la reducción de barreras comerciales. En segundo lugar, por la certidumbre a las operaciones de comercio exterior derivada de las reglas y disciplinas claras y transparentes del sistema multilateral de comercio. La creación de reglas y disciplina en la OMC previene la adopción de medidas comerciales unilaterales. Finalmente, por la posibilidad de recurrir a un mecanismo para solucionar las controversias comerciales. Los beneficios de participar en el sistema multilateral de comercio se hicieron más patentes a raíz de la conclusión de la Ronda Uruguay y la creación de la OMC.

### **La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)**

La OCDE se estableció en 1960, actualmente aglutina a las economías más dinámicas del mundo, que aseguran dos tercios de la producción de mercancías y las tres quintas partes de las exportaciones mundiales. Su objetivo es promover el bienestar económico y social de sus países miembros y estimular y armonizar los esfuerzos en favor de los países en desarrollo.

La OCDE constituye el foro en el cual se han llevado a cabo algunas de las discusiones iniciales más importantes sobre temas incorporados posteriormente a la agenda multilateral de la OMC. En más de cuarenta años de existencia, los países integrantes han estudiado diversas reglas y disciplinas en el campo de la política económica. Actualmente, en el seno de la OCDE, se analiza la relación entre el comercio internacional y el medio ambiente, y entre el comercio internacional y las políticas de competencia.

Los objetivos generales de la OCDE son los siguientes:<sup>41</sup>

- 1.- Alcanzar el grado más alto posible de crecimiento económico y empleo y elevar el nivel de vida de las poblaciones de sus países miembros, manteniendo al mismo tiempo estabilidad financiera, por lo tanto, contribuyendo al desarrollo de la economía mundial.
- 2.- Contribuir a la expansión económica y al desarrollo, tanto en los países miembros como en los que no lo son.
- 3.- Contribuir a la expansión del comercio mundial sobre una base multilateral y no discriminatoria de acuerdo a las obligaciones internacionales.

Es una institución de investigación, intercambio de análisis e información y un lugar de encuentro entre los funcionarios de los países miembros para discutir temas de interés común y definir recomendaciones de propuestas de políticas públicas que sean viables y eficientes. Su funcionamiento interno se basa en un sistema de recomendaciones y acuerdos, basados en procedimientos de consenso y de presión de pares, no de votación.

México ingresó a este organismo en 1994, a través del cual cuenta con información privilegiada y detallada de asuntos que afectan directamente la política económica de México, así como de las estrategias de crecimiento de las economías más poderosas del mundo. Al ser miembro de este organismo, México adoptó compromisos en áreas tales como educación, turismo, comercio, medio ambiente, pesca, agricultura,

---

<sup>41</sup> Dirección General de Organismos de Cooperación Económica y Desarrollo. Instituto Mexicano de Cooperación Internacional. "México y la Organización de cooperación y Desarrollo Económicos". México, 1998, p.1.

liberalización de los mercados de capitales y de operaciones corrientes invisibles, entre otros.<sup>42</sup>

### **Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)**

El Mecanismo de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) se estableció en 1989 en respuesta a la creciente interdependencia entre las economías de la región. APEC se ha convertido en la organización internacional más importante que promueve el comercio abierto y la cooperación económica entre sus 21 miembros a lo largo de la cuenca del Pacífico. México se unió a APEC en 1993 para intensificar sus relaciones con las economías de la zona. Su meta es promover el dinamismo de las economías de la región así como el sentido de comunidad entre los 18 países que la conforman.<sup>43</sup>

La región Asia Pacífico es una de las que presenta un desarrollo de crecimiento más rápido del mundo contribuyendo a la prosperidad y estabilidad mundial. Los países miembros de APEC conforman una población de más de 2.4 billones de habitantes que importaron bienes con un valor superior a los 2.6 trillones de dólares en 1999 y que alcanzaron un Producto Interno Bruto de 16 trillones de dólares en 1998.

APEC es un foro que busca facilitar la cooperación entre las economías participantes para lograr un intercambio libre y abierto de flujos de comercio e inversión y promover un desarrollo sostenido y equitativo en la región.

La región Asia Pacífico se destaca por su dinamismo y por su crecimiento económico. Las economías de APEC representan el 49% de la población mundial y más del 60% de la economía internacional. En esta región económica, se encuentran los mercados más importantes del mundo y varios de los principales socios comerciales de nuestro país, como son Estados Unidos, Canadá y Chile. Los países participantes en la APEC generan 50% del PIB mundial y 40% del comercio global. El objetivo principal del

---

<sup>42</sup> *Diario Oficial de la Federación*. Protocolo de Adhesión de los Estados Unidos Mexicanos a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). 5 de julio de 1994.

<sup>43</sup> Valerio, Delgado Antonio. "Mayor apertura y diversificación del comercio mexicano ante la APEC." *Revista Logística y Comercio Internacional*. Sección Comercio. Año 2, Núm. 8 enero-febrero de 2002.

mecanismo es fomentar un mayor flujo de bienes, servicios, capital y tecnología en la región Asia-Pacífico.

La participación de México y el fortalecimiento del liderazgo de nuestro país en foros como APEC, permiten incrementar nuestro compromiso con el libre comercio y fortalecer los mecanismos de intercambio y de cooperación con otros países. Por otra parte, APEC representa un beneficio para nuestro país porque permite la diversificación de nuestras relaciones económicas y comerciales, y mejora la competitividad de nuestra economía. Asimismo, es un mecanismo en el que no solamente participa el gobierno, sino miembros del sector privado y del sector académico, que tienen la oportunidad de compartir experiencias de éxito con miembros de otros países.

Como anfitrión de la X Reunión Cumbre de APEC, nuestro país tuvo la oportunidad de fortalecer su liderazgo como puente de intercambio comercial en la región Asia Pacífico. Así como fortalecer los lazos comerciales y de inversión, incrementar los vínculos de cooperación y aprovechar las oportunidades de las economías de APEC.<sup>44</sup>

### **Área de Libre Comercio de las Américas**

Nuestro país actualmente cuenta con varios acuerdos y tratados de libre comercio firmados con once países del hemisferio. Por ello, las negociaciones del ALCA que efectúa el gobierno deben considerar los intereses de los sectores productivos nacionales con respecto a nuestros principales socios comerciales. Tal es el caso de diferentes productos sensibles a desgravación arancelaria en virtud de la complejidad técnica inherente a negociar entre 34 naciones involucradas en el proyecto.

En un artículo publicado en el periódico El Financiero, el 21 de abril de 2003, se señalan varios objetivos, entre ellos: la cobertura universal de todo sector productivo y de servicios; la aplicación de las reglas del ALCA en todos los niveles de gobierno, y la eliminación de leyes y regulaciones que restrinjan la capacidad del sector privado, particularmente de inversionistas extranjeros, para operar dentro y moverse entre países de la zona. El énfasis que pone el ALCA en propuestas de largo plazo sobre inversión, servicios y políticas de competencia entre otras, deja en claro que también se trata de un

---

<sup>44</sup> <http://www.espanol.apec2002.org.mx>

intento por alcanzar acuerdos en bloque que podrían ser utilizados como un nuevo piso para futuras negociaciones globales en la OMC.<sup>45</sup>

A partir de la entrada en vigor de los tratados de libre comercio y acuerdos comerciales que ha suscrito el país, las exportaciones se han triplicado, mismas que pasaron de 51 mil 886.1 millones de dólares en 1993, a 160 mil 763 millones de dólares en el año 2002.

Así, las ventas nacionales al exterior, durante el periodo enero-julio de 2003, totalizaron 79.9 mil millones de dólares, 2.4 % más que las realizadas en el mismo periodo del año pasado.<sup>46</sup>

El establecimiento de dichos tratados le ha permitido a nuestra economía diversificar su comercio, sin embargo, no puede evitar la concentración comercial con Estados Unidos. Aunque, la estrategia de diversificación de los mercados de exportaciones brinda mayor importancia a zonas geoeconómicas de Europa, Asia y América Latina, en lo particular con esta última, la cual constituye un mercado natural para los empresarios mexicanos. Mientras que Asia y Europa, significan las principales plazas de diversificación de exportaciones, de tal manera, que ello le ha llevado a que la Unión Europea, sea el segundo socio comercial y la segunda fuente de inversión extranjera directa para México.

---

<sup>45</sup> Rodríguez, Gómez Javier. "ALCA, sería amenaza al desarrollo de Latinoamérica." Periódico, El Financiero, Sección Economía, 1 de abril de 2003, p.23.

<sup>46</sup> Gutiérrez, Elvia. "Con los diversos acuerdos comerciales que ha suscrito México, se triplicaron las exportaciones". Periódico El Financiero, Sección, Análisis Económico, 9 de septiembre de 2003 p.16.

## CAPITULO II TRANSFORMACIÓN PORTUARIA

### 2.1 Antecedentes de la reforma portuaria

Durante muchos años el gobierno había operado los puertos como entes sociopolíticos, haciendo caso omiso a las señales del mercado. Al no responder a éstas, el gobierno había tenido que subvencionar los puertos, aceptar que las operaciones fueran lentas y costosas, renunciar a la introducción de tecnologías que reducen la demanda de estibadores, permitir a los sindicatos monopolizados el manejo y estiba de la carga, y negociar acuerdos colectivos que institucionalizaban las prácticas ineficientes.

Dicha situación no sólo imperaba en el caso mexicano, ya que también era característico en la mayoría de los puertos de América Latina, presentado los siguientes rasgos:<sup>47</sup>

- **Fragmentación.**- Los puertos realizaban sus actividades y operaciones de manera fragmentada y secuencial, sin una visión de conjunto. Si una de las actividades de la serie no se realizaba o se demoraba, las tareas subsecuentes también se rezagaban. No todas las funciones de los puertos se llevaban a cabo en forma ineficiente, pero la optimización de una de ellas dependía no solamente de la forma en que ésta se ejecutaba, sino también de los elementos previos de la serie.

- **Proteccionismo.**- Los trabajadores portuarios eran inmunes a los mecanismos del mercado gracias a los subsidios estatales y los monopolios. Los puertos, se encontraban protegidos de la competencia por leyes que prohibían la entrada de mercancías al país provenientes del extranjero.

- **Ineficiencia.**- Los puertos utilizaban instituciones y tecnologías obsoletas que generaban costos innecesarios para evitar cualquier aumento en la cesantía, marginación y empobrecimiento de los trabajadores portuarios, que podrían resultar de la introducción de nuevas tecnologías o del despido de trabajadores superfluos. Escasez de fondos

---

<sup>47</sup> CEPAL. *op.cit.* pp.10-14.

gubernamentales para la compra de nueva maquinaria e instalaciones y una administración portuaria débil, que cedía muchas de sus funciones a los sindicatos.

- **Objetivos políticos.**- La administración de los puertos a cargo de un organismo gubernamental, respondía a numerosas exigencias sociopolíticas de los grupos de presión. De tal manera que, los fondos para el desarrollo económico se utilizaban en la construcción de instalaciones innecesarias o eran destinados a actividades esenciales pero abultando los costos. Se aplicaban criterios sin fundamento comercial.

- **Visión Individual.**- Los puertos respondían a los requerimientos de los navieros, pero ejercían muy poco control sobre ellos. Si el capitán del buque se negaba a que la carga fuera descargada utilizando grúas del puerto, generaba una demanda artificial de maquinaria e instalaciones portuarias elevando los costos para los clientes y para la economía nacional.

- **Externalización ecológica.**- Raras veces se aplicaba la legislación en materia de contaminación del mar. Al no existir una conciencia sobre los daños que ésta ocasiona, aunado a la falta de una legislación que se hiciera de observancia obligatoria.

Este entorno, fue el resultado acumulado de las medidas gubernamentales dictadas durante varias décadas. Como vimos en el capítulo anterior, nuestro país mantuvo una economía cerrada, a través de este tiempo, la rectoría gubernamental de la economía fue confundida con la gestión empresarial, los puertos constituyeron áreas estratégicas que estuvieron fuertemente limitadas a los particulares.

La crisis económica que había estallado en 1982 había dejado muchas secuelas en diversos aspectos políticos, económicos y sociales, en el ámbito marítimo, el rezago se agudizó en varias de sus áreas fundamentales en términos de la calidad y productividad de los servicios era inferior a los estándares internacionales.

En efecto, durante decenios, los puertos mexicanos estuvieron a cargo exclusivo del Gobierno Federal, el cual, por un lado, ejercía –y continua ejerciendo– las funciones de autoridad en materia marítimo-portuaria; y por el otro, realizaba las obras de

infraestructura y las de mantenimiento, además de que operaba y administraba los puertos, directamente o por conducto de organismos descentralizados.

Por su lado, las sociedades cooperativas de trabajadores y los sindicatos, en una actuación típicamente empresarial, pactaban la prestación de los servicios portuarios con los navieros, consignatarios, agencias aduanales, armadores y fletadores y, al mismo tiempo, en su calidad de organizaciones laborales, suscribían contratos colectivos de trabajo con aquellos. Las agrupaciones gremiales operaban, con carácter exclusivo en lo que dio por llamarse su "radio de acción".

Existía una fuerza laboral demasiado numerosa e insubordinada que no conocía el concepto de competencia. La designación del director del puerto se hacía para saldar deudas políticas o satisfacer relaciones sociales y familiares, pocas o nulas ocasiones se recurría al personal del puerto con varios años de experiencia para controlar las operaciones del puerto.

Dichas circunstancias provocaban graves deficiencias, en los años setenta se constituyeron empresas paraestatales prestadoras de los servicios portuarios, las cuales suscribieron contratos colectivos de trabajo con los sindicatos, aunque, en los puertos de gestión gubernamental directa, los sindicatos proporcionaban las maniobras bajo el control inmediato de las unidades de la Administración Pública Federal.

Estas medidas adoptadas por el Gobierno Federal si bien en un principio parecían satisfacer las necesidades de la época, pronto terminó por conformarse la combinación de un monopolio gubernamental en la construcción, administración y operación de los puertos con una exclusividad laboral en la prestación de los servicios portuarios que se adjudicaron las organizaciones sindicales.

Por largo tiempo los puertos mexicanos habían permanecido a la zaga de los adelantos tecnológicos y el mejoramiento de los métodos operativos. El uso intensivo de la mano de obra y la persistencia de un sistema laboral estratificado poco flexible, inhibieron la utilización de equipo técnico más sofisticado.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Pérez, Escobedo María Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización". Revista Comercio Exterior. Bancomext. Año 4. Vol. 45. Abril de 1995.

El equipamiento y las instalaciones mostraban también atrasos. Existía un bajo dinamismo en los volúmenes transportados vía marítima en relación con el tamaño de la economía; las principales líneas navieras no tocaban nuestros puertos y las deficiencias en la prestación de los servicios y los sobrecostos los hacían incompetentes.

Se tenía una gran dispersión de las inversiones en un elevado número de puertos que provocaba una baja utilización de la misma en la mayoría de los mismos, lo cual se reflejaba en un bajo índice de la utilización de la capacidad instalada al tiempo que existían puertos cercanos al grado de saturación.

La productividad en todo tipo de carga era muy baja en comparación con los estándares internacionales y obligaba a largas estadías de los barcos en los muelles, debido a la insuficiencia de terminales e instalaciones especializadas, así como a importantes rezagos en su equipamiento. Al mismo tiempo, se requerían fuertes inversiones para subsidiar la carencia o el mal estado de muelles, vialidades, accesos, bodegas e instalaciones aduaneras apropiadas, además de que era necesario mejorar los enlaces carreteros y ferroviarios. La profundidad de los canales de navegación y de los muelles en puertos como Progreso, Veracruz, Altamira, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada era insuficiente y no permitía la entrada de buques de gran capacidad como lo demandaba el mercado.

La construcción y administración de puertos estaba a cargo exclusivo del Gobierno Federal por lo tanto su desarrollo dependía de la disponibilidad de recursos fiscales y la prestación de los servicios se encontraba monopolizada por empresas gubernamentales en detrimento de la productividad y calidad de las mismas, donde existían fuertes rígideces laborales asociados a la existencia de un único sindicato por puerto.

Para todos los puertos tanto los precios como las tarifas eran fijados de forma central y uniforme por el Gobierno Federal –la mano de obra representaba desde el 45% hasta el 90% del importe de las tarifas de las maniobras–, su monto no se relacionaba con las diferentes condiciones de cada uno de los puertos, ni con el importe de las inversiones en la infraestructura, ni el costo de la operación, lo que generaba subsidios cruzados entre puertos y dentro de cada uno de ellos.

Puertos Mexicanos, a través de 22 delegaciones administraba y operaba los puertos, proveía de equipamiento, construía y ampliaba infraestructura y atendía su mantenimiento. La elevada cantidad de trámites, la excesiva regulación y la falta de coordinación entre las autoridades que intervenían en la actividad portuaria provocaban una segmentación innecesaria de la operación y elevaban los costos.

Los clientes del puerto, no tenían la posibilidad de invertir en capacidad adicional de producción, atender a la demanda interna e internacional o contratar o adquirir buques más productivos. Muchos exportadores e importadores, preferían usar puertos de Estados Unidos de América, debido a que les ofrecían mayor seguridad que los puertos mexicanos, el rezago, la obsolescencia y la falta de inversión que imperaba en los puertos, alejaba a las grandes compañías navieras. Las que venían llegaban en barcos pequeños y cobraban fletes mayores por la ineficiencia de los puertos que les representaba la pérdida de un itinerario, pero además, tampoco eran las más serias, nunca sabían cuando llegaría ni cuantos días tardarían en descargar y cargar. Por lo mismo las compañías navieras que tocaban los puertos nacionales ofrecían servicios de segunda y muy caros.

La participación del capital privado era simbólica ya que cuando existía se limitaba a terminales o instalaciones de uso particular, cuyos concesionarios no podían emplear a su propio personal para realizar las maniobras, pues las tenían que contratar con las empresas del gobierno, las cuales las brindaban con los miembros del sindicato, y éste decidía cuántos y qué individuos integrarían los grupos de trabajo.

Los puertos se caracterizaron por ser entidades notoriamente ineficientes con tiempos de carga y descarga elevadas, así como un alto porcentaje de pérdida de mercancías, derivado en gran parte por la propia administración ineficiente que se hacía por parte del gobierno y por la existencia de sindicatos con notorios beneficios en los contratos colectivos. A los sindicatos, se les entregaban para sus propios fines e intereses, cantidades adicionales a los salarios, los cuales, en algunos casos, llegaban a equivaler el 35% del monto de aquellos.

Las actividades que desarrollaron los trabajadores portuarios, los bancos, los agentes de aduanas, las agencias marítimas, los camioneros, los expedidores de carga, las autoridades portuarias, la administración de aduanas, se ejecutaban de manera

ineficiente; pese a la necesidad de coordinar las tareas respectivas, no había comunicación entre los diversos actores. A lo largo de los años se había creado una red enorme de tareas y costos innecesarios para los clientes portuarios, y provocado la pérdida de oportunidades comerciales que tenían que ser absorbidas por la economía nacional.

Como resultado los puertos estaban lejos de responder a las nuevas exigencias de la economía mundial, debido a la burocracia, la lentitud operacional, la carencia de una tecnología adecuada y el predominio de intereses creados eran obstáculos que impedían la plena integración de los puertos en la economía mundial. El problema principal al que se enfrentaban los puertos era la dominación monopólica de diversas actividades por parte de la administración portuaria, la aduana, los sindicatos y las empresas de transporte, lo cual no permitía tener una visión de competitividad.

Para que nuestro país pudiera transitar con éxito el camino del desarrollo basado en las exportaciones, era esencial profundizar el proceso de reformas y modernización de los puertos. Con el advenimiento de la economía globalizada y la introducción de políticas macroeconómicas orientadas a fomentar las exportaciones, los puertos dejaron de ser simples terminales para el comercio y lugares de transferencia de cargas entre medios de transportes.

### **2.1.1 Políticas macroeconómicas aplicadas a los puertos**

Los fundamentos de la teoría macroeconómica suelen presentarse en términos globales de consumo, ahorro e inversión de la economía en su conjunto. Los objetivos de las políticas macroeconómicas comprenden la ampliación de las exportaciones, el aumento de las inversiones, la creación de oportunidades de empleo y el logro de balances comerciales positivos.

En el capítulo anterior describimos a grandes rasgos las características del modelo económico de sustitución de importaciones, que en nuestro país se implantó por varias décadas, con el objeto de promover la industrialización y tratar de que el país estuviera menos expuesto a la demanda externa de sus exportaciones. Se habían otorgado monopolios a las industrias nacionales, limitaron el acceso de las empresas nacionales a los insumos extranjeros y, en general, trataron de evitar cualquier resultado negativo que pudieran tener esas políticas utilizando instrumentos como los derechos aduaneros sobre las importaciones, las devaluaciones, las subvenciones y las restricciones sobre el tipo de cambio.

En este periodo se institucionalizaron muchas prácticas laborales, como la implantación de los monopolios en la manipulación de cargas, y la limitación de las operaciones portuarias a dos turnos. El impacto comercial de éstas prácticas carecía de importancia, ya que sólo reforzaban las políticas de sustitución de importaciones al hacer que éstas resultarán más caras en el mercado interno. No obstante, a principios del decenio de 1980 se empezó a reconocer cada vez más que estas políticas habían llegado a su límite de manera que el gobierno inicia un proceso de apertura económica con la adopción de políticas de crecimiento impulsado por las exportaciones. Estas políticas de promoción de las exportaciones pusieron de manifiesto la función que cumplen los puertos en los intercambios comerciales y, además, reforzaron su importancia estratégica para el logro de las metas económicas.

El reemplazo de las políticas de sustitución de importaciones por las de crecimiento impulsado por las exportaciones parece ser un proceso simple, pero representa un cambio profundo que conlleva la reestructuración de casi todas las actividades económicas. Se eliminaron monopolios de que gozaban los industriales

nacionales mediante una reducción de derechos aduaneros a fin de permitir que los bienes de otros países compitieran en el mercado interno. Dicha competencia obligó a los productores nacionales a elaborar bienes que, por su calidad y precio, fueran similares a los que se transaban en los mercados internacionales, y los preparó para competir fuera de las fronteras del país. La medida paralela que estimularía a los estibadores a dar mayor apoyo a las políticas orientadas hacia las exportaciones sería la adopción de regímenes laborales portuarios que condicionara sus actividades a las exigencias del mercado.<sup>49</sup>

Estos regímenes asegurarían que los estibadores se desempeñaran en un entorno competitivo, cuyo desconocimiento pusiera en grave riesgo la viabilidad comercial de los exportadores, importadores y transportistas y, también sus propias necesidades en materia de beneficios y seguridad en el empleo.

Es indiscutible que los puertos desempeñan un papel central en la transferencia física de mercancías entre los diferentes medios de transporte, pero no se percibe con claridad la incidencia de los costos y la productividad de los puertos sobre la viabilidad de las políticas macroeconómicas orientadas hacia las exportaciones. Existe una relación de causa y efecto que vincula la transformación de las instituciones y la adopción de tecnologías nuevas en los puertos con la competitividad de las exportaciones de un país en los mercados internacionales y, esta última con el crecimiento económico nacional.

Los ingresos de las divisas procedentes de las exportaciones y las economías logradas a través de la importación de bienes más baratos se traducen en inversiones de capital y en la creación de nuevas oportunidades de empleo. Estas ideas representan una generalización, pero de todos modos contienen una verdad: que los resultados de las políticas macroeconómicas se determinan a nivel microeconómico y que la actividad portuaria puede incidir significativamente en dichos resultados.

Los *mecanismos de mercado* son fundamentales para el establecimiento de la competencia en los puertos y entre ellos, comprenden las leyes económicas de la oferta y la demanda, las pérdidas y utilidades, las economías de escala, la autonomía de gestión, la existencia de un mercado irrestricto, las preferencias y aversiones de los clientes y el

---

<sup>49</sup> Burkhalter, Larry. *op.cit.* pp. 50-74.

riesgo de quiebra. Estos mecanismos desempeñan una función clave en la creación de una base competitiva para las innovaciones en materia de servicios de manipulación de cargas y el aumento de la eficiencia de los puertos.

Estos mecanismos ofrecen un parámetro independiente e imparcial, aplicable a los operadores privados de las terminales marítimas y a los trabajadores para regular el número de terminales y el tamaño de la fuerza de trabajo. Los operadores privados responden a los mecanismos del mercado e inician procesos interactivos que se traducen en avances en las áreas de la tecnología, los servicios y los requisitos de idoneidad. Lo fundamental es evitar el control monopólico de los servicios portuarios, ya sea por parte de los estibadores, los operadores privados o los gobiernos, a fin de mantener un entorno competitivo abierto. A esos efectos, los mecanismos del mercado y las leyes antimonopolio desempeñan un papel central.

Los puertos también se enfrentan a la competencia, de dos maneras: la de otros puertos que sirven al mismo territorio y la derivada de los productos de los exportadores e importadores que utilizan sus instalaciones. Con la aplicación de tarifas fijas y uniformes la competencia se limita a la calidad de los servicios.

La participación de los operadores privados de las terminales marítimas en los puertos tiene como fin, fundamentalmente, crear una base para la competencia, a fin de reducir los costos, mejorar la calidad de los bienes y servicios, y alentar las inversiones del sector privado en maquinarias, inmuebles e instalaciones. La competencia permite lograr esos objetivos, pues obliga a los inversionistas a correr riesgos comerciales y enfrentar la posibilidad de incurrir en pérdidas financieras y el riesgo de quiebra. La función de la competencia es lograr un entorno activo y dinámico, para que eso sea posible el sistema portuario se tiene que sentir impulsado a innovar, aumentar la productividad y reducir los costos con el propósito de mejorar su propia situación y, simultáneamente, la de los clientes.

Sin una competencia, la privatización no tendría sentido, ya que significaría un mero traspaso al sector privado del poder absoluto que ejerce el Estado sobre las instalaciones y los servicios portuarios. Todo dentro de un marco institucional adecuado. La competencia impulsa a la participación privada.

Por otra parte, la incidencia de las tendencias macroeconómicas en las operaciones portuarias, se manifiestan en:

i) *La proliferación de puertos que compiten entre sí al servir al mismo territorio:* El concepto de territorio cautivo de un puerto ha dejado de existir. Este fenómeno es el resultado del desarrollo de los servicios de transporte intermodal, los servicios puertá a puerta, las tecnologías modernas de transporte y de manipulación de carga y el procesamiento y transmisión electrónica de información comercial. En este contexto, los factores que influyen en la selección de un puerto determinado son los siguientes: la posibilidad de entregar la carga al menor costo posible, el alcance y la diversidad de los destinos en el interior, la productividad de la fuerza de trabajo y el tiempo necesario para que la carga llegue a su destino final.

Las transformaciones que están ocurriendo en el comercio y la industria manufacturera pueden ampliar la zona de influencia de algunos puertos y reducir o eliminar otros. En México, muchas industrias han establecido plantas de montaje a fin de aprovechar el menor costo de la mano de obra y la proximidad a los mercados de Canadá y Estados Unidos. Estas plantas de montaje se han instalado gracias a un régimen jurídico que permite a los extranjeros ser propietarios de la totalidad de las instalaciones.

Para contrarrestar esta tendencia, el gobierno ha autorizado la participación privada en los puertos a través de un sistema de concesiones. Para que un puerto pueda competir con otros que sirven la misma zona de influencia debe mantener un contacto estrecho con los clientes a fin de ir adaptando sus operaciones y su estructura institucional a las necesidades de aquellos. Para mejorar la posición competitiva de un puerto es importante mejorar continuamente la calidad y variedad de los servicios.

ii) *La consolidación portuaria:* El proceso de consolidación de los puertos se inició con el empleo de sistemas exactos de navegación y se intensificó con el advenimiento de los buques a vapor. También se indica que el proceso se ha acelerado con el desarrollo de los servicios de transporte terrestre de larga distancia y de todas las nuevas tecnologías portuarias y de transporte. La concentración de cargas permite la construcción de terminales especializadas para lograr mayores economías de escala, lo que redundará en beneficio de los transportistas, las actividades portuarias y los

propietarios de la carga. Por ese motivo, es importante la especialización y la diversificación de los puertos que sirven a un mismo territorio.

iii) *La cooperación portuaria:* La necesidad de un puerto de cooperar con otros, se da por la necesidad de responder a las exigencias de la economía global. Así esa cooperación permite, el intercambio de equipo de manipulación de cargas, las actividades de reparación y suministro de repuestos, la adopción de sistemas comunes de procesamiento y transmisión electrónica de información, las investigaciones de mercado y el dragado de tareas comunes. Todos estos esfuerzos conjuntos tienen como objetivo reducir los costos y mejorar las perspectivas de crecimiento.

iv) *Los servicios de transporte intermodal:* Ya habíamos mencionado en el capítulo anterior, la importancia que juegan los puertos en la cadena de distribución, como parte fundamental en la integración de los sistemas de transporte, al mismo tiempo que facilitan el intercambio comercial. El intermodalismo ha emergido como el mejor y nuevo acercamiento para planear los sistemas de transporte y su futuro desarrollo es inevitable para todos los países sin importar la calidad y eficiencia de los diferentes modos debido a la presión de los mercados domésticos e internacionales que han creado una necesidad para un nuevo sistema.

Además se debe tomar en cuenta la mano de obra, ya que no sólo son centros comerciales, también pueden ser considerados como centros sociales y políticos. La especialización es un punto importante, ya que para lograr la eficiencia y competitividad de los puertos, los trabajadores portuarios tienen que ser capacitados para manejar maquinaria moderna para ofrecer mejores servicios al cliente.

## 2.2 La transformación portuaria

Desde la década de los setenta, se inició la reestructuración portuaria en México, con la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, en la que estaban representados, los trabajadores portuarios, los usuarios del puerto y los funcionarios representantes de las distintas dependencias del Gobierno Federal.

La intención era solucionar el inadecuado aprovechamiento de las instalaciones portuarias existentes, en esta reestructuración, se pensó en una entidad portuaria local que pudiera afrontar todos los compromisos laborales y que generara confianza ante los usuarios, garantizándoles seguridad en el manejo de sus mercancías, fue así como se estableció la primera empresa de servicios portuarios en el puerto de Manzanillo, así como la primera Zona Franca, con el propósito de proporcionar con mayor eficiencia los servicios portuarios, vigorizar la economía y promover el desarrollo del país, permitiendo en dichas Zonas Francas, la realización de las maniobras de carga, descarga, manejo y almacenamiento de mercancías, iniciando con ello una nueva etapa en la administración y operación de los puertos.<sup>50</sup>

Dichos cambios en la mayoría de los puertos, operó de manera razonable durante más de dos décadas, sin embargo, el nuevo entorno económico generó una nueva exigencia de desarrollo, que dio lugar a realizar importantes acciones de cambio, entre las que destacaron:

La creación del órgano descentralizado Sistema Portuario Tampico-Altamira, en el año 1987, el cual tenía a su cargo la administración, operación y desarrollo de los puertos de Altamira y Tampico, se le dotó de autonomía financiera, para lo cual se reformó la ley de derechos para que el sistema portuario cobrara y ejerciera el monto de los derechos de puerto, atraque, muellaje y almacenaje; y en marzo de 1989, se crea el Órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Puertos Mexicanos con la finalidad de integrar las actividades de planeación, programación relativas al desarrollo del sistema portuario nacional, así como la administración de las áreas

---

<sup>50</sup> Bustamante, Ahumada Roberto. *El Desarrollo Costero de México*. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, Academia de Desarrollo Costero, 2ª. Edición, México, 2003. p.293.

portuarias bajo la jurisdicción de la propia secretaria. Dicho órgano desconcentrado, tenía a su cargo el cobro de los derechos portuarios en todos los puertos del país, decidiendo, en forma centralizada, hacia que puertos debían canalizarse dichos recursos.

Para establecer un entorno que respondiera mejor a las señales del mercado muchos gobiernos de los países en desarrollo comenzaron a formular las bases para la participación privada en los puertos estatales con el objetivo de agregar valor a los bienes que pasan por sus instalaciones estableciendo una disciplina comercial en la actividad portuaria. La década de los noventa fue de profundos cambios para la industria portuaria de América Latina, ya que los distintos sistemas portuarios fueron poco a poco objeto de transformaciones, esto mediante procesos de privatización, descentralización y desregulación del sector, que si bien contribuyeron a optimizar operativamente nuestros puertos, aumentando así la productividad de los mismos.

Ante las perspectivas de una economía abierta a la competencia internacional, México inició un vasto proceso de modernización económica, que entre otras medidas incluyó un sistema de regulaciones más acorde con las condiciones y requerimientos de esos momentos. En el transporte, las principales medidas para establecer un nuevo marco normativo incluyeron acciones para flexibilizar la oferta de servicios de autotransporte de carga, de movimiento de contenedores, de transporte aéreo y de participación privada en el transporte ferroviario. También se promovieron medidas para reformar el marco institucional y operativo de los puertos. Dentro de las principales medidas que se iniciaron desde finales de 1989 en el sector transportes fueron:<sup>51</sup>

#### Desregulación/ Regulación Técnica:

- Convenios bilaterales marítimos, 1989.
- Autotransporte de carga, 1989.
- Autotransporte de pasaje y turismo.
- Transporte aéreo, 1991.
- Reestructuración tarifaria, Ferrocarriles Nacionales de México, 1991.

---

<sup>51</sup> De Buen, Richkarday Oscar e Izquierdo, González Rafael. *Mercados de Transporte de Carga del Cartel a la Competencia*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, México, Documento Técnico Núm. 12, 1995, p.125.

- Desregulación escalonada de servicios e inversión para el autotransporte del Tratado de Libre Comercio 1991-2004.

#### Descentralización /Externalización

- Órgano desconcentrado Puertos Mexicanos, 1989.
- Permisos de autotransporte en Centros SCT, 1989.

#### Privatizaciones:

##### De servicios

- Aeroméxico, quiebra en 1989 y posterior venta.
- Servicio de transbordadores, 1989.
- Mexicana de Aviación, 1989.
- Empresas de Servicios Portuarios, 1992/1993.
- Esquemas de coinversión en aeropuertos y ferrocarriles.

##### De infraestructura

- Carreteras de cuota.
- Inversión en equipo de arrastre y ferropuertos, 1989.
- Puertos 1992/1993.

En el ámbito portuario se definió una nueva política de desarrollo portuario cuyos objetivos son:<sup>52</sup>

- Ampliar y modernizar la infraestructura portuaria para satisfacer las necesidades de crecimiento de transporte marítimo derivadas de la apertura comercial.
- Incrementar la eficiencia de los puertos para ubicarlos en niveles competitivos internacionalmente, tanto en términos de la calidad de servicios como de sus precios.
- Promover el desarrollo común independiente pesquero y turístico para crear mayores oportunidades de empleo.

---

<sup>52</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. *El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000*. México, 2000. p.178.

- Propiciar un sano financiamiento de la actividad portuaria por medio de una mayor participación de la inversión privada.

Para lograr estos objetivos, se impulso la reestructuración del sistema portuario, lo cual implicó la necesidad de crear un nuevo marco legal, del cual hablaremos más adelante. Por otra parte, los principios básicos de la reestructuración han consistido en:<sup>53</sup>

- La redefinición del papel del Estado, esto es que el gobierno dejaría de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de los servicios y, su participación se concreta en la rectoría de la actividad y en el ejercicio de las funciones normativas y de supervisión, sin merma de su responsabilidad como rector de la actividad portuaria;
- La atenuación de la regulación, especialmente la de carácter restrictivo;
- La descentralización de la gestión portuaria mediante el establecimiento, en cada puerto, o conjunto de pequeños puertos, de una administración propia, autónoma y autosuficiente, que compitan entre sí;
- La apertura a la inversión privada, nacional y extranjera, en la operación de terminales e instalaciones, en la prestación de los servicios e incluso, en la propia administración integral de los puertos, mediante el otorgamiento de concesiones, el desarrollo de procesos de licitaciones para la explotación de terminales de usos múltiples y contenedores para la prestación de servicios y eventualmente la adquisición de las acciones de las Administraciones Portuarias Integrales;
- La creación de un ámbito de sana competencia entre los puertos y dentro de cada uno de ellos, mediante la liberación de precios y tarifas, la supresión de subsidios cruzados, la eliminación de monopolios y de barreras de entrada y libertad de contratación laboral y la fijación de salarios de mercado, mediante la libre entrada de operadores y prestadores de servicios;
- La modernización de las relaciones laborales para flexibilizar la contratación y hacer posible la conformación de sindicatos de empresa,

---

<sup>53</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. *Los Puertos Mexicanos Inversión Hacia el Futuro: Proceso de Reestructuración y Privatización*. México, 1994, p.8.

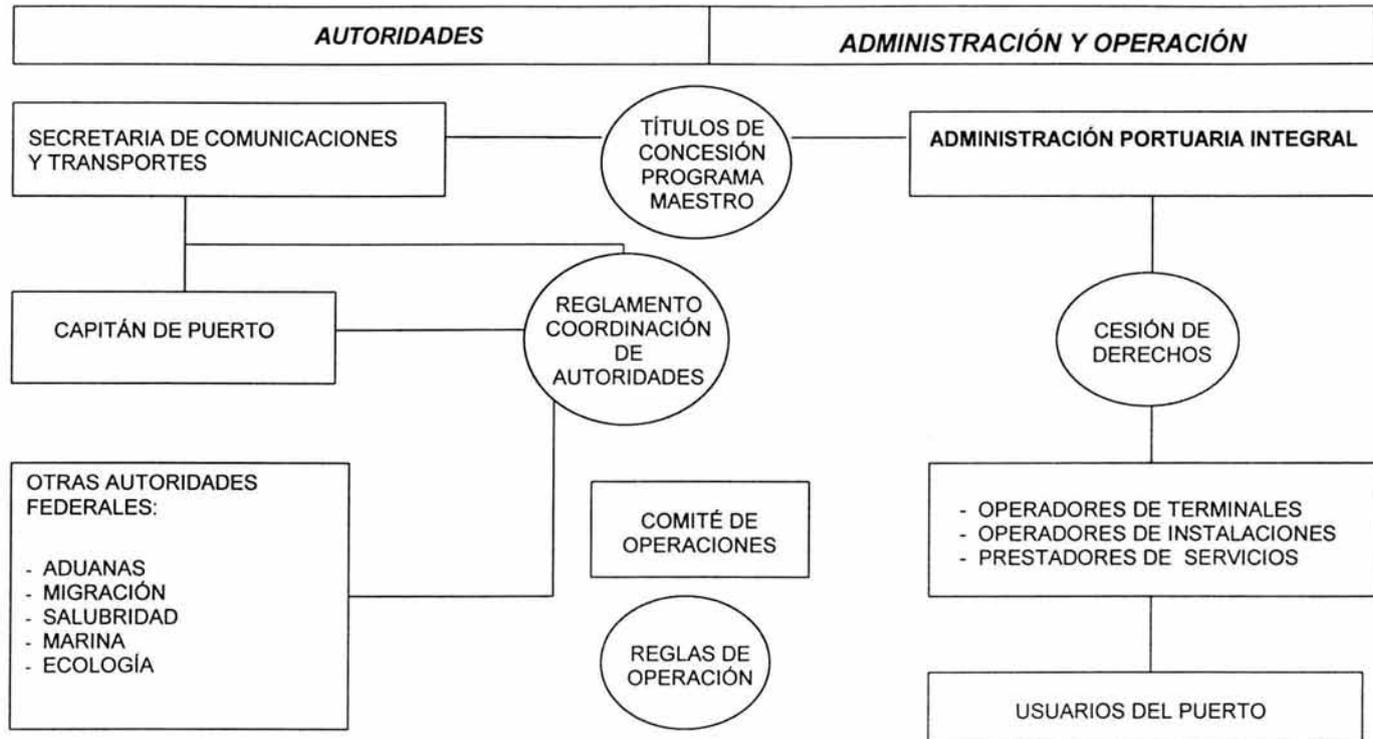
- La procuración de una mayor integración entre los puertos y los sistemas terrestres de transporte;
- Vinculación con el desarrollo regional, promoviendo la participación de los gobiernos estatales y municipales y de los sectores social y privado en comisiones consultivas, mediante el establecimiento de bases para alcanzar una adecuada coordinación de las autoridades involucradas en las actividades de comercio exterior e incluir en los programas nacionales de comunicaciones y transportes los circuitos que enlazan a los puertos con los principales centros de producción y consumo;
- El fomento de una cultura común de productividad;
- El fortalecimiento de la coordinación de las autoridades competentes en los puertos; y
- La simplificación de la normatividad con el fin de eliminar regulaciones innecesarias y redundantes, así como la expedición de un nuevo reglamento para facilitar y mejorar la coordinación entre las distintas autoridades que intervienen en los puertos.

Con base en el nuevo modelo de organización (Fig.1), las atribuciones, funciones y actividades en materia portuaria se han distribuido en los siguientes términos: <sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> Zepeda, Jorge Antonio. *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*. Edición patrocinada por la Administración Portuaria de Tampico. México, 1999. p.15.

FIG. 1 NUEVO MODELO DE ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL<sup>55</sup>



<sup>55</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. *Los Puertos Mexicanos...* p.11.

Al Gobierno Federal, le corresponde la propiedad de las áreas terrestres y acuáticas que conforman el recinto portuario; la emisión de políticas rectoras del sistema portuario nacional; el ejercicio de las funciones de autoridad; y la regulación de las actividades que se desarrollan en los puertos.

La función del Estado es la de establecer los lineamientos generales de política portuaria al nivel nacional, así como la de coordinación con otros medios de transporte. Ejerce todas aquellas funciones asociadas con la planeación, desarrollo y explotación de los puertos y control corporativo de la operación comercial de las API's a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Cumple el papel de autoridad y control general del funcionamiento de los puertos a través de la Dirección General de Puertos, y la Dirección General de Capitanías de Puerto. Al nivel local, la autoridad marítimo-portuaria radica en el capitán de puerto, quien a su vez establece la relación de coordinación con otras autoridades gubernamentales, sin demérito del trato directo que, por razones de la operación del puerto, deba de mantener con ellas la propia API.

Respecto a su función en el campo de la administración portuaria para aquellos puertos que no cuenten con una administración portuaria integral, la Dirección General de Puertos designa a administradores federales, cuyas funciones son administrar el puerto y establecer las reglas de operación, ejecutar las acciones derivadas de los programas elaborados por dicho organismo de control, previa opinión del administrador. Tiene a su cargo el mantenimiento y la administración directa de la infraestructura de uso común. En cuanto a los servicios portuarios, vigila su adecuada prestación.

A las sociedades mercantiles, denominadas Administraciones Portuarias Integrales (API's), les incumbe la administración del recinto portuario y de su zona de desarrollo; la planeación estratégica; el mantenimiento y expansión de la infraestructura; la promoción de la inversión privada; y el fomento de la competencia.

El sector privado se hace cargo de la operación de las terminales e instalaciones, de la obra de dragado en canales de navegación, dársenas de ciaboga y paramentos de atraque –cuyo costo se cubre por las API's–, así como de la prestación de los servicios portuarios conexos, los cuales incluyen, entre otros, las maniobras, el pilotaje, el manejo

de básculas y locomotoras, el remolque y el lanchaje, el avituallamiento, el amarre de cabos y el suministro de combustibles y lubricantes.

La menor regulación del Estado mexicano en el ámbito económico durante los años de las reformas se acompañó de una importante transformación del marco regulatorio interno que permitiera mantener el papel del gobierno como supervisor de las relaciones entre los agentes económicos a pesar de su retracción de las actividades productivas.

Esta reforma no sólo se ha manifestado en la simplificación o eliminación de regulaciones económicas, sino que en algunos casos ha sido necesario fortalecer el marco reglamentario para canalizar la competencia particularmente en los sectores involucrados en el proceso de privatización, donde el Estado regulaba exclusivamente a través de la propiedad en monopolio. La mayoría de las privatizaciones se complementó con una adecuación de la reglamentación a las nuevas condiciones del mercado.

En México, la actividad portuaria experimentó una profunda transformación que incluyó entre otros aspectos, el reemplazo de las bases legales y operativas vigentes durante varios decenios. En 1991, se inicia la reforma portuaria con la reestructuración del Puerto de Veracruz, el Puerto más conflictivo, pero también el más importante por su localización estratégica y capacidad de acomodar flujos comerciales. Por sus ventajas de infraestructura y localización estratégica y capacidad de acomodar flujos comerciales. Se esperaba que con las reformas emprendidas en este puerto, permitiera resolver algunos problemas generales a otros puertos.

La firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte marcó el inicio en la evolución de la actividad en México. En él se establecieron las bases para la inversión directa estadounidense y canadiense en instalaciones y servicios portuarios, como los de muelles, grúas, terminales y estibas.

Aún a principios de la década de los noventa podíamos afirmar que los puertos se encontraban en crisis, crisis causada por el advenimiento de una economía globalizada, la aplicación de políticas macroeconómicas orientadas hacia las exportaciones, la introducción de adelantos tecnológicos en materia de maquinaria e instalaciones

portuarias y el desplazamiento del centro de interés de la regulación portuaria de la esfera política a la esfera económica, permitiendo el desenvolvimiento de los mecanismos del mercado.

La problemática que se tenía en 1994 en la baja calidad del servicio, dispersión de inversiones, rezagos importantes en equipamiento, rigideces laborales, establecimiento de precios y tarifas de manera centralizada y amplios subsidios. El cambio estructural permitió un nuevo modelo de organización, con puertos descentralizados, con capacidad de gestión y financiamientos autosuficientes, participación del capital privado, y un nuevo marco laboral.

Hoy en cambio los servicios portuarios deben regirse por criterios comerciales. Esta transición ha sido impulsada por la globalización económica, la transformación de los servicios y los avances tecnológicos. Los mercados internacionales ahora son globales; es decir, la competencia rige no sólo para los productos finales sino también para todos los insumos que intervienen en las cadenas de producción y distribución. De tal manera que se han convertido en centros comerciales, capaces de fomentar las actividades empresariales, fortalecer las políticas económicas orientadas al crecimiento a través de las exportaciones.

Cabe aclarar que la necesidad del gobierno de reestructurar los puertos no es nueva, si bien se habían hecho algunos cambios, estos no eran de relevancia, debido que México no tenía un activo comercio exterior, los cambios realizados fueron en base al influjo de las fuerzas del mercado. Cualquier error puede repercutir en forma negativa en la competitividad de las exportaciones en los mercados internacionales y en los precios de las importaciones en el mercado interno. Esto, a su vez, entraña el riesgo de limitar el ingreso de divisas y aumentar la salida de éstas hacia países que cuenten con puertos que cumplan con las exigencias internacionales.

Para lograr el funcionamiento eficiente de los puertos, era necesaria la participación privada en la prestación de los servicios y el manejo de las instalaciones. Asimismo, de contar con una mano de obra altamente capacitada, permeable a las necesidades del mercado, maquinaria e instalaciones modernas y sistemas electrónicos

para el procesamiento de la documentación. También el asegurar un acceso adecuado a los medios de transporte marítimo y terrestre.

Nuestros puertos se han visto inmersos en un proceso de reestructuración y modernización de gran relevancia durante la última década del siglo XX. Con la apertura comercial y las tendencias globalizadoras de la economía mundial, el sector marítimo portuario requirió de cambios sustanciales para mejorar tanto su eficiencia operativa como su integración territorial con regiones interiores donde se encuentran localizados los principales centros de producción, distribución y consumo del país. Esta necesidad de reestructuración se acentuó a la luz del elevado dinamismo que adquirieron los movimientos de mercancías y, en especial los flujos de comercio exterior realizado a través de las costas del país, desde mediados de la década de los ochenta.

Entre 1986 y 1999 los flujos de carga comercial no petrolera manejados por los puertos del litoral del Golfo Caribe mexicano crecieron a un ritmo de siete por ciento anual. En el Pacífico el incremento fue más espectacular, alcanzando un promedio de 10.3% anual. La evolución de la carga contenerizada es todavía más significativa durante el mismo periodo, el tonelaje de carga movida en contenedores en el litoral del Golfo presentó una tasa de crecimiento medio de 14% anual y en el Pacífico el promedio fue de 15% anual.<sup>56</sup>

El ritmo al que ha ido creciendo la carga comercial a través de los puertos mexicanos, nos muestra el activismo comercial de nuestra economía, sin embargo, como veremos más adelante, esta carga se concentra en tan sólo cinco puertos, mientras que el resto de ellos no tiene una participación significativa.

---

<sup>56</sup> Martner, Peyrelongue Carlos y Moreno, Martínez María Aurora. *Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su Impacto en los Puertos Mexicanos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica Núm. 162, México 2001. p.97.

### 2.2.1 Reformas a la legislación marítimo-portuaria

Para promover la participación del sector privado en la prestación de servicios portuarios y el suministro de instalaciones, el gobierno tenía que elaborar un marco jurídico fundado en los mecanismos de mercado, de manera que asegurara su funcionamiento, a fin de que toda la comunidad portuaria se rigiera bajo las mismas normas y compitiera en condiciones de igualdad apoyando al mismo tiempo las políticas económicas y garantizando que los grupos de presión no distorsionarán el entorno en que se desarrollan las relaciones comerciales.

Las siguientes medidas jurídicas sentaron las bases para la participación privada en los puertos:

a) *La desregulación del sector portuario:* Incluye la eliminación de normas, reglamentos, medidas y otros obstáculos, como las subvenciones directas y cruzadas, las reservas de mercado, las obligaciones sociopolíticas, el desempeño de funciones directivas por parte de los trabajadores, las operaciones de rescate financiero del gobierno, etcétera, que entorpecen el libre juego de los mecanismos del mercado, pero, para evitar un vacío reglamentario con la eliminación de dichos obstáculos, se establecieron nuevos reglamentos que reorientarán el papel de los intereses gubernamentales y privados, de modo que los puertos y los clientes puedan responder a las exigencias de la economía globalizada.

b) *La descentralización y la autonomía financiera de los puertos:* A este respecto, la finalidad de otorgarle autonomía financiera a los puertos es mejorar la productividad y la eficiencia en función de los costos, intensificando la participación local, la utilización de los recursos locales en las inversiones y la transferencia de la responsabilidad de los funcionarios nacionales a los funcionarios locales. La descentralización no exime al gobierno central de sus obligaciones, sino que exige el establecimiento de una estructura institucional, en que las organizaciones locales y los inversionistas privados tengan la facultad de realizar funciones de operación, planificación e inversión y la administración de los puertos del sector público se transforme en un organismo regulador que fiscalice dichas actividades.

c) *Las leyes antimonopolios que se aplican a los operadores privados de las terminales marítimas:* La participación del sector privado en el suministro de instalaciones y la prestación de servicios portuarios puede contribuir al logro de las metas de crecimiento del país, siempre y cuando sea dentro de un marco de vigorosa competencia. La competencia y las leyes antimonopolio impiden que un monopolio del sector público se traspase al sector privado. Esto se puede hacer mediante la licitación de terminales y el otorgamiento de concesiones por determinados períodos.

d) *Legislación específica en que se define la participación del sector privado:* Mediante una legislación específica se promueve la participación del sector privado en el suministro de instalaciones y la prestación de servicios portuarios, dentro de este marco se definen las diversas alternativas para tal participación; las propiedades y servicios a que tendrán acceso las empresas privadas; las pautas que se utilizarán para determinar el valor de la maquinaria, instalaciones e inmuebles.<sup>57</sup>

Como parte de la estrategia modernizadora fincada en la revisión del papel del Estado en la economía y la ampliación de los espacios de actividad para el sector privado entre otras acciones, a principios de junio de 1991 se promulgó un nuevo reglamento de maniobras en zonas portuarias federales que alentó la creación de empresas de transporte multimodal y el uso de contenedores para agilizar las actividades de comercio internacional.

El 1 de junio de 1991 se publicó el Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales de los Puertos (RSMP), que estableció las condiciones para la obtención de permisos y la prestación de estos servicios. Un mes más tarde se modificó la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (LNCM) para autorizar la construcción y explotación de terminales de servicio público a particulares lo que permitió que los servicios de atraque y las instalaciones complementarias fueran concesionados a particulares. Las reformas a dicho Reglamento y a la Ley buscaron dotar a las instalaciones portuarias con mayor flexibilidad mercadotécnica y promover la inversión en ellos.

---

<sup>57</sup> CEPAL. *op.cit.* pp. 36-39.

Antes de 1990, las maniobras de carga y descarga en zonas federales sólo podían ser realizadas por agentes con permisos exclusivos de servicio público. Estas maniobras de acarreo fueron desreguladas a principios de 1990, mediante el RSMP, que buscó dar transparencia al otorgamiento de permisos en esta materia. El objetivo fue agilizar la prestación de los servicios en las zonas fronterizas al incrementar la competencia, especificar con claridad los requisitos para la expedición de permisos y extender la desregulación del transporte federal de carga, que se había visto limitada por la imposibilidad de que permisionarios y concesionarios realizaran maniobras en zonas federales.

El reglamento también estableció que los usuarios pueden elegir al prestador de servicios que deseen, y se abrió el otorgamiento de permisos a cualquier agente que cumpla con ciertos requisitos. Los nuevos permisos permiten efectuar todas las maniobras (carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo y transbordo) y se aplican en toda la zona federal respectivas.

Asimismo, el sistema de tarifas fijas fue sustituido por el de tarifas máximas, y se permitió que los usuarios que cuenten con instalaciones de uso privados (como espuelas de ferrocarril) puedan efectuar maniobras sin previa autorización.

Más tarde se desreguló el uso de la zona marítimo-terrestre (franja de zona de playa a lo largo de todo el litoral nacional) por ley, esta zona no puede ser propiedad privada pero se concede a usuarios interesados con hoteles, restaurantes y otros prestadores de servicios turísticos (como las marinas); industrias que requieren agua de mar (como acuicultores); industrias mineras (salineras o minas subacuáticas); o a particulares que viven muy cerca del mar. La carga regulatoria se redujo con las reformas al RSMP, por el Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar, efectuadas en agosto de 1991, y con las reformas a la Ley General de Bienes Nacionales de enero de 1992.<sup>58</sup>

Con estas modificaciones se previó, entre otras, la posibilidad de ampliar hasta por 25 años las concesiones a quienes realicen inversiones considerables, y se brindó

---

<sup>58</sup> Calvijo, Fernando y Valdivieso, Susana. *op.cit.* pp. 35-37.

certidumbre a los inversionistas cuyos activos se encuentren cerca de esta zona. La nueva normatividad eliminó los radios de acción, estableciendo un permiso único para efectuar todas las maniobras en un puerto, sin exclusividad. Asimismo, estableció que las relaciones entre los permisionarios y sus trabajadores serían reguladas por la Ley Federal del Trabajo y que las relaciones entre los permisionarios y los usuarios, serían de carácter mercantil y no laboral como era la situación previa.

Para promover la descentralización, la desregulación y la privatización de todo el sector se expidieron dos nuevas leyes: la Ley de Puertos el 19 de julio de 1993, y la Ley de Navegación, las cuales proporcionan un marco legal más claro y moderno, posteriormente, se publicó el Reglamento de la Ley de Puertos, el 21 de noviembre de 1994. La nueva Ley de Puertos abrió paso a la participación privada en el manejo de los puertos, con el doble propósito de eliminar los obstáculos institucionales para la modernización portuaria e instaurar un régimen más congruente con la liberación pactada con Estados Unidos y Canadá, en el TLCAN.<sup>59</sup>

La ley protege a los usuarios de los puertos, promoviendo un clima de competencia y libre acceso de operadores y prestadores de servicios. La ley prevé el establecimiento de una Comisión Consultiva del Puerto, con representantes de los gobiernos estatales y municipales, las cámaras regionales de industria y comercio, los usuarios, los sindicatos y la propia administración del puerto. Ese órgano colegiado se encargará de elaborar recomendaciones sobre las reglas de operación, las tarifas, las orientaciones del programa y la coordinación entre los administradores, los operadores y los prestadores de servicios para garantizar la eficiencia portuaria.

Para abrir paso a la administración portuaria privada, en 1994 se inició la desaparición de Puertos Mexicanos (órgano desconcentrado que se creó a fines de marzo de 1989 para asumir la administración directa de los 22 puertos mexicanos principales). De manera complementaria, en enero de 1994 se autorizaron la navegación de altura de buques internacionales y la participación foránea en el tráfico de cabotaje de cruceros turísticos. En 1995, se declararon disueltas las antiguas empresas prestadoras de servicios portuarios, las cuales convinieron la terminación de las relaciones laborales con

---

<sup>59</sup> Anda, Gutiérrez Cuauhtémoc. *Los Nuevos Puertos Mexicanos*. Grupo Editores Noriega, México, 1999. p.75.

sus respectivos sindicatos y con los trabajadores agrupados en ellos, a quienes pagaron generosas indemnizaciones, superiores a las previstas en la ley.

Durante el periodo de 1996-2000, se realizaron alrededor de 50 concursos públicos y se otorgaron más de mil contratos de cesión parcial de derechos y permisos para la prestación de servicios y el uso de frentes de agua, lo que hizo posible canalizar un flujo creciente de inversiones destinadas a modernizar la infraestructura y la operación portuaria y, con ello, transferir al sector privado prácticamente la totalidad del manejo de la carga comercial.<sup>60</sup>

Para garantizar la mejor prestación de los servicios públicos, los concursos de invitación al capital privado se estructuraron en dos fases: la primera, conocida como la propuesta técnica, en la que se evaluó el plan de negocios, la experiencia y capacidad de las empresas; y la segunda, conocida como la propuesta económica en la que sólo participaban quienes habían aprobado la primera. Las empresas ganadoras fueron las que hicieron la mayor oferta económica, lo cual tenía que ser necesariamente superior al valor técnico de referencia.

Por lo que respecta a las terminales de contenedores, las empresas adjudicatarias cuentan entre sus asociados con operadores internacionales que hicieron posible la incorporación de tecnologías de punta.

Dentro de las disposiciones que contiene la Ley de Puertos son las siguientes:

#### Capítulo I. Disposiciones Generales.

Artículo 1o. - En su primer párrafo se explica el objeto de la ley; ésta expresa: " La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional y tiene por objeto regular los puertos, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios."<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> SCT. *El Sector Comunicaciones y Transportes...* p.181.

<sup>61</sup> SCT. *Ley de Puertos*, 1993, p.1.

Artículo 2o. – En este artículo se definen claramente los siguientes conceptos:

- I. Secretaría (SCT)
- II. Puerto
- III. Recinto portuario
- IV. Terminal
- V. Marina
- VI. Instalaciones portuarias
- VII. Servicios portuarios
- VIII. Zona de desarrollo portuario
- IX. Administrador portuario

Artículo 3o. - En donde se dispone sobre la competencia del Ejecutivo Federal en la materia y sobre las controversias con motivo de aplicación de la ley.

Artículo 4o. - A falta de disposición expresa en esta ley o en los tratados internacionales se aplicarán:

- I. Las Leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, General de Bienes Nacionales;
- II. El Código de Comercio, y
- III. Las disposiciones de la legislación común.

## Capítulo II - Puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias

En este capítulo, de los Artículos 5º al 8º se establece la normatividad para el establecimiento, habilitación, delimitación, construcción y clasificación de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias; especificando la intervención del Ejecutivo Federal, el de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y Desarrollo Social; así como de la coordinación con los gobiernos Estatales y Municipales.

En el Artículo 9, se establece la clasificación de los puertos y terminales por:

1. El tipo de navegación: De altura y de cabotaje

2. Por el tipo de Instalaciones y Servicios: comerciales, industriales, pesqueros, y turísticos.

En el Artículo 10, se establece la clasificación de los puertos y terminales e instalaciones portuarias por su uso en: públicas, y particulares.

### Capítulo III - Autoridad portuaria

En este capítulo, se determina en quién radica la autoridad en materia portuaria, correspondiendo esta al Ejecutivo Federal quién la ejercerá por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y explica las atribuciones que sin perjuicio de otras dependencias de la Administración Pública le corresponderán; las que se describen en el Artículo 16, siendo las siguientes:

1. La formulación de políticas y la conducción de programas de desarrollo del sistema portuario nacional.
2. La promoción de la participación de los sectores social y privado; así como de los gobiernos estatales y municipales en la explotación de puertos, terminales, marinas, e instalaciones portuarias
3. Autorizar la navegación de altura en terminales de uso privado y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto.
4. El otorgamiento de permisos, concesiones y autorizaciones a que se refiere la ley, así como su verificación de cumplimiento y resolución sobre su modificación, renovación o revocación.
5. La determinación de las áreas de uso público.

Hacerse cargo de manera integral, de los puertos, marinas, terminales e instalaciones que no hayan sido objeto de concesión y permiso; así como de su construcción, cuando así lo requiera el interés público.

En su Artículo 17, se define la existencia de la capitanía de puerto quién ejercerá la autoridad marítima correspondiéndole:

1. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones.

2. Vigilar las condiciones de seguridad de la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos.
3. La supervisión de que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación de la infraestructura marítima.
4. Coordinar las labores de auxilio y rescate en caso de accidentes o incidentes en embarcaciones y recintos portuarios.
5. Actuar como auxiliar del ministerio público.

En los Artículos 18 y 19 establece el auxilio que las corporaciones policíacas municipales y estatales y de la Armada de México, deben brindar para la conservación del orden y seguridad del recinto portuario a solicitud de la capitania de puerto. Asimismo, se regula que, la aplicación de las diversas leyes y reglamentos de las autoridades sanitarias, aduanales, migratorias, comercio y cualquier otra que ejerzan sus funciones en los puertos, se deberán coordinar en los términos que en éstas se establecen.

#### Capítulo IV - Concesiones y permisos

Este capítulo, define y establece uno de los conceptos dentro del nuevo marco jurídico, que más impacto tiene en el desarrollo económico de la industria marítimo portuaria y por lo tanto con repercusión muy favorable en el orden laboral; ya que regula, el cómo la iniciativa privada participe del aprovechamiento, uso y explotación de los bienes del dominio público en los puertos, marinas, terminales e instalaciones portuarias en:

- I. La Administración Portuaria.
- II. Bienes fuera de áreas concesionadas a una Administración Portuaria, que además incluyen la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias.
- III. La prestación de los servicios portuarios.

En el Capítulo V, se habla de la figura de la Administración Portuaria Integral, de la cual hablaremos adelante.

A diferencia del Administrador General designado por la Secretaría, la Administración Portuaria Integral (API's), figura que nace con esta ley, será una Sociedad Mercantil Mexicana; siendo sus condiciones de otorgarse a ciudadanos y personas morales mexicanos, con la participación de inversión extranjera regulada por lo dispuesto en la ley de la materia; asimismo, la Administración Portuaria será autónoma en su gestión operativa y económica con órganos internos de gobierno para el establecimiento de sus políticas sin más limitaciones que las establecidas en dicha ley y de las disposiciones legales aplicables vigentes y que sean sancionables por disposiciones que en materia de competencia económica, dicte la Comisión Federal correspondiente.

En los Artículos 38 y 40 se habla de las funciones de éstas que son: además de sus responsabilidades de planear, programar, promover, operar, desarrollar, conservar y dar mantenimiento a los bienes del dominio público que le han sido concesionados, las siguientes facultades de relevancia inciden positivamente como iniciativa privada en:

- Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto.
- Formular las reglas de operación del puerto.
- Instituir y presidir las juntas de programación del puerto.
- Instituir y presidir el Comité de Operación del Puerto.
- Proponer a la SCT, los cambios substanciales al Programa Maestro de Desarrollo del Puerto
- Celebrar contratos de cesión parcial de derechos y el otorgamiento de permisos.
- Determinación de las bases de regulación tarifaria.
- Ser parte de la Comisión Consultiva del Puerto en coordinación con los gobiernos estatales y municipales, cámaras de comercio e industria, empresas, usuarios y sindicatos.

En este último punto, se incluye a los sindicatos que en el nuevo orden laboral, participan en la promoción del puerto coadyuvando a la emisión de recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona; así como, de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

## Capítulo VI.- Operación Portuaria

En el Artículo 44 de esta ley, se establece que la utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria; clasificándose los servicios portuarios en: servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna; servicios generales a las embarcaciones, y servicios de maniobra para la transferencia de bienes o mercancías.

Muy importante y dentro del capítulo de operación portuaria, se establece:

Artículo 55.- El Administrador Portuario responderá ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo, independientemente de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebre.

Artículo 56.- Los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias, por el hecho de firmar un contrato con un Administrador Portuario, serán responsables solidarios ante este y el Gobierno Federal, del cumplimiento de las obligaciones derivadas de este y de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con aquéllas.

Como vemos, la transformación del sector portuario, se ha llevado dentro de un marco regulatorio, sin embargo, para hacer cumplir cabalmente esta ley, el 21 de noviembre de 1994 se publica en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de la Ley de Puertos, donde se puntualiza y reglamenta en lo específico con procedimientos y reglas; el quehacer portuario y además de los términos precisados en la Ley de Puertos.

El desarrollo portuario no es más que una concatenación de circunstancias reales o reconocidas por la ley. Ya que derivado de las reformas legales, se ha venido ampliando y modernizando la infraestructura portuaria para satisfacer las necesidades crecientes de transporte marítimo derivadas de la apertura comercial.

## 2.3 Administración Portuaria

Así como el concepto mismo del puerto y del comercio han cambiado en las últimas décadas, la administración de los puertos también se ha modificado, como hemos visto anteriormente la administración de los puertos era de manera centralizada.

La administración de los puertos se puede observar mediante dos enfoques: el primero corresponde a la administración en general de todo el sistema portuario en el ámbito nacional (que puede ser centralizada o descentralizada), y el segundo a la administración de cada puerto, desde el punto de vista individual (en este segundo enfoque corresponde a los puertos autónomos: propietarios, operadores o instrumentadores).<sup>62</sup>

Entre otros aspectos a considerarse están los relacionados con la forma de financiar las inversiones en la construcción y desarrollo de la infraestructura del puerto, así como los distintos mecanismos para recuperar dichas inversiones, cubrir los gastos de operación y mantenimiento del puerto y la prestación de los distintos servicios portuarios.

Primeramente, es necesario estudiar como operan los puertos bajo una administración descentralizada, ya que para nuestro caso de estudio no tiene ningún sentido analizar la administración centralizada.

La descentralización consiste en la transferencia de algunas competencias del Estado a las autoridades locales. Esto es cuando el manejo del puerto se realiza totalmente en el ámbito local, la función del gobierno se limita a verificar la compatibilidad entre las decisiones de la administración portuaria local con las grandes directrices nacionales en aquellos aspectos relacionados con su explotación y desarrollo, esto es, que no toma ninguna iniciativa respecto a la construcción, desarrollo y explotación de los puertos.

El puerto funciona con autonomía, establece sus propios objetivos económicos, comerciales, de servicios y de relación con su entorno. Destaca la participación de la

---

<sup>62</sup> López, Gutiérrez Héctor. *Operación, Administración y Planeación Portuarias*. Asociación Mexicana de Ingeniería Portuaria. México, 1999, pp.171, 173.

iniciativa privada, no sólo en la prestación de los servicios y la construcción y operación de terminales especializadas para el manejo de carga, sino inclusive, en la administración del puerto propiamente dicha. Esta forma de administración corresponde a lo que se conoce como *puertos autónomos*.

En materia de inversiones a infraestructura, pueden ser realizadas, dependiendo de su magnitud, por el organismo administrador del puerto con sus ingresos, o recibir un apoyo parcial del gobierno; mientras que las destinadas a instalaciones específicas, se pretende que sean hechas en su totalidad por el sector privado. Los ingresos por explotación de los activos del puerto deben permitir a la administración cubrir sus costos fijos y los de operación, incluido el mantenimiento de las instalaciones de uso general, y generar un remanente para nuevas inversiones productivas en el puerto, en el caso de los servicios, en su totalidad son ofrecidos por organizaciones privadas las tarifas correspondientes obedecen a criterios comerciales convencionales.

Dentro de este ámbito, resulta importante destacar la posición que juega la participación del sector privado en los puertos, en donde el Estado ve la necesidad de mantener una cuidadosa supervisión de dicha participación, para proteger intereses estratégicos nacionales y controlar a las empresas privadas que explotan activos del puerto u ofrecen servicios diversos.

Las razones que motivan la intervención del Estado y su control sobre el ámbito portuario, pueden ser por:

- Promover el comercio exterior del país y propiciar el desarrollo regional, usando a los puertos como pivote.<sup>63</sup>
- Garantizar la seguridad nacional, dado el carácter de frontera que tiene los puertos.

---

<sup>63</sup> Los puertos pivotes (*hubs*) se caracterizan por la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa el hinterland o zona de influencia tradicional y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia [*foreland*]. La concentración de carga se produce a través de dos vertientes principales: por vía marítima, cuando se hace un transbordo de carga dirigida hacia otros puertos, y por vía terrestre, mediante la ampliación del hinterland para alcanzar vastos territorios, sobrepasando incluso las fronteras nacionales. (Martner, Peyrelongue Carlos. "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades". Revista de la CEPAL, Núm. 76, abril, 2002, p.124.)

- Asegurar el mejor uso y garantizar un manejo estratégico de los frentes de agua y los recursos costeros involucrados con el desarrollo portuario.
- Identificar el tipo de competencia que pueda propiciarse entre los puertos, minimizando el riesgo de sobreinversión en capacidad portuaria.
- Preservar la calidad del medio ambiente.
- Permitir una adecuada compatibilidad con otros programas gubernamentales relacionados con el desarrollo de las costas.

La función del Estado parte desde establecer la política portuaria vinculada con el resto de las actividades económicas relacionadas con el comercio exterior. Como hemos visto anteriormente, la inversión pública no satisfacía las necesidades de los puertos, con el proceso de apertura comercial, no sólo se hicieron cambios en aspectos económicos o financieros, para permitir la participación de capital privado, se hicieron modificaciones a la Ley de Inversiones, lo cual nos lleva a conocer los pros y los contras de la participación privada en los puertos.

#### PROS

**Competencia:** Cuando hay más de un puerto ofreciendo servicios similares, o varias empresas maniobristas en el mismo puerto, la competencia generada puede conducir a un servicio más eficiente.

**Precios más bajos:** Como parte de la competencia, las diferentes empresas participantes harán esfuerzos para reducir sus costos y precios, atrayendo carga hacia las instalaciones más eficientes.

**Señales al mercado para futuras**

#### CONTRAS<sup>64</sup>

**Monopolio:** Cuando se presentan condiciones monopólicas, un monopolio privado es más difícil de regular que uno público.

**Horizonte de corto plazo del sector privado:** El horizonte de las inversiones del sector privado es generalmente menor de veinte años, en tanto que el periodo de recuperación de la mayoría de las inversiones en infraestructura portuaria es superior a ese lapso.

**Falta de disponibilidad de capital**

<sup>64</sup> López, Gutiérrez Hector. *op.cit.* p.179.

**inversiones:** Las empresas de mayor éxito pueden generar recursos para futuras inversiones a través de su comportamiento de maximizador de utilidades. Una mejor utilización de la capacidad, derivada de una política de precios de costo marginal, puede posponer la necesidad de nuevas instalaciones.

**Flexibilidad comercial:** La desregulación tarifaria permite acuerdos directos con los usuarios, asegurándoles rendimientos adecuados y servicio confiable con alta productividad.

**Ahorro de recursos gubernamentales:** Las inversiones privadas en instalaciones portuarias pueden significar reducción en los recursos fiscales aplicables a este fin, que el gobierno puede orientar a otros renglones de gasto. También operaciones portuarias privadas redituables pueden no requerir de subsidios gubernamentales.

**Rapidez de reacción:** El sector privado reacciona más rápido que el público a los cambios de tecnología.

**suficiente:** Hay terminales en las que requieren altas inversiones en infraestructura y equipo, lo cual es atípico en los intereses de inversión privada. El problema es evidente en puertos en proceso de desarrollo.

**Discriminación:** Una instalación privada o concesionada puede favorecer a sus propietarios a expensas de usuarios externos. Se encuentra sujeto a la posibilidad de adquisiciones.

**Coordinación:** La coordinación de las inversiones públicas y privadas en partes complementarias de la cadena del transporte, por ejemplo, accesos carreteros y ferroviarios a instalaciones privadas, pueden ser más problemáticas que cuando todas son del dominio público.

**Maximización de utilidades:** A menos que haya una regulación diferente, el sector privado en el puerto puede derivar hacia otras actividades que les produzcan un beneficio financiero más alto, no necesariamente compatible con los intereses de la comunidad.

Con respecto, a los pros y contras de la participación privada dentro de los puertos, estos pueden variar de acuerdo al grado o nivel de participación que tengan dentro de éstos, y que el propio Estado les otorgue. Así tenemos:

*Primer nivel:* Puertos en los que todas las instalaciones, equipo y terrenos son propiedad del Estado y corre a su cargo la administración y explotación de los mismos. El propio Estado es quien se encarga de proporcionar la mayoría de los servicios portuarios.

*Segundo nivel:* Puertos cuyos activos también son de propiedad pública, manteniendo el Estado la responsabilidad de su administración y explotación. Los servicios públicos de maniobras de carga y descarga y otros servicios complementarios y conexos son ofrecidos por empresas privadas, lo que otorga mejores posibilidades de una operación eficiente, aunque subsiste la sujeción del funcionamiento general y desarrollo del puerto a criterios de asignación de recursos económicos que frecuentemente no corresponden a sus necesidades reales. También pueden otorgarse concesiones a empresas privadas para la construcción de terminales de uso propio.

*Tercer nivel:* Se conserva el carácter público de propiedad de los activos portuarios, que son usados por empresas privadas para proporcionar la totalidad de los servicios necesarios para la transferencia de la carga.

*Cuarto nivel:* La totalidad de las instalaciones públicas son operadas por empresas privadas. Dichas empresas pueden utilizar los terrenos y frentes de agua libres para construir y operar nuevas terminales para servicio público o particular. Todas las transferencias de los bienes públicos a los privados son bajo concesión.

*Quinto nivel:* El Estado vende a empresas privadas las instalaciones, equipos, tierras y frentes de agua de propiedad pública, para que sean operados y administrados íntegramente por ellas.

Lo anterior nos lleva a pensar que si bien la participación del capital privado en la operación portuaria, es importante debido a que el Estado no tiene la capacidad financiera para invertir en la ampliación, modernización e infraestructura portuaria, ésta no debe ser total, ya que entonces estos dejarían de ser propiedad del Estado y perdería su capacidad de aplicar políticas de desarrollo en materia portuaria.

La evolución en las modalidades de comercio ha evidenciado la relevancia de contar con una mayor participación del sector privado para acentuar el criterio comercial que debe prevalecer, principalmente en el ámbito de los servicios. Por otra parte, exige del área gubernamental encargada de la administración del puerto, el que sus acciones tengan mayor flexibilidad y oportunidad para atender problemas que requieran la aplicación de inversiones.

De manera complementaria, antes de ver desde el punto de vista individual los tipos de administración portuaria la organización portuaria puede variar de un país a otro, y estas pueden cambiar para cumplir con los nuevos requerimientos de los intereses económicos del comercio, así tenemos:

- Puertos directamente administrados por el gobierno central y realmente operados por sus delegaciones.
- Puertos administrados por una agencia gubernamental o corporación estatutaria independiente del marco del gobierno central.
- Puertos operados por organizaciones de ámbito nacional incorporados por ley corporativa, es decir, la autoridad portuaria de ámbito nacional.
- Puertos que son administrados y operados por el gobierno local donde se localizan los puertos ya sean gobiernos estatales, municipales u otros.
- Puertos operados por el tercer sector, una entidad mancomunada formada por el gobierno local y el sector privado.
- Puertos operados por la autoridad portuaria local e independiente.
- Puertos operados por (exclusivamente) sector privado.

Estas pueden ser las estructuras administrativas, de una organización portuaria, sin embargo, la mejor manera en que podemos entender la administración portuaria, es viéndola desde el punto de vista de los puertos autónomos.

Con respecto a los puertos autónomos, la participación del Estado se reduce en todo lo relacionado con las inversiones en infraestructura portuaria, por tanto las administraciones portuarias tienen que garantizar a su organización una autosuficiencia financiera para cumplir con sus funciones y responsabilidades específicas, mismas que

varían de acuerdo con la forma y grado de participación del sector privado. De acuerdo a la autosuficiencia la administración portuaria puede adoptar tres formas de comercializar el conjunto portuario:<sup>65</sup>

1. Puerto propietario (*landlord port*)
2. Puerto equipador o instrumentador (*tool port*)
3. Puerto operador (*operating port*)

1. *Puerto propietario*: La función de la administración se limita a establecer las políticas de utilización de las instalaciones y equipo, de las áreas de tierra sin ocupar y de las reservas para crecimiento futuro, todos ellos de propiedad pública, y que el Estado le ha otorgado la autorización para su manejo y explotación. Establece igualmente las condiciones bajo las cuales se transfieren los derechos de uso y explotación de estos bienes a los operadores respectivos, principalmente de carácter privado.

Esta transferencia, dependiendo del bien, puede referirse desde la autorización para el uso temporal de instalaciones o equipo existentes para la prestación de servicios portuarios, hasta el otorgamiento de concesiones de largo plazo en las que el concesionario se responsabiliza de construir y operar las instalaciones correspondientes, con el condicionante general de que al término de dicho plazo, las instalaciones pasarían a ser propiedad del puerto, independientemente de que el concesionario las continúe operando, si así lo solicita. En este último caso, existe la variante de que el particular obtenga también, con concesión de largo plazo, el derecho de operación exclusiva de instalaciones ya existentes y pueda, inclusive, comprar el equipo mayor correspondiente.

Esta forma de administración, en lo que se concierne al papel de ente administrador, es la que se observa en los puertos mexicanos, donde la mayoría de los casos hay un esquema en el cual los muelles e instalaciones, originalmente construidas y operadas por el sector público, han sido transferidas integralmente como unidades de producción a operadores privados, para seguir prestando servicios públicos. En otros casos, si bien el ente administrador conserva la administración de muelles y áreas de almacenamiento, todos los servicios que se ofrecen los realizan empresas particulares.

---

<sup>65</sup> Macdonel, Martínez Guillermo. *op.cit.* pp. 603, 608.

2. *Puerto equipador o instrumentador.* Esta es similar a la anterior, sin embargo, su función es más amplia, su visión de inversión se extiende a proveer el puerto de nuevas instalaciones que posteriormente podrán transferirse a operadores privados, sin embargo, en tanto ello ocurre la administración se encarga de operarlas. Esta facultad se aplica también a la adquisición de equipos mayores, tales como los necesarios para las terminales de contenedores, para descarga de graneles a gran escala, para el servicio de remolque, etcétera y que también pueda otorgar en renta a empresas prestadoras de servicios.

En este caso el Estado a través de la administración portuaria, adopta el carácter de financiero del desarrollo, esto no cancela la posibilidad de que en un futuro al desarrollarse el puerto, pueda transferir las instalaciones y el equipo a un operador privado, recuperando la inversión realizada y adoptando la posición de puerto propietario.

Existe una segunda posibilidad de participación de la administración del puerto bajo esta modalidad, es cuando el otorgamiento de una concesión para operar o desarrollar una instalación específica, en su carácter de puerto propietario, pudiese generar condiciones monopólicas y para evitarlas, la administración construya otras similar que estimule la competencia con la participación de empresas operadoras adicionales.

Las modalidades anteriores se aplican en el caso de puertos plenamente desarrollados o en proceso de serlo, la modalidad de puerto propietario, corresponde a una situación en la que hay un amplio espectro de inversionistas interesados en construir y operar terminales, públicas o privadas, en prestar la diversidad de servicios portuarios y conexos que demanda un mercado plenamente desarrollado. Por otra parte, el puerto instrumentador puede formar parte de una política proactiva de un puerto plenamente desarrollado que pretende ampliar su capacidad de atracción de nuevos clientes y que tiene los recursos financieros para hacerlo.

3. *Puerto operador.* En esta se combinan las capacidades de las dos anteriores, se le otorga al ente estatal responsable de la administración del puerto facilidades amplias para que, además participe activamente en la operación y explotación de las instalaciones de carácter público; participa también en la prestación de algunos

servicios portuarios generales, como el remolque. En sus relaciones con los usuarios, mantiene una correspondencia de tipo comercial, como cualquier operador privado. Esta modalidad es muy común en los países latinoamericanos en donde aún no se ha logrado una amplia participación del sector privado o que no se ha cambiado el régimen jurídico que regula su operación y se mantienen aún como obligación del Estado las funciones de planeación, construcción y operación de los puertos. Este tipo de administración se aplica a los puertos en etapas tempranas de crecimiento comercial o de escasas posibilidades de hacerlo.

Derivado de lo anteriormente expuesto y con base en la nueva orientación fueron creadas las Administraciones Portuarias Integrales (API) a partir de febrero de 1994, con la autonomía operativa y financiera, asumiendo las funciones de construcción, planeación, promoción y fomento en cada puerto, además de la vigilancia y seguridad.

Características funcionales, la API's, tienen una estructura administrativa compuesta por las siguientes áreas:

- Un área técnica encargada de la planeación y ejecución de obras generales realizadas con recursos propios, así como de llevar a cabo el mantenimiento de las instalaciones de uso común del puerto.
- Un área operativa, que atiende todo lo relativo a la prestación de los servicios portuarios, por sí o por terceros, y las actividades conexas.
- Un área encargada de los aspectos de promoción y comercialización del puerto.
- Un área dedicada a las cuestiones administrativas internas de la API.
- La encargada de atender los asuntos jurídicos, tales como los contratos de cesión parcial de derechos laborales, aspectos laborales, etc.<sup>66</sup>

Las API's son administradoras (*landlords*) por lo que la operación de las terminales e instalaciones y la prestación de los servicios portuarios corren a cargo de terceros, con quienes las API's, previo concurso público, celebran contratos de cesión parcial de los derechos y obligaciones derivados de su título de concesión. Sin embargo, hay casos en que, por el tamaño del puerto y por lo reducido de su actividad, la participación de varios

---

<sup>66</sup> López, Gutiérrez Héctor. *op.cit.* p.204.

operadores y maniobristas no resulta económicamente viable, caso en el cual la API respectiva deviene operadora.

La API es otorgada a sociedades mercantiles constituidas de acuerdo con las leyes mexicanas participando el Estado a través de la propiedad de acciones, pero pudiendo la Administración cesionar la operación de las terminales y de los servicios a terceros. La API recibe el puerto libre de compromisos laborales, que son finiquitados por acuerdo previo entre sindicato y gobierno. Todos los bienes y áreas marítimas y terrestres de los recintos portuarios serán objeto de concesión pero no de desincorporación.

Las API's contribuyen al Gobierno Federal a través de una contraprestación por el uso de la infraestructura, quedan excluidos de la contraprestación del gobierno los terrenos, el dragado de construcción y obras de protección. Por las áreas de almacenaje la API paga un porcentaje sobre los ingresos de las mismas.<sup>67</sup>

Es sumamente importante aclarar, que antes de abrir los puertos mexicanos a la iniciativa se hacía necesario hacer una evaluación del nivel de participación que está tendría, por ello mismo, en la nueva Ley de Inversión Extranjera en materia portuaria, se estipula que el capital extranjero puede participar hasta en un 100% cuando se trata de la operación de terminales, instalaciones o marinas, o bien de la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria; y hasta en un 49% si la inversión se destina a la adquisición de acciones de una API, a la prestación de servicios de remolque, pilotaje, amarre de cabos y lanchaje en el interior de un recinto portuario, o al suministro de combustibles a las embarcaciones. Sin embargo, existe la posibilidad de exceder ese porcentaje en los casos de servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior.<sup>68</sup>

Asimismo, se estableció que la administración portuaria integral fuese autónoma en sus gestiones operativas y económicas, con órganos interiores de gobierno para el establecimiento de sus políticas, sin más que las establecidas en la Ley de Puertos, y en

---

<sup>67</sup> Scheinvar, Isaac. *Las Carreteras y el Sistema Portuario Frente a las Reformas Económicas en México*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Serie Reformas Económicas, Núm. 20, Santiago de Chile, 1999. p.43.

<sup>68</sup> Zepeda, Jorge Antonio. *op.cit.* p.22.

las disposiciones legales aplicables vigentes y que sean sancionables por disposiciones que en materia económica dicte la Comisión Federal correspondiente.<sup>69</sup>

Las empresas concesionarias tienen que comprar el equipo que van a utilizar y pagar una renta por el terreno. Los concesionarios por lo general, no son obligados a la contraprestación correspondiente al dragado de construcción y obras de protección. En lo restante la contraprestación se hace a través de un porcentaje del valor que varía para cada puerto, siendo consensual si existe contrato anterior y por concurso en los demás casos hoy día el costo por metro cúbico de dragado es menor, que cuando era realizado de manera directa por el Gobierno.

En enero de 1995 se adopta un nuevo sistema tarifario por uso de infraestructura con base en precios relativos por puerto. Un sistema que permite otorgar descuentos para que haya competencia. La tarifa por uso de infraestructura incluye el costo de capital invertido por el gobierno. Como consecuencia, las API's cubren su gasto corriente y de inversión con ingresos propios o con recursos de los operadores del sector privado y tarifas liberados son instrumentos de competencia. No existe exclusividad sindical pudiendo cada empresa contratar con los sindicatos que más le convenga, existe una total apertura al ingreso de operadores y prestadores de servicios.

Las API's deben cumplir con un Programa Maestro, en el que se establecen compromisos sobre los usos de las distintas áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión, estrategias de comercialización y otras medidas para una eficiente explotación del puerto. Estos programas tienen una vigencia de cinco años y están formulados sobre los principios de la planeación estratégica. Cada programa maestro es parte integral del título de concesión y puede modificarse a iniciativa del administrador con la autorización correspondiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las funciones de autoridad dentro del puerto, como las que ejerce la capitanía de puerto, o las de aduanas, migración, marina, ecología y seguridad, permanecen bajo el control directo del gobierno.

Este criterio tan amplio y estimulador de la competencia posee elementos de restricción cuando se trata de pequeños puertos en cuyo caso se hace difícil subdividir las

---

<sup>69</sup> Martner, Peyrelongue Carlos, et.al. *op.cit.* p.98.

diferentes actividades para ser prestadas por diferentes agentes económicos. En este caso lo más recomendable es que la operación sea realizada por un solo operador para mantener niveles adecuados de eficiencia, garantía de montos apropiados de inversión y rentabilidad razonable. Este prestador puede inclusive ser un gobernador estatal. Bajo estas condiciones funciona el puerto de Acapulco.

Para 1994, la Secretaría de Hacienda en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concluyó el proceso de reestructuración del sistema portuario nacional, con base en la Ley de puertos, quedaron constituidas 21 de las 22 Administraciones Portuarias Integrales que permitieron que la planeación, administración y desarrollo de los puertos se realizara a nivel local, con la autonomía de gestión, participando usuarios, así como los gobiernos estatales y municipales.

Cabe mencionar, que como consecuencia del modelo adoptado actualmente, en México existen dos tipos de administración portuarias: el primero, en el que empresas privadas ofrecen la mayoría de los servicios portuarios, que son administraciones propietarias, y la segunda, en la que las oportunidades de negocio son limitadas y por lo tanto los privados no se interesan en participar, por lo que la administración portuaria se ve obligada a brindar los servicios portuarios, aunque sea de manera indirecta, en virtud de ser ésta una empresa pública, en este caso son administraciones operadoras.<sup>70</sup>

El modelo de administración portuaria aplicado en México dio resultados inmediatos, al coadyuvar con el crecimiento del comercio exterior mexicano e, internamente al fortalecer la gestión a través de la privatización al fortalecer la gestión a través de la privatización, mejorar los rendimientos a la par de las prácticas laborales, e intensificando el mantenimiento de los puertos.

Los principales puertos comerciales, industriales y turísticos son financieramente autosuficientes y no requieren de subsidios para su operación y crecimiento. Año con año los puertos han venido aumentando sus ingresos, operan con utilidades, realizan inversiones en la modernización y ampliación de la infraestructura, y pagan contraprestaciones e impuestos al Gobierno Federal. Al mismo tiempo, las mejoras en la

---

<sup>70</sup> Bustamante, Ahumada Roberto. *op.cit.* p.295.

calidad de la prestación de servicios, ampliación y construcción de infraestructura ha permitido que el tiempo de estadía de los barcos se haya reducido significativamente.

El tema de Administración portuaria es muy amplio y hasta aquí sólo hemos analizado los aspectos que he considerado son los más importantes para entender como se encuentra conformada la administración de los puertos nacionales, así como las atribuciones que le corresponden al Gobierno Federal, al sector privado y a las API's, todo ello nos ayudará a conocer la conformación de nuestro sistema portuario.

## 2.4 Sistema Portuario Nacional

Casi todos los países que poseen una línea costera forman parte de un Sistema Portuario, generalmente compuesto por uno o más puertos comerciales de diferentes tamaños.

Un sistema portuario es un conjunto de elementos interrelacionados, cada uno con una o varias funciones, cuyos objetivos son participar en el desarrollo y aprovechamiento del litoral de una región o de un país; apoyar a la industria; o servir como vínculo entre los transportes marítimos y terrestres.<sup>71</sup>

Aunado a esto de acuerdo con las características del puerto según la generación a la que pertenezca es, en sí un sistema que deberá estar planeado, operado y administrado de acuerdo con los componentes que lo integran y las características funcionales de ellos.

La organización de semejante sistema requiere, primero que todo, de un conocimiento profundo de los propósitos en los cuales los puertos puedan servir y funcionar en orden al alcance de la ejecución de tales propósitos. Siendo un lugar donde los barcos cargan y descargan, el puerto en sí forma la conexión y el eslabón entre los servicios marítimos y el sistema de transporte terrestre.

Antes de continuar con la descripción del sistema portuario, es importante destacar una clasificación de los puertos según las características de sus mercados, establecida por organismos internacionales vinculados con el comercio, la cual obedece a los siguientes criterios:<sup>72</sup>

1. Política, estrategia y actitud del país en materia de desarrollo portuario para distinguir un puerto de nueva generación de otro de una generación más antigua.
2. Integración de las actividades de organización del puerto.
3. Alcance y amplitud de las actividades del puerto, especialmente en la esfera de la información

---

<sup>71</sup> Macdonel, Martínez Guillermo. *op.cit.* p. 565.

<sup>72</sup> López, Gutiérrez Héctor. *op.cit.* p.77.

El Estado establece las políticas generales en materia de transportes y éstas, a su vez, están enmarcadas en otras de carácter macroeconómico, a la vez que cada puerto tiene asignado un papel a desempeñar dentro de un sistema nacional. Esto aplica particularmente en el caso de los puertos de primera generación y aún en los de segunda.

En estos dos casos el gobierno puede establecer políticas claras de estímulo a los operadores y prestadores de servicio o a los industriales interesados en establecer factorías en un determinado puerto. En cambio, la decisión a determinar que un puerto sea de la tercera generación, está condicionada también a factores externos respecto de los cuales la capacidad de decisión del Estado se circunscribe, en gran medida, a apoyar oportunidades atractivas para las grandes organizaciones comerciales y de transporte a fin de utilizar el puerto según los principios de la logística internacional. Una vez que el país ha precisado el papel que corresponde a cada puerto en el ámbito del desarrollo nacional, el segundo y tercer criterios son consecuencia del primero.

Anteriormente, cuando vimos la evolución del concepto de puerto, habíamos mencionado que esta evolución había sido acorde a tres generaciones, en este caso, es necesario, profundizar en una clasificación, donde podamos observar mejor estos conceptos, ya que en base a esta clasificación ubicaremos que tipo de puerto es el de Lázaro Cárdenas:

*Puertos de primera generación:* Corresponden al tipo clásico de puertos que ofrecen servicio al comercio de una región o un país. Esencialmente cumplen la función de enlace entre los modos de transporte terrestre y marítimo, pero sin que medie una presión de tiempo, continuidad y eficiencia para que se produzca tal enlace, actúan como elementos de regulación para absorber las diferencias de capacidad entre dichos modos. Los volúmenes y tipos de carga que manejan y sus posibilidades de crecimiento, están en íntima relación con las de la actividad económica y comercial de su zona de influencia o *hinterland*; por esta razón, actúan en respuesta a las demandas que les van planteando los distintos usuarios.

En la operación y planeación de su desarrollo, las consideraciones sobre las características y comportamiento de los mercados locales o regionales, son de escasa importancia o no se toman en cuenta. Igualmente limitadas son las posibilidades para la

participación de inversionistas privados que quieran utilizar el puerto para establecer sus propios negocios, recibiendo insumos por vía marítima o exportando productos por la misma vía o ambas opciones.

Este tipo de puerto se establece como respuesta a la necesidad de exportación o importación de productos asociados a proyectos de tipo regional que forman parte de políticas gubernamentales de crecimiento económico. En consecuencia, se les caracteriza más como una obra de infraestructura de apoyo al transporte y el comercio, que como un negocio.

Una vez creada la infraestructura básica y como consecuencia de la evolución de una economía regional, el propio gobierno propiciará la ampliación del puerto en la medida en que las inversiones correspondientes estén plenamente justificadas desde el punto de vista económico, más que del financiero. En la recuperación de las mismas se pretende, que los cobros que se hagan por el uso de las instalaciones portuarias cubran los gastos de mantenimiento y, que genera algún remanente para apoyar el desarrollo de nueva infraestructura de la terminal.

En cuanto a la función de servicios portuarios, éstos son, en su mayoría de carácter público, es decir, se prestan a cualquier usuario que los solicite, utilizando los muelles, las bodegas y demás instalaciones construidas por el gobierno y, de acuerdo con el volumen de carga que se maneje, tales servicios pueden ser ofrecidos indistintamente por empresas privadas o por el propio puerto.

*Los puertos de segunda generación o industriales:* Constituyen la manifestación más clara del inicio del proceso de globalización del comercio mundial, así como de la reconstrucción de la capacidad de producción industrial de los países europeos y Japón.

Este tipo de puertos puede responder a dos objetivos planteados por el país: de carácter interno, que toman en cuenta funciones de descentralización y promoción del desarrollo en regiones que ofrezcan mayores ventajas en término de crecimiento económico, y los externos, en los que se pretende participar con ofertas de ubicación estratégica respecto de los flujos de producción y distribución internacionales de bienes diversos.

Los puertos industriales constituyen unidades productivas autosuficientes, pues comprenden (además de la infraestructura portuaria básica de características tales que permitan el arribo de barcos que aprovechan las ventajas de las economías de escala) áreas adecuadas a los distintos tipos de industrias asociadas, sea en cadenas productivas o para otras de apoyo o independientes que no requieran tener frente de agua, pero que utilizan terminales de usos múltiples que cumplen el propósito de atender sus demandas de transporte marítimo.

La importancia y las posibilidades de crecimiento de estos puertos están vinculadas con el desarrollo industrial de las empresas que se asienten en él, y no tanto por el volumen de carga que manejen. La participación gubernamental en las inversiones se asocia con la realización de los proyectos de infraestructura general como el suministro de energía eléctrica, agua, drenaje, accesos carreteros y ferroviarios, etc.

La iniciativa privada participa activamente en inversiones en la construcción y explotación de industrias con y sin frentes de agua, así como de las terminales para servicio de aquellas que no cuentan con dicho frente de agua, incluidos los servicios portuarios, como la carga y descarga de barcos.

*Puertos de tercera generación o logísticos:* Estos siguen los principios de la logística internacional con respecto a rapidez, frecuencia, oportunidad y bajo costo con el que se manejan mercancías en los flujos de comercio internacional. La importancia de estos está asociada con la ubicación estratégica respecto de las corrientes de distribución internacional de carga, atrayendo dichas corrientes en procesos de concentración de volúmenes importantes de productos, lo cual los convierte en puertos concentradores.

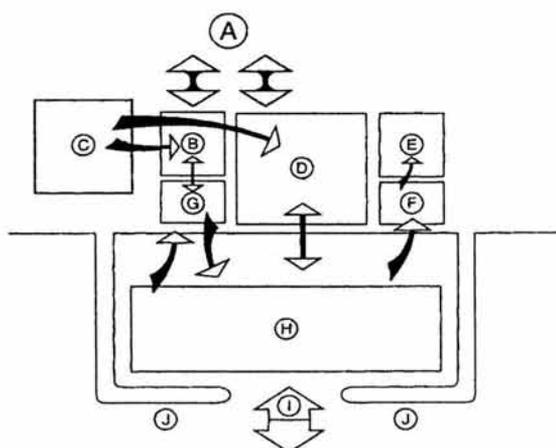
La determinación para instalar un puerto de esta generación es ajena al país donde se ubica, ya que es la conveniencia de los consorcios que participan en los flujos de comercio quienes determinan y seleccionan las rutas de acceso más ventajosas a los grandes mercados internacionales.

Con respecto a su desarrollo, el puerto, actúa como empresa realizando inversiones respaldadas por el gobierno local, para atraer organizaciones comerciales que realizan servicios logísticos multimodales, principalmente líneas navieras, que en

asociación con el puerto o por sí mismas construyen y operan terminales especializadas en el manejo de contenedores y, además, ofrecen el transporte en tierra hasta el destino final de la carga. El propio puerto propicia una coordinación con las autoridades aduanales para facilitar y hacer libre el paso de las mercancías por él.

Los elementos que constituyen un sistema portuario, son los que se indican en la Figura 2:<sup>73</sup>

**FIG. 2 ELEMENTOS DE UN SISTEMA PORTUARIO**



- A. Acceso carretero y ferroviario; eventualmente, acceso fluvial.
- B. Áreas de tierra destinadas a industrias que no demandan frente de agua pero que utilizan los servicios del puerto.
- C. Áreas de tierra para actividades de apoyo a las industrias, cuya existencia se requiere como resultado de las actividades económicas estimuladas por el puerto.
- D. Áreas de tierra destinadas a industrias, centros de almacenamiento y redistribución regional, que disponen de frentes de agua exclusivos para sus operaciones.
- E. Áreas de tierra destinadas a almacenamiento y a maniobras diversas, en relación directa con la carga y descarga de embarcaciones.

<sup>73</sup> López, Gutiérrez Héctor. *op.cit.* p. 82.

- F. Muelles de uso público que están íntimamente vinculados con las áreas de tierra mencionadas en el punto anterior.
- G. Frentes de agua destinados a una o varias industrias o actividades que, sin disponer de muelles propios, requieren de transporte marítimo.
- H. Áreas de agua destinadas a las maniobras de diversa índole de las embarcaciones que arriban al puerto.
- I. Canal de acceso al puerto.
- J. Obras de protección contra la acción del oleaje.
- K. Obras complementarias, como faros, balizas, boyas, y en general, sistemas de ayuda a la navegación.
- L. Sistemas de servicios como: bomberos, control de contaminación, vigilancia, etcétera.

De acuerdo a los elementos antes descritos de un sistema portuario, a continuación veremos que hay tres tipos de sistemas: los generales o comerciales, los especializados, y los que sirven de apoyo a un desarrollo industrial costero.

#### *Sistema portuario general o comercial.*

El puerto cumple una función de enlace y regulación. El tamaño, tipo y número de instalaciones estarán condicionados por la magnitud de los volúmenes de carga que participen en ese enlace.

Pueden incluirse en ellos tanto los puertos de primera y tercera generación; en el caso de los puertos de primera generación, el volumen de carga que manejen y sus posibilidades de crecimiento dependerán de las características de desarrollo de la zona de influencia a la que sirve el puerto, fundamentalmente por razones de costo de distribución. Su eficiencia se medirá en función de la prontitud con que se lleva a cabo la transferencia de la carga del barco a tierra o viceversa, para reducir a un mínimo de tiempo la permanencia del barco en el puerto, así como de sus posibilidades para asegurar una regulación, mediante almacenamiento en patios y bodegas, cuya característica principal sea absorber la diferencia de capacidad entre los modos de transporte citados.

Para el caso de los puertos de tercera generación, los volúmenes de carga que muevan y su potencial de desarrollo se derivarán de sus posibilidades para atraer flujos internacionales de carga como consecuencia de su ubicación estratégica respecto de las corrientes internacionales de comercio marítimo. A partir de una ubicación adecuada dichas posibilidades dependerán de la forma como satisfagan las demandas de las grandes corporaciones internacionales para acceder a los mercados en condiciones de oportunidad y precio competitivos.

Además de la disponibilidad de infraestructura y equipamiento especializado para el manejo de contenedores y de sistemas de conexión multimodal, la eficiencia del sistema radica en una organización operativa combinada de prestadores de servicios y autoridades que hagan posible el flujo casi continuo de mercancías a la salida del puerto hacia el interior, o, en el caso de la transferencia por vía marítima, hacia patios alimentadores.

En algunos casos el puerto puede actuar como receptor de insumos requeridos por plantas procesadoras situadas tierra adentro, en los que tales insumos se suministran de acuerdo a los principios de la entrega oportuna o justo a tiempo, que les permita optimizar la combinación producción continua con un mínimo de inventarios.

#### *Sistemas portuarios especializados.*

La principal característica de estos sistemas es que el flujo de la carga ocurre preponderantemente en un solo sentido. En este sentido se incluyen:

- Para el manejo de minerales.
- Los destinados al embarque o desembarque de petróleo crudo y derivados (petroleros).
- Sistemas de apoyo de la pesca (pesqueros).
- Los utilizados para el servicio del turismo náutico.

En los tres primeros, y en menor grado en el último, el puerto adopta el carácter de punto de embarque o terminal más que de un intermediario de un sistema de transporte.

a) Puertos minerales y petróleo.- Los sistemas por donde se manejan los graneles minerales y el petróleo, tienen el rasgo común de mover grandes volúmenes de carga, lo que ha conducido a modificaciones sustanciales en el concepto tradicional de puerto, en lo que se refiere a las necesidades de protección y profundidad. A esta situación se suma el hecho de que, en el caso de los puertos exportadores, se busca que estén lo más cerca posible de su sitio de producción.

Para el manejo de minerales, los puertos, requieren de instalaciones fijas para la carga de los barcos, el tamaño de las embarcaciones obliga a disponer de profundidades que superan frecuentemente los 14 metros, en otros casos como el de Lázaro Cárdenas que tiene una profundidad de 16.50 metros, lo cual ha creado la demanda de establecer este tipo de terminales en sitios donde, además de la cercanía al sitio de explotación del mineral, se disponga en forma natural de tal profundidad, independientemente del tipo de protección que se aplique en contra de la acción del oleaje.

Puertos pesqueros: Sus características de ubicación y tamaño están condicionadas por el tipo de pesca que practique la flota que los sirve. Puede afirmarse que su zona de influencia quedará determinada en términos de las áreas en que pesquen los barcos que descarguen en ese puerto. Sus características y tamaño serán función del destino final de las capturas, sea que se consuman como producto fresco o se le dé algún procesamiento industrial, como la congelación o el enlatado.

Puertos turísticos: En este hay dos vertientes, los destinados a la recepción de buques de pasajeros, y los usados por embarcaciones menores de recreo. En caso de los cruceros, llevan a un conjunto significativo de turistas a tocar varios puertos en su recorrido, en este tipo de tránsitos, el puerto donde se inicia el crucero es también el punto terminal, mientras que el resto de los puertos tocados funcionan únicamente como puntos de escala. La dimensión de estos puertos obedece exclusivamente al número de cruceros en arribo simultáneo y su correspondiente desembarque de pasajeros.

Por lo que toca a los puertos turísticos para embarcaciones pequeñas, conocidos como marinas, estos son destinados únicamente a consideraciones turísticas y de desarrollo inmobiliarios asociados, no vinculadas a cuestiones de distribución, regulación o transporte tierra adentro.

### *Sistemas portuarios industriales.*

Se trata de un conjunto de instalaciones portuarias y de infraestructura general que sirven a zonas industriales costeras. En este caso, nuevamente cambia el papel del puerto, transformándose en un elemento de apoyo más que de enlace y regulación. La magnitud del sistema se prevé para responder a diversos procesos de desarrollo a plazos largos, planteándolo por módulos que respondan a niveles de oferta en el tiempo, anticipándose, por razones de mercado, a la saturación de la etapa anterior. Las dimensiones del puerto responden a la necesidad de recibir materias primas en barcos de gran porte, para aprovechar economías de escala.

El puerto recibe principalmente materias primas, y en menor grado, productos semielaborados y terminados, para su distribución regional. En el área industrial adyacente, estos productos son transformados o almacenados para su exportación posterior, principalmente en el puerto, aunque también puede hacerse tierra adentro. Esto es, los movimientos por el puerto constituyen el inicio de un proceso industrial o el de uno de comercio, pero no propiamente uno de transporte.

En 1993, México contaba con sólo 73 puertos, para 1995, el Sistema Portuario Nacional contaba con graves problemas en términos de productividad, calidad de los servicios y capacidad instalada. Se contaban con 87 puertos comerciales, industriales y turísticos y 10 terminales especializadas en petróleo y minerales.

Hasta hoy, el sistema portuario nacional se encuentra formado por 89 puertos y 19 terminales, habilitados como tales, de los cuales 108 son de cabotaje, 62 son de altura, 77 tienen actividad pesquera, 38 turística, 19 petrolera y 43 comercial. De los cuales 97 son marítimos y 11 son fluviales.

En el período de 1991 al 2003 se ha visto observado una evolución de la carga comercial manejada en el sistema portuario como se observa en la tabla 1.

Tabla 1

**MOVIMIENTO DE CARGA COMERCIAL EN EL SISTEMA PORTUARIO  
1991-2003<sup>74</sup>**

<b>AÑO</b>	<b>MILES DE TONELADAS</b>
1991	174, 282, 689
1992	182, 008, 509
1993	183, 450, 642
1994	185, 374, 903
1995	186, 261, 460
1996	208, 581, 691
1997	219, 652, 794
1998	237, 379, 967
1999	231, 440, 430
2000	244, 252, 371
2001	244, 430, 502
2002	253, 045, 873
2003	262, 846, 348

Fuentes: SCT. Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2001. México, 2001. p. 112.

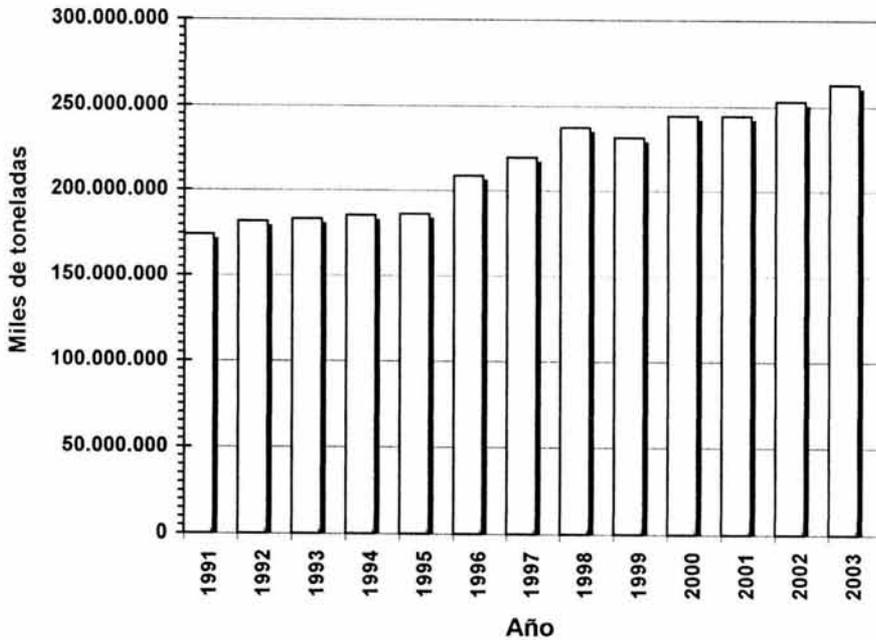
\_\_\_\_\_. *Informe Estadístico: Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros*. Enero- diciembre, 2002-2003. p.2.

Este movimiento de carga a través de los litorales del Golfo de México y del Pacífico, ha tenido una evolución, que como podemos observar en la gráfica 1, ha ido aumentando el volumen de carga manejada a través de los puertos.

<sup>74</sup> Se incluye, carga general, granel agrícola y mineral, fluidos, petróleo y derivados, de altura y de cabotaje.

GRAFICA 1

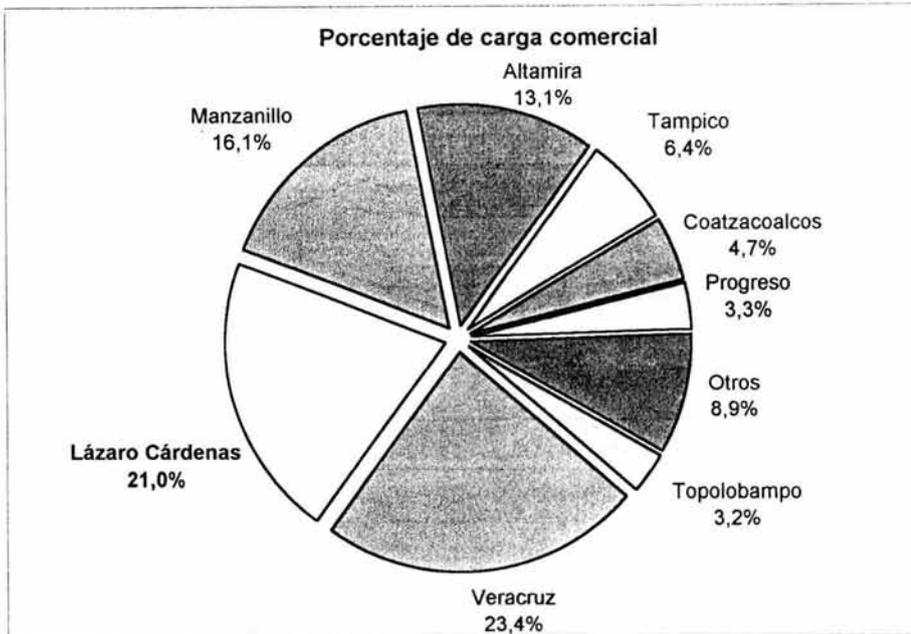
Evolución de movimiento de carga 1991-2003



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a las cifras de la tabla 1.

Dentro de los puertos que tienen mayor participación en el comercio exterior, por el porcentaje de carga comercial manejada se encuentran, para el año 2002: Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Altamira, Tampico, Coatzacoalcos, como se muestra en la gráfica 2. Donde podemos observar, que en el año 2002, el Puerto de Lázaro Cárdenas ocupaba el segundo lugar, después de Veracruz, en cuanto a su participación en el comercio exterior, lo cual lo convierte en un puerto líder al ser uno de los puertos que concentra más carga.

GRAFICA 2

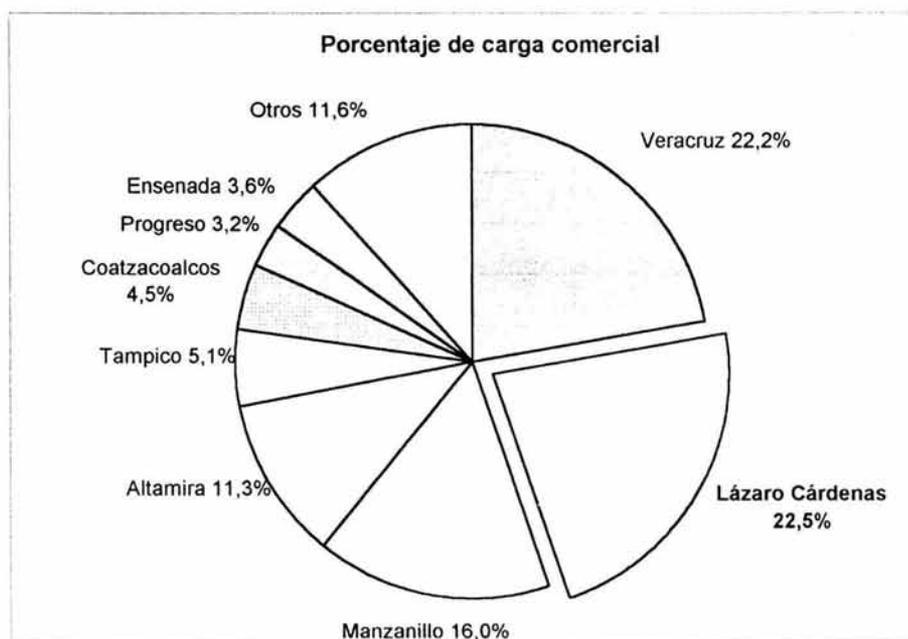


Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Muy buenos resultados para puertos de México". Puertos de México, Año 1, Núm. 1, 18 de febrero de 2003. p. 5.

Las políticas de apertura comercial y privatización portuaria aplicadas en nuestro país, han traído el fenómeno de concentración de carga, en sólo cinco puertos de las costas nacionales (Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Altamira y Tampico) que precisamente se ubican al norte de México y cercanos a maquiladoras o centros industriales con productos que se comercian a Estados Unidos, Europa, Asia o Medio Oriente. En este sentido, la reestructuración y privatización portuaria de los noventa vino a consolidar tal tendencia, la cual no es exclusiva del país, sino que forma parte de los procesos globales.

Sin embargo para el año 2003, el Puerto de Lázaro Cárdenas incremento su volumen de carga, teniendo la siguiente participación (gráfica 3).

GRAFICA 3



Fuente: SCT. *Informe Estadístico...* 2003. p.7.

Teniendo una mayor concentración de carga, los cinco puertos mencionados anteriormente. Dichos puertos juegan un papel estratégico en la nueva economía mundial, mientras que el resto de ellos, son poco viables debido a que no reúnen las sofisticadas condiciones para la competencia mundial. Algunos otros puertos deberán aspirar, a servir eficientemente como alimentadores de los puertos mundiales. Dichos puertos no resultan ser tan atractivos o competitivos debido a que cuando fueron construidos, sólo se tomo en cuenta la visión local, y en muchas ocasiones ni siquiera correspondió a criterios comerciales. Aun cuando en nuestro país ha sido notable la modernización de sus puertos, existe un mayor reto: la globalización económica.

Así los puertos deben responder a ciertas exigencias tales como: muelles más largos, canales de navegación más profundos y equipamiento más moderno, debido al gran calado de los buques, por ejemplo, el PostPanamax, de gran dimensión que exige muelles de más de 300 metros de largo y grúas que faciliten la carga y descarga de contenedores estibados en la embarcación de cerca de 50 metros de ancho.

## 2.4.1 Mercados Portuarios

El concepto de mercado portuario para los países de América Latina es nuevo debido a los cambios que han sufrido y han dejado de cumplir una función de simple transferencia. Anteriormente no eran tan acentuadas las consideraciones relativas a la eficiencia, el rendimiento y la oportunidad para llevarla a cabo, ni la exigencia de una relación de continuidad operativa casi inmediata entre dichos modos.

Tampoco existía la posibilidad de asociar al puerto con otros servicios de tipo comercial que agregaran valor a la transferencia de mercancías, o la de realizar funciones de transformación industrial integrados a cadenas productivas y de distribución, para hacer más competitivas a las empresas comercializadoras de la producción resultante.

Actualmente, el universo de los mercados portuarios plenamente desarrollados y los sistemas de transporte a los que se integran adoptan las siguientes características:<sup>75</sup>

✓ El concepto de puerto como simple punto de transferencia de servicio público ha cambiado por el de un conjunto de terminales, manejadas por operadores privados en forma integral o sólo ofreciendo los servicios, pero siempre en relaciones específicas y particulares con los distintos clientes de ellas, sean agentes internacionales de carga, las propias líneas navieras o cualquier representante del dueño de la carga.

✓ La conceptualización total de dichos mercados, que gira alrededor de los flujos de carga contenerizada a gran escala. Los avances tecnológicos en materia de transporte, de equipamiento portuario, en los sistemas operativos, en los servicios logísticos, etcétera, han tenido que adaptarse a esta nueva forma de comercio, diseñando las reglas de competitividad acordes con tales flujos.

✓ El tamaño del mercado y su dinamismo están en relación directa con la ubicación del puerto respecto de los grandes flujos de comercio internacional, así como del potencial productivo y de consumo de zonas accesibles a él, mediante adecuadas conexiones terrestres, ferroviarias o por servicios marítimos alimentadores oportunos y eficientes.

---

<sup>75</sup> Macdonel, Martínez Guillermo. *op.cit.* p. 563.

✓ Los puertos y las terminales especializadas desarrollan intensos programas de promoción y comercialización, para atraer reembarques y reunir, como negocio grandes volúmenes de carga. Además, pretenden formar parte del grupo exclusivo de puertos que concentran volúmenes significativos de carga internacional en contenedores –la importancia se mide principalmente por el número de contenedores manejados anualmente-. A estos puertos llegan los buques más grandes especializados y modernos de las principales líneas navieras del mundo, formando cadenas logísticas en la que, al menos uno de sus extremos es un centro de concentración de carga tierra adentro, mientras que el otro es el propio puerto.

✓ Las cargas a granel pueden o no formar parte del universo comercial del puerto y, en todo caso, su atención constituye un factor de atracción adicional pero no fundamental. Así se integrarían en la filosofía general de servicio, junto con otras modalidades, como puede ser la de dar valor agregado a las cargas que pasan por él o apoyar distintos procesos industriales, desde la recepción de insumos hasta el envío de productos terminados.

✓ El tiempo de tránsito por la terminal portuaria se ha reducido gracias a la implantación de sistemas de trámite, especialmente el aduanal, con soportes de teleinformática, independientemente de que el puerto sea el punto donde se inicie la distribución directa al cliente de la carga o se conecte al transporte terrestre, en una terminal de alta eficiencia inmediata al puerto, para luego seguir hacia un centro de concentración de carga tierra adentro.

✓ De acuerdo al tamaño del mercado, existe una notable competencia, sea entre terminales de un mismo puerto o entre puertos vecinos. En esta competencia se involucran en forma integral no sólo el conjunto total de servicios en el puerto, sino también los relacionados con todo el proceso logístico, particularmente los de transporte terrestre, los centros de consolidación y concentración de carga, así como los servicios alimentadores directos al puerto, sean de transporte marítimo o terrestre.

✓ Los beneficios totales del puerto se miden en función del volumen total de negocios realizados por él, derivados de la explotación de sus activos, constituidos principalmente por la tierra, las instalaciones y los frentes de agua, así como de las

participaciones en los diversos negocios realizados en el puerto por operadores, comercializadores y prestadores de servicios.

✓ La autosuficiencia financiera, en términos de contar con los recursos para seguir desarrollando el puerto, se aplica principalmente a la preparación de tierras y frentes de agua para que grupos privados realicen las inversiones correspondientes a las terminales e instalaciones especializadas de carga, negocios conexos y servicios diversos. Otra modalidad es que sea el propio puerto quien se encargue de la ejecución de los trabajos, previo contrato con la futura empresa operadora y explotadora de las instalaciones.

✓ El puerto afronta el mantenimiento de obras e instalaciones de uso común, siempre y cuando no existan conceptos en este renglón que, por su cuantía, rebasen la capacidad financiera del puerto o que pudieran traducirse en un encarecimiento de los cobros a los usuarios directamente involucrados. Por otro lado, es frecuente que las grandes obras –tales como dragados de ampliación, rompeolas y, en general, aquellas destinadas a dar servicio a todo el puerto y que nos son susceptibles de recuperarse a corto plazo o de ser financiadas con capital privado– corran por cuenta, parcial o total, de la autoridad gubernamental a la que esté vinculado el puerto.

Las características antes descritas corresponden a mercados portuarios plenamente desarrollados, como ocurre en el caso de la mayoría de los países europeos, los Estados Unidos, Singapur o Japón.

En el caso mexicano, no existe una tradición marítima, por lo que aún no podemos afirmar que exista un mercado portuario como tal, sin embargo, con el proceso de modernización de los puertos abrió la posibilidad de que exista una amplia intervención del sector privado en el desarrollo portuario, lo cual ha hecho que estos ofrezcan un perfil totalmente distinto al que se tenía en 1985, desde 1993 los puertos han dejado de ser concebidos por usuarios, operadores y autoridades como infraestructura y han pasado a ser centros de negocios, podemos decir, que se le está dando una importancia al transporte marítimo en la integración de cadenas comerciales, si queremos llegar a consolidar un mercado portuario nacional ese proceso de transformación, tiene que seguir respondiendo a las demandas de la economía mundial.

Podría pensarse que después de la llamada reforma portuaria comenzó una abierta competencia entre los puertos del país, pero en realidad ingresaron a un esquema de crecimiento, donde se tiene que responder a las necesidades de los mercados con las ventajas que cada acceso marítimo pueda ofrecer en lo individual o en asociación con otros puertos de México.

## CAPITULO III ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL LÁZARO CÁRDENAS

### 3.1 Historia del Puerto de Lázaro Cárdenas

La historia de este puerto es realmente corta, ya que su nacimiento no se remonta a los años precolombinos o de la Colonia como en el caso de Veracruz o Tampico, el nacimiento de este puerto se ubica apenas en la tercera década del siglo pasado. Sin embargo, a principios del siglo XVI los españoles habían ubicado el sitio ideal para establecer un astillero desde el cual partirían las expediciones de exploración de las costas del continente americano, pero también las que iniciarían una nueva ruta comercial entre Oriente y Occidente.

Ese sitio elegido por los españoles en 1521 fue el de Zacatula, un lugar que a la fecha conserva el mismo nombre y está ubicado en la margen izquierda del delta del río Balsas, es decir en la misma micro zona donde ahora opera el Puerto industrial y comercial de Lázaro Cárdenas.

Es claro que la ubicación geográfica y las condiciones fisiográficas que decidieron la construcción del puerto michoacano, habrían sido las mismas que impulsaron a los españoles de aquella época para instalar aquí mismo su planeado astillero. No pudo haber sido la elección de los exploradores y marinos españoles un asunto casual.

En la Tercera Carta de Relación de Hernán Cortés, enviada a Carlos V, en 1522, relata la manera de arribar a la Mar del Sur (ya que dentro de su avanzada expansionista, se conjuntaban la estrategia militar con la visión económica), dando cuenta del primer astillero que se estableció sobre las costas del Pacífico, en el poblado de Zacatula (actualmente del Estado de Guerrero, fronterizo con Michoacán), por el convencimiento de que la exploración de la Mar del Sur era de tanta importancia que ameritaba la construcción de carabelas y bergantines para seguir la costa.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup> Cargo Noticias. Boletín del Puerto de Lázaro Cárdenas. "Trazado casi 500 años atrás: El destino alcanza al Puerto de Lázaro Cárdenas". Año 1, Núm. 1. Diciembre de 2001. p. 12.

Para esta primera actividad de construcción naval se habían enviado cuarenta españoles, entre ellos maestros y carpinteros de ribera y aserraderos, herreros y hombres de la mar. Se habían previsto también herrajes, velas y accesorios para los navíos. En rigor, nacía en la desembocadura del Balsas en el Pacífico, o inmediatamente junto a ella, la industria de construcción naval a menos de un año de la caída de México-Tenochtitlán. Este hecho fue considerado por Hernán Cortés como "la mayor cosa y en que más servicio redundaría después de haber descubierto Las Indias".<sup>77</sup>

Desgraciadamente, algún tiempo después y por problemas diversos, se destruyó el primer asentamiento industrial naval, con un enfoque estratégico de desarrollo socio-económico hacia el exterior. Pronto los españoles abandonaron el puerto en la desembocadura del río Balsas para asentar su actividad naval en un nuevo sitio conocido como Santa Lucía, una bahía amplia y bien abrigada donde ubicaron el astillero, junto a un poblado indígena llamado Acapulco.

En 1521, el poblado de Zacatula no se limitaba a las dimensiones del poblado actual, y es probable que el astillero haya sido construido a unos cientos metros más al Sur, en la bahía que hoy se conoce como Petatalco. Lugar que incluso fue considerado en su momento como apropiado para construir el Puerto de Lázaro Cárdenas. De esa manera, es que la micro zona del delta, permaneció prácticamente virgen desde entonces.

La región en donde se ubica el Puerto de Lázaro Cárdenas era conocida como "Los Llanitos" y formaba parte del Municipio de Arteaga en el Estado de Michoacán de Ocampo. En 1932, se le otorgó el rango de tenencia, con el nombre de Melchor Ocampo. Es en 1947, cuando el Congreso del Estado decreto la creación del Municipio Melchor Ocampo del Balsas y hasta 1970 es cuando el Municipio cambia por el actual nombre Lázaro Cárdenas, en honor al General revolucionario michoacano que fuera Presidente de la República Mexicana.<sup>78</sup>

Desde principios del siglo XX la zona de la desembocadura del río Balsas en el Pacífico, donde limitan los Estados de Michoacán y Guerrero, era ya motivo de atención

---

<sup>77</sup> Cortés, Hernán. *Cartas de Relación*. Edit. Porrúa. 8ª. Ed. México, 1975. p. 170.

<sup>78</sup> Anda, Gutiérrez Cuauhtémoc. *op.cit.* p. 192.

por la riqueza de sus yacimientos ferríferos. El descubrimiento de ricos yacimientos de hierro en el Estado de Michoacán fue la base estratégica de desarrollo para instalar el puerto industrial y la Siderúrgica más importante del país en esa zona costera.

En el año de 1938, se iniciaron los estudios para determinar la ubicación del puerto y estos finalizaron en los años cincuenta. A principios de la década de los sesenta el Gobierno Federal inició la construcción de la Siderúrgica de Lázaro Cárdenas Las Truchas y la del Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas un gran complejo urbano, industrial y portuario. Estas obras han sido consideradas en el país como las más relevantes del decenio en cuanto a la promoción e inversión industrial se refieren.

El área para construir dicho puerto fue seleccionada al aprovechar el conjunto de las ventajosas características fisiográficas de la zona del delta del Balsas, la cercanía con los yacimientos ferríferos y su estratégica ubicación geográfica para el comercio marítimo; además de contar con grandes superficies para el establecimiento de grandes empresas. Así fue como el Programa de Desarrollo Regional por Cuencas Hidrológicas, a través de la Comisión del Río Tepalcatepec (1947) y, posteriormente, la Comisión del Río Balsas, impulsaron proyectos para la explotación del mineral y su transformación en acero y productos derivados.<sup>79</sup>

Bajo la administración del Presidente López Portillo, se planteó el Programa de Puertos Industriales, considerando al Puerto de Lázaro Cárdenas como pieza esencial de este programa que fue iniciado bajo la administración del Presidente Díaz Ordaz. Dicho programa tenía como objetivos: desarrollar facilidades portuarias modernas para fomentar el surgimiento de nuevos polos de desarrollo distantes a los del centro del país, la creación de nuevas industrias, mejorar los niveles de vida de la población, apoyar la expansión de la actividad industrial e impulsar el crecimiento de la economía del país.<sup>80</sup>

Sin embargo, sólo en 1969 se presentó un proyecto completo para desarrollar una planta siderúrgica que aprovechara los insumos provenientes de la Mina (Las Truchas) y,

---

<sup>79</sup> González, Gómez Ovidio y Martner, Peyrelongue Carlos. *Problemas de Conectividad en el Puerto de Lázaro Cárdenas*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica Núm. 35. México, 1992. p.4.

<sup>80</sup> Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas. *Programa Maestro de Desarrollo Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas*. México, 2000. p.4.

en 1971, se autorizó la construcción de la primera etapa de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas- Las Truchas (Sicartsa).

A partir de ese momento se planteó la necesidad de dotar a esta nueva planta industrial de un muelle de minerales para el aprovisionamiento de insumos y de distribución de productos por vía marítima. Se esperaba que un desarrollo siderúrgico de gran envergadura, como la planta de Sicartsa, propiciara la localización de empresas afines y/o complementarias en la región, en especial las de la rama metalmeccánica. El objetivo era crear una industria o rama industrial integrada.

En el año 1973, es cuando la Secretaría de Marina construyó las escolleras, el muelle de metales y minerales para el servicio de la Siderúrgica, el muelle municipal, el faro, obras de señalamiento y espigón de Burras, se iniciaron los trabajos de dragado para formar los canales de acceso e interiores del puerto y las dársenas de ciaboga, asimismo, se creó una reserva de 3,397 hectáreas, dando así nacimiento al polo de desarrollo portuario industrial y comercial más importante de México en el Océano Pacífico.

Se planteó la construcción de un puerto de altura, que además de dar servicio a la nueva Siderúrgica, fuera parte del proceso de detonación para un polo de desarrollo en una zona que hasta entonces se encontraba poco habitado, adicionalmente, el lugar presentaba condiciones adecuadas que permitían disminuir los costos de dragado de construcción y mantenimiento, como son la ubicación de una fosa marina frente al canal de acceso al puerto, los canales de agua naturales, condiciones climatológicas que permitían esperar altos coeficientes de operatividad, grandes extensiones de frentes de agua y posibilidades para convertirlo en el puerto con mayor profundidad de todo el país. De manera paralela, con el apoyo del Programa de Puertos Industriales, se construyen los bordes de las Islas de Cayacal y de Enmedio. De tal manera, que el 31 de mayo de 1974, es habilitado como puerto de actividad preponderantemente industrial.

A finales de la década de los setenta, se inició la construcción de la infraestructura y la instalación de los equipos y servicios portuarios; como son las escolleras, canal principal, dársenas de ciaboga y principalmente el muelle de metales y minerales, terminal de fertilizantes, de contenedores, la terminal granelera y petrolera, y la terminal de usos

múltiples, se instalan las plantas industriales: NKS, PMT, FERTINAL, PEMEX y se inicia la segunda etapa de SICARTSA.

El Gobierno Federal, había concebido la creación de un polo de desarrollo regional que, por su ubicación en el litoral del Pacífico, hiciese intervenir la actividad del puerto con el desarrollo de la industria local. Así se generó el proyecto de puerto industrial de Lázaro Cárdenas, creando una infraestructura industrial asociada a la infraestructura marítima. Grandes empresas con acceso a sus propios muelles.

En el período de 1976 a 1982, bajo el Programa de Puertos Industriales, recibe un gran fortalecimiento, así como entre otras obras de infraestructura, termina su canal principal, la dársena principal de ciaboga, las escolleras, se inicia y termina la construcción de silos para el manejo de granos, asimismo, se habilita como puerto pesquero.

En la década de los setenta, los proyectos regionales cobraron un auge desconocido hasta entonces. En esa época el Estado Mexicano asumió plenamente el concepto de polo de desarrollo como estrategia para inducir actividades económicas y elevar el nivel de vida de los habitantes de regiones estancadas, ubicadas fuera de los circuitos de acumulación y reproducción del capital. Actuando no sólo como promotor, sino que también intervino en la inversión y gestión de estos polos.

Así tenemos que por constituirse en elemento indispensable para la integración económica con otras regiones del país, destaca la de los enlaces terrestres, en la década de los setenta se complementó y mejoró el tramo carretero Lázaro Cárdenas–Zihuatanejo–Acapulco, permitiendo al puerto vincularse al gran mercado de la zona Centro, en especial al Distrito federal y a los estados de México y Morelos. También se construyó el tramo Lázaro Cárdenas–Ciudad Altamirano, que permitió una comunicación más directa con Toluca, Hidalgo y Querétaro. Al igual que el tramo carretero Lázaro Cárdenas–Nueva Italia, que conectó al puerto con el resto del Estado de Michoacán. Otra obra de importancia fue la construcción de la infraestructura ferroviaria entre Lázaro

Cárdenas y Nueva Italia con la que se enlazó a la red de la Ciudad de México y la región central.<sup>81</sup>

A sólo unos cuantos años de haberse iniciado la tarea de construcción del puerto, el sitio había ganado ya reconocimiento como un complejo portuario e industrial. Grandes industrias del ramo siderúrgico, metalmecánica y de fertilizantes operan y aprovechan las ventajas del puerto desde entonces.

En 1993, se decreta la nueva Ley de Puertos que da origen a la creación de las administraciones portuarias integrales, la concesión del Puerto de Lázaro Cárdenas fue otorgada a la Administración Portuaria Integral el 06 de mayo de 1994 para tomar en sus manos la administración de este puerto.

Durante la administración del Presidente Ernesto Zedillo se construyó el muelle para la recepción de carbón de la planta termoeléctrica de la Comisión Federal de Electricidad de Petacalco, se profundizó el canal de acceso y dársena de ciaboga a 16.5 metros lo que permite la recepción de buques de hasta 150 mil toneladas de desplazamiento.

La inversión y desarrollo del puerto industrial de Lázaro Cárdenas fue realizada por el Gobierno Federal, quien realizó cuantiosas inversiones para promover la creación de un puerto de grandes dimensiones para dar servicio a las industrias que se instalarían en el mismo.

En la actualidad el Puerto de Lázaro Cárdenas está considerado como un acceso marítimo privilegiado por su estratégica ubicación geográfica para el comercio internacional; por su excepcional disponibilidad de recursos naturales, energéticos y de infraestructura, y por la extensa superficie de su emplazamiento de poco más de seis mil hectáreas, para atender la demanda de espacios destinados a la instalación de industrias y empresas de todo tipo, y para satisfacer requerimientos de tecnología de largo plazo del transporte marítimo internacional.

---

<sup>81</sup> González, Gómez Ovidio y Martner, Peyrelongue Carlos. *op.cit.* p.8.

Enclavado en una zona que cuenta con importantes actividades agrícolas, mineras, industriales y de servicios, el puerto promueve la integración industrial, fortalecer la capacidad exportadora y actúa como centro de producción y distribución de productos destinados al consumo interno.

De esta manera las características generales de lugar planteaban las condiciones de éxito en la operación del puerto por lo que en poco tiempo se sumaron a la actividad siderúrgica y de fertilizantes, la principal instalación de forja y fundición del país de la empresa NKS, y la recién extinta empresa PMT, que construía tuberías de acero sin costura, las cuales convirtieron a Lázaro Cárdenas en el puerto industrial de mayor relevancia en México por el volumen de carga que manejan anualmente las industrias que en él se encuentran instaladas.

### 3.1.1 Localización geográfica y zona de influencia

El puerto industrial de Lázaro Cárdenas se encuentra enclavado en una región conformada por los Estados de Michoacán, Guerrero, Querétaro, Estado de México, Distrito Federal y Morelos. En esta zona se desarrolla una gran actividad portuaria, comercial e industrial que dispone además de un atractivo turístico a sólo 45 minutos del de Ixtapa Zihuatanejo.

MAPA 1



El puerto se encuentra ubicado en la desembocadura del Río Balsas sobre las áreas que anteriormente formaban las Islas del Cayacal y del Palma, cuenta con grandes superficies para el establecimiento de todo tipo de industrias. Las coordenadas geográficas del puerto son: 17°56'32" latitud Norte y 102°11'19" longitud Oeste.

La inmejorable posición de este puerto, favorece el acceso a las naciones de la Cuenca del Pacífico y permite participar en las cadenas de transporte más desarrolladas. En términos de ubicación geográfica estratégica, la API de Lázaro Cárdenas considera que el puerto desarrolla su competitiva posición para situarse como un *puerto hub* o *pivote*, es decir un punto de concentración y distribución de cargas y mercaderías para atender las oportunidades abiertas por los tratados de libre comercio de los cuales nuestro país es parte.

MAPA 2



Tiene acceso a los mercados de la Cuenca del Pacífico con rutas de navegación a puertos como Hong Kong, Yokohama, Singapur, Australia y Calcuta, y en el mismo litoral con los puertos de Vancouver, Los Angeles, Long Beach y Valparaíso, primordialmente.

### 3.2 Características del Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas

El puerto industrial se caracteriza básicamente por las grandes inversiones, cuya vinculación permiten la creación de cadenas productivas entre las industrias instaladas. Debido a su magnitud y complejidad el desarrollo de este tipo de puertos ha disminuido en contraste con los puertos comerciales. Sin embargo, el retorno de la inversión en el largo plazo se vuelve más rentable debido a que los clientes y el volumen de carga se convierten en un mercado cautivo.

Los puertos industriales son también conocidos en el ámbito internacional como Áreas de Desarrollo Marítimo Industrial y se han concebido como zonas planificadas y coordinadas para promocionar el desarrollo de grandes complejos industriales que buscan los siguientes objetivos: generar economías de escala; generar empleos en zonas poco habitadas o con escasa posibilidad de desarrollo; aprovechar la materia prima en las inmediaciones del puerto; generar economías en el costo de la transportación de la materia prima, manejo de carga y distribución de sus productos; aprovechar su localización geográfica que permite un fácil acceso a los mercados nacionales e internacionales.<sup>82</sup>

Usualmente los complejos marítimos industriales deben contar con acceso marítimo y profundidad suficiente que permita la utilización de embarcaciones que transporten grandes volúmenes de carga lo cual les permite ser económicamente rentables. Adicionalmente deben estar localizados en puntos estratégicos donde se tenga fácil acceso a centros de consumo regionales o conectados por otros medios de transporte para distribuir su producto terminado a otros países.

Para alcanzar dichos objetivos estos puertos deben contar cuando menos con las siguientes características: fácil acceso a las principales rutas comerciales; mercados reales y potenciales y vías de comunicación eficientes; amplias extensiones de terreno que cuentan con la infraestructura necesaria para la instalación de diversos tipos de industrias; disponibilidad de mano de obra; disponibilidad de agua en abundancia, materia

---

<sup>82</sup> APILAC. p.15

prima y acceso a frentes de energía eléctrica, disponibilidad de infraestructura urbana, cultural, recreativa y centros de educación aceptables.

Cuando por el tipo de industrias se realizan movimientos de grandes volúmenes de insumos de productos o de ambos, les conviene a las industrias localizarse en sitios con frente de agua para recibir directamente en la planta la materia prima que requieren, o para cargar a embarcaciones con sus productos directamente de su planta.<sup>83</sup>

También existe el tipo de industrias que no manejan grandes volúmenes de mercancías y que están orientadas en su mercado a la exportación de sus productos a diversos países, o la recepción de insumos para darles valor agregado, a las cuales les interesa localizarse en lugares próximos a un puerto.

Actualmente, el Puerto de Lázaro Cárdenas, es el primer puerto comercial a nivel nacional que moviliza mayor volumen de mercancías excluyendo al petróleo.

---

<sup>83</sup> Bustamante, Ahumada Roberto. *op.cit.* p. 124.

### 3.2.1 Infraestructura portuaria

Entre los factores que más pesan en la elección de un puerto, los usuarios del puerto insisten en la productividad y el costo del puerto, las conexiones terrestres y los servicios auxiliares, ya que todos ellos afectan la competitividad de las mercancías en los mercados internacionales. Entre las variables que se deben evaluar se encuentran: la calidad de gestión y la productividad del puerto; el funcionamiento de las aduanas; y las actividades de diversificación de los puertos.

El puerto tiene una superficie total de 4 mil 877 hectáreas, con dimensiones que pueden satisfacer requerimientos de tecnología de largo plazo del transporte marítimo internacional, para prestar servicios competitivos, lo mismo que atender la demanda de espacios para la instalación de industrias y empresas de todo tipo.

Los servicios que puede ofrecer este puerto a los mercados a los que puede acceder, están determinados por la infraestructura física. En el momento en que surgen los adelantos tecnológicos muy pocos reconocen su importancia para el transporte marítimo.

Las instalaciones del puerto, están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas en un puerto industrial y comercial de su magnitud. El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas y fluidos. Tiene infraestructura especializada para la recepción de todo tipo de cargas de exportación, importación y en tráfico de cabotaje.

La infraestructura portuaria está conformada por obras marítimas divididas en portuarias, de protección playera y de mar adentro. Las primeras se relacionan con la construcción y operación de un puerto, e incluyen a las obras interiores, exteriores y dragados. Las construcciones interiores son tales como los muelles, bodegas, patios, etc.; las exteriores abarcan rompeolas y escolleras, que protegen al puerto del oleaje e impiden el paso de sedimentos; en tanto el dragado, es el movimiento del material submarino del

fondo y su depósito por medios artificiales, con el objeto de habilitar las zonas de navegación para las embarcaciones.

Los rompeolas y los espigones, componen las obras de protección playera. Las obras mar adentro, la integran principalmente las plataformas y boyas. A continuación se describe la infraestructura marítima portuaria con la que actualmente cuenta el recinto portuario:<sup>84</sup>

**Accesos al puerto:** La bocana, el canal de acceso y los cuatro canales de navegación secundarios del puerto cumplen con las normas internacionales de seguridad. La longitud total de los canales es de 7,284 metros lineales, con profundidades de 10, 12, 14 y 16.80 metros de referencia al nivel de bajamar media inferior (N.B.M.I).

Para proteger la navegación interior del puerto y la estadía de las embarcaciones en las terminales portuarias, se construyeron dos escolleras con base de enrocamientos, las cuales por su ubicación se denominan Escollera Este y Escollera Oeste, y están localizadas en la bocana del puerto y cuentan con longitudes de 220 y 290 metros respectivamente, asimismo cuenta con una construcción de 2,566 metros de protección marginal en la costa para proteger las instalaciones del recinto portuario. El fondeadero del puerto se ubica al sur del puerto, cuenta con un área de 4,528 hectáreas.

**Áreas terrestres:** Cuenta con terminales especializadas y dos terminales de usos múltiples y un área destinada para la instalación de una terminal especializada de contenedores, gas natural, terminal Roll on & Roll off y una tercera terminal de usos múltiples así como la instalación de un astillero de embarcaciones menores, con un muelle marginal de 72 metros lineales.

**Áreas de maniobras:** En su interior cuenta con dos dársenas: Dársena principal o de Ciaboga y Dársena Comercial de 700 y 530 metros de diámetro con 16.5 y 14 metros referidos al nivel de bajamar media inferior de profundidad, [faltando por construir la dársena de maniobras que se localizará al final del canal norte].

---

<sup>84</sup> APILAC. *op.cit.* p.25.

Cuenta con 1,547 hectáreas de superficie para el establecimiento de plantas industriales, comerciales y de servicios, que no requieren frentes de agua para la construcción de muelles, y 1,317 hectáreas para industrias e instalaciones que requieran frente de agua.

**Tabla 2**

**Terminales e Instalaciones Portuarias**

<b>Terminales e Instalaciones</b>	<b>Nombre de operador</b>	<b>Longitud del Muelle (mts)</b>	<b>Posiciones de atraque</b>	<b>Superficie (mts<sup>2</sup>)</b>
Terminal de carbón	C.F.E.	350	1	1,256,459
Terminal de fertilizantes	Grupo Fertinal	497	2	33,819
Terminal especializada de contenedores	Empresa Controladora y Operadora de Terminales (COT)	286	1	187,603
Terminal de usos múltiples TUM-I	ISPAT	253	1	36,233
Terminal de usos múltiples TUM-II	SICARTSA	253	1	26,656
Terminal de metales y minerales	SERSINSA	650	2	60,328
Terminal de granel agrícola	ACOSA	678	3	127,149
Terminal de fluidos	PEMEX	650	2	82,594
Instalación para el desguace de embarcaciones	Grupo NKS	00	0	8,000
Instalación para embarcaciones menores	API	72	2	649,327
<b>Total</b>		<b>3689</b>	<b>15</b>	<b>2,468,168</b>

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

**Capacidad de almacenamiento:** Cuenta con 1,323,461 m<sup>2</sup> de capacidad instalada para almacenar diversos tipos de mercancías, de las cuales el 90% son operadas por la iniciativa privada y el 10% restante corresponde a la terminal especializada de contenedores, de los cuales 1,305,537 m<sup>2</sup> son patios y 14,261 m<sup>2</sup> está destinado a bodegas.

El área de contenedores incluye una superficie con 400 toma corriente para contenedores refrigerados. Al mismo tiempo cuenta con grandes silos de hasta 80, 000 toneladas métricas para almacenar granos y productos derivados de la actividad agrícola, y su maquinaria está diseñada para descargar 350 toneladas por hora.

**Capacidad de atraque:** El recinto portuario puede albergar 21,844 metros de muelles marginales con frentes de agua, tiene 3,698 metros de muelles construidos, cuyos frentes de agua cuentan con profundidades que varían entre 6, 11, 12, 14 y 16.50 metros y con capacidades estructurales para recibir embarcaciones de 20,000 a 150,000 toneladas de desplazamiento.

En el capítulo dos se señalaron cuales eran los elementos de un sistema portuario, este puerto cumple con los elementos de dicho sistema, cuenta con accesos carreteros, fluviales; áreas de tierra destinadas a almacenamiento y a maniobras diversas de carga y descarga de embarcaciones; muelles y terminales; canales de acceso; servicios portuarios; así como áreas de tierra destinadas a industrias que no demandan frente de agua y para aquéllas industrias que disponen de frentes de agua exclusivos para sus operaciones.

Para instalaciones con frente de agua se encuentran destinadas 3,403 hectáreas, de las cuales 1,875 hectáreas corresponden al recinto portuario, el cual se encuentra a cargo de la Administración Portuaria Integral Lázaro Cárdenas, se conforma de 1,314 hectáreas terrestres en donde se ubican terminales portuarias, que corresponden puestos de atraque, áreas de almacenamiento y servicios; y en las 561 hectáreas restantes las áreas de agua, donde se ubican los canales y dársenas del puerto.

Dentro del área con frente de agua se localizan 1,330 hectáreas en régimen de propiedad privada en donde se ha desarrollado la industria del acero y fertilizantes, se ubican también las instalaciones propiedad de PEMEX, y 198 hectáreas a la empresa NKS.

Para industrias de manufactura de diversos productos que no requieren frente de agua para su operación, con una superficie de 1,474 hectáreas de las cuales 708 hectáreas están a cargo de la API para su administración y venta; 684 hectáreas pertenecen al Gobierno del Estado de Michoacán, las que incluyen un parque industrial urbanizado para la pequeña industria.

Las zonas para terminales con similitud y características de las mercancías que manejan, se encuentran distribuidas, como se describe en las tablas 3 y 4

**Tabla 3**

<b>ÁREAS SIN FRENTE DE AGUA</b>		
<b>INSTALACIÓN</b>	<b>SUPERFICIE (Ha)</b>	<b>UTILIZACIÓN</b>
Áreas para ampliación de terminales portuarias	158.27	Área para la ampliación de futuras terminales portuarias e instalación de empresas que no requieran frente de agua.
Área para instalaciones con manejo de productos vegetales	28.76	Área designada para el establecimiento de instalaciones que manejen productos vegetales tales como aceites, grasas y melazas, cuenta con acceso ferroviario y carretero.
Servicios al autotransporte	34.72	Área destinada para la construcción de la infraestructura urbana que requiera el autotransporte, así como zonas de estacionamientos para el puerto, cuenta con acceso carretero y ferroviario.

Fuente: APILAC. p. 69.

Tabla 4

ÁREAS CON FRENTE DE AGUA		
INSTALACIÓN	SUPERFICIE (Ha)	UTILIZACIÓN
Terminal de usos Múltiples I y II	6.28	Cuenta con acceso carretero y ferroviario, energía eléctrica, agua y telefonía.
Terminal de metales y minerales	22.30	Para manejo de materia prima y productos terminados de la industria siderúrgica.
Terminal de contenedores	18.49	Terminal de contenedores, con opción de operar carga general.
Industria alimenticia	51.69	Terminal para manejo de granos, aceites vegetales, melazas o similares.
Terminal de fertilizantes	3.38	Terminal e instalaciones para el manejo de materias primas, para la elaboración de fertilizantes y el manejo de los mismos.
Terminal de fluidos	8.44	Terminal e instalaciones para el manejo de combustibles y derivados del petróleo, propiedad de PEMEX.
Terminal de carbón	116.34	Terminal e instalaciones para el manejo y recepción de carbón.
Terminales portuarias	402.51	Área destinada a terminales portuarias para el manejo de contenedores o carga general, cuenta con acceso carretero, energía eléctrica en alta tensión, agua y telefonía, el área oeste posee acceso a la vía de ferrocarril
Terminal Roll-on&Roll-off	12.24	Área destinada para una terminal especializada en el manejo de vehículos por rodadura Roll-on&Roll-off (Ro.Ro) cuenta con acceso carretero y los servicios de energía eléctrica con alta tensión, agua y telefonía.
Astilleros de Embarcaciones menores	46.32	El Puerto Lázaro Cárdenas se ubica entre polos de desarrollo turístico (Acapulco, Ixtapa, Manzanillo y Puerto Vallarta) y pesquero (Mazatlán y Salina Cruz) entre otros no menos importantes. Debido a ello, se consideró un área donde se construyan, reparen o se les proporcione mantenimiento a las embarcaciones menores, posee de un muelle marginal de 72 metros de longitud.
Astillero de embarcaciones mayores	21.34	El área destinada para la instalación del astillero tiene 665.24 metros de frente de agua donde se podrían realizar las maniobras de botado de barcos fabricados.
Industria del cemento	32.87	La termoeléctrica de Petacalco, en el Estado de Guerrero
Muelles de servicios portuarios		Área destinada a embarcaciones menores que prestan servicios portuarios, cuenta con acceso carretero.

Fuente: APILAC. p. 70.

**Señalamiento marítimo:** El puerto opera la administración portuaria las 24 horas del día y cuenta con ayudas a la navegación para que puedan arribar o salir todo tipo de embarcaciones ya que dispone de una boya de recalada, un faro con alcance de 17 millas náuticas, un respondedor de radar (racón), 10 boyas de canal y 19 balizas, totalizando 34 señales marinas que proporcionan seguridad a las embarcaciones que hacen uso del puerto.

### **3.2.2 Conexiones terrestres, férreas y aeroportuarias**

Dispone de conexiones ferroviarias que opera con trenes unitarios y para el manejo de contenedores de doble estiba, capacidad para transportar carros multiniveles y con infraestructura carretera moderna que lo vinculan con el resto del país, en especial con los principales centro de producción y consumo.

El Puerto de Lázaro Cárdenas se encuentra comunicado con el Valle de México por la ruta ferroviaria denominada División Pacífico o Línea "N", concesionado por el Gobierno Federal a Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM). Tiene conexiones directas con los puertos de Veracruz, Tampico, Altamira y el Estado de Nuevo León. TFM, dispone de 4,500 kilómetros de vía totalmente habilitados para el manejo de contenedores de doble estiba y maneja el 43% de la carga que se maneja por vía ferroviaria en el ámbito nacional.

Al norte se conecta con las fronteras de Matamoros y Nuevo Laredo Tamaulipas, con el centro y la costa oeste de los Estados Unidos de América y el sur de Canadá a través de las líneas ferroviarias Union Pacific (UP) y Canadian Pacific (CP) respectivamente.

Las conexiones del Puerto con la zona nordeste de la República Mexicana se realizan con las líneas "AQ" y "BQ" Pantaco-Querétaro, también concesionados a TFM y en conexión con la línea México-Ciudad Juárez concesionado a Ferromex continuando con la línea ferroviaria Union Pacific hacia el puerto de Los Angeles y al centro y costa oeste de los Estados Unidos.

Al sur del país se comunica a través de la línea ferroviaria División Mexicana concesionada a Ferrosur la cual cuenta con 1,479 kilómetros de vías férreas y tiene comunicación con el puerto de Veracruz y Coatzacoalcos, y maneja el 18% de carga nacional.

Con la línea ferroviaria Chiapas-Mayab a la zona sur del país, conecta a los puertos de Coatzacoalcos y Progreso, la cual cuenta con 1,300 kilómetros de longitud y maneja el 8% de la carga nacional.

Este Puerto se enlaza con diez carreteras de cuota, que se integran a la red carretera nacional. Las principales carreteras que conectan al Puerto con la capital de la República Mexicana son vía Morelos y vía Acapulco.

El Puerto se beneficia con la entrada en operación de la autopista de altas especificaciones Siglo XXI, Lázaro Cárdenas- Morelia, que conecta al puerto con los principales ejes carreteros del país, permite el traslado seguro de cargas. Por ejemplo, el traslado a través de la autopista desde el Puerto a la Ciudad de México, es de sólo cinco horas y a la frontera norte del país, a través de TFM, se acorta en dos días, lo que se traduce en una reducción sustancial de los costos. Las conexiones terrestres del puerto son rápidas y eficientes, enlazan con el área de Estados Unidos y Canadá.

Respecto a los enlaces aéreos, cuenta con un aeropuerto local a sólo cuatro kilómetros de distancia del centro de la Ciudad de Lázaro Cárdenas, existiendo un proyecto que consiste en dotarlo de mejores servicios e infraestructura lo cual le permitirá incrementar su capacidad de vuelos nacionales y privados y mejorar su imagen corporativa, también se tiene fácil acceso al aeropuerto internacional de Ixtapa Zihuatanejo que se encuentra localizado a 100 kilómetros del puerto.

El Puerto no cuenta con servicio regular, por parte de líneas navieras, sin embargo, las principales líneas navieras, que prestan sus servicios a este Puerto son: Ned Lloyd Line, Clipper Line, TBS de México, S.A. de C.V., y Maercks Sealand de México.

Así como, el arribo de los navíos "Giovanni Grimaldi" y "Marine Courage" abrieron el puerto a la nueva etapa del tráfico de embarcaciones de gran dimensión y capacidad de carga. El arribo al puerto de dichos navíos de 251 y 256 metros de eslora respectivamente y con 111 mil toneladas el primero y, el segundo de 107 mil toneladas, destacaron las facilidades de navegación interior del puerto local.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Transporte Siglo XXI. "Se estrena APILAC como Mega puerto". Año 2. Vol. 19. Abril de 2001. p.6.

El tráfico de estos buques, es posible debido al interés de las compañías navieras sobre Lázaro Cárdenas radica, además en su ubicación estratégica, en el calado de su canal de navegación de 16.5 metros de profundidad, lo cual le da la capacidad de recibir a las embarcaciones de quinta generación de más de 5 mil contenedores. Lázaro Cárdenas es el único puerto en el Pacífico mexicano con esta capacidad.

En abril de 2001, en este puerto se recibieron los primeros buques Post-Panamax, dedicados a la transportación de insumos minerales para la industria eléctrica y las siderúrgicas del país. Se tiene el arribo de los primeros buques: el "Mineral Colombia" de 154 toneladas de peso muerto y con una carga de 120,000 toneladas de carbón destinadas a la termoeléctrica "Plutarco Elías Calles".<sup>86</sup>

Dichos arribos como el del "Sealand Eagle" de 292 metros de eslora y 4 mil TEU de capacidad, en diciembre del 2003 marcan el inicio a las operaciones de la nueva terminal marítima que será para México una alternativa más que aportará ventajas competitivas en las actividades logísticas del comercio exterior que se da con los países de la cuenca del Pacífico.

Resulta importante señalar que la firma ganadora de la Terminal Especializada de Contenedores de Lázaro Cárdenas, Controladora y Operadora de Terminales, al asociarse con el gigante mundial de operación de terminales portuarias especializadas en contenedores Hutchison Ports Holding Group (HPH) viene a representar una alternativa en la costa del Pacífico para el tráfico de mercancías provenientes de Oriente con destino a nuestro país, pero también para aquellas dirigidas al mercado de los Estados Unidos, vía el aprovechamiento del corredor APEC. Con la conformación de esta alianza, la operación de la terminal portuaria, le permitirá a la empresa controladora desarrollar los corredores intermodales interoceánicos en México, ya que HPH es también el controlador de ICAVE, la terminal de contenedores de Veracruz. Esto podría permitir una perfecta sinergia con el nuevo ferrocarril Nafta Rail; a través de TFM, la empresa mexicana del Nafta Rail, el puerto tiene la vía más corta a la ciudad fronteriza con Estados Unidos, Nuevo Laredo, el principal cruce con el vecino del país del norte, en tanto que también a

---

<sup>86</sup> Gómez, Julio A. "Lázaro Cárdenas un puerto que va a toda máquina." Periódico El Economista. Año XIII, Núm. 3281, 9 de octubre de 2001. p.12.

través de la concesión de éste último, Lázaro Cárdenas conecta con Veracruz y Altamira sin necesidad de intercambiar con otra empresa ferroviaria.<sup>67</sup>

**Tabla 5**

**Distancias y Tiempo de Recorrido de Mercancías a las Principales Ciudades**

Destino	AUTOTRANSPORTE		FERROCARRILES	
	Km de distancia	Horas de recorrido	Km de distancia	Horas de recorrido
Acapulco	361	12	0	0
Campeche	2,000	60	1,879	120
Cd. Obregón, Son.	1,700	48	1,911	144
Cuernavaca, Mor.	660	18	0	0
Distrito Federal	622	20	800	36
Guadalajara, Jal.	560	14	686	32
Irapuato, Gto.	590	16	658	32
Morelia, Mich.	390	12	416	14
Pachuca, Hgo.	830	20	859	48
Puebla, Pue.	817	24	982	38
Querétaro, Qro.	591	14	666	34
San Luis Potosí, S.L.P.	770	20	768	44
Tampico, Tamps.	1,190	48	1,246	96
Tlaxcala, Tlax.	900	24	0	0
Toluca, Edo. de Méx.	870	20	716	32
Veracruz, Ver.	1,190	30	1,217	96
Villahermosa, Tab.	1,620	48	1,707	124

Fuentes: Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas. p. 24  
SCT. *Los Puertos Mexicanos en Cifras...* pp. 36, 38.

<sup>67</sup> Cruz, Osiel. "Suman esfuerzos por Lázaro". Revista *Transporte Siglo XXI*. Sección Marítimo, Año 4, Vol. 47, julio de 2003, México, p. 44.

### **3.3 Principales industrias y empresas que ofrecen oportunidades de inversión en el Puerto**

Por lo que se refiere a las industrias localizadas en Lázaro Cárdenas, éstas cuentan con dos tipos de mercado el externo y el interno.

Mercado externo: Constituido por la producción de planchón, varilla, alambón, elaboración de productos de capital y fertilizantes básicamente.

Mercado interno: Compuesto por la distribución de granos provenientes del exterior (trigo), de materia prima para la producción del acero y fertilizantes, de productos derivados del acero (varilla, clavos, etc.); distribución de combustible así como la importación de carbón, mineral, entre otros.

El 95% de la carga total operada por el puerto está relacionada con tres industrias: acero, fertilizantes y petróleo. Ello indica que las tendencias de mercado fluctúan considerando sus capacidades de producción y a los cambios en los precios internacionales de insumos, o de sus productos finales. En el caso de la industria del petróleo, la función en Lázaro Cárdenas, es la de dotar de combustóleo a las industrias instaladas, principalmente de la Termoeléctrica de Petacalco, en el Estado de Guerrero.

En lo que se refiere a la actividad económica del área de influencia del puerto se puede decir que los sectores con mayor actividad son el de comercio manufacturero, seguros y fianzas y el de comunicaciones y transportes.

Los principales productos de la zona son: aguacate, algodón, caña de azúcar, frutas, jitomate, miel, flores, frijol, café, coco, productos lácteos, químicos, vegetales y alimentos procesados. Las industrias de mayor realce son la de autopartes, vehículos automotores, producción de acero y maquiladoras con potencial de mercado hacia los Estados Unidos de América, Japón y América Latina.

Aunque existen otras actividades económicas de la región tales como: la fabricación de cemento con cenizas de carbón, de aceites esenciales, explotación de zinc, cobre, oro, plata, enlatadora de frutas, industria agropecuaria y agroindustria asociada a la

terminal de granos de este puerto, muebles de madera tropical, hidratadora de cal, yeso y materiales de construcción y concreto asfáltico.

El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas y fluidos. En este puerto se asientan importantes empresas que ofrecen posibilidades de integración y diversificación de negocios:

**Acero:** Maquilados, galvanizados, laminados en caliente y en frío, desarrollo automotriz, motores y equipos, grúas, compactados de escorias para la construcción, aceros especiales, mantenimiento, laboratorios, talleres de reparación industrial, etcétera.

**Energía:** Empresas relacionadas con la petroquímica, selenios y etilenos y bases de gasolina, empresas de turbinas, motores de combustión, calderas de parrillas, partes y refacciones para la industria eléctrica, refrigeración industrial, etc.

**Fertilizantes:** Enzacados, maquinaria y equipo de bombeo y tuberías, urea, reactivos, talleres, proveeduría. Producción de detergentes, nitratos para explosivos y micro nutrientes.

**Alimentos:** Envasadoras, empacadoras, beneficiadoras, bodegas de almacenamiento y terminales marítimas para el manejo de líquidos, granos y perecederos.

**Comercial:** Construcción y operación de nuevas terminales marítimas de carga general y de uso público, contenedores y manejo de vehículos, prestación de servicios especializados, etcétera.

Entre otras oportunidades de inversión se encuentran la construcción, textiles, electrónicos, papel y madera, químicos, plásticos, astilleros, minería terminales y servicios intermodales, maquiladoras, plantas tratadoras de desechos y turismo entre otras opciones.

Los clientes más importantes del Puerto lo constituyen las industrias del acero y la de fertilizantes debido a los volúmenes de carga que manejan para obtener por un lado la

materia prima que necesitan para la elaboración de sus productos y por el otro por los grandes volúmenes de productos terminados que generan (acero y fertilizante), que son destinados a la exportación, también se cuenta con un volumen pequeño para el consumo interno.

Mega empresas de gran nivel calificadas por estándares mundiales de calidad, se encuentran establecidas en este puerto, las cuales cuentan con una terminal marítima en el recinto portuario que se dedican principalmente a la producción de acero, fertilizantes, energía eléctrica y la transportación de derivados del petróleo.

Aquí se ubica el más importante generador de energía del país, a través de la producción de 2,100 MW de la termoeléctrica "Presidente Plutarco Elías Calles" (Petacalco) y 240 MW que produce la hidroeléctrica "La Villita", para una disponibilidad de energético de 2,340 MW, almacena permanentemente más de siete mil millones de metros cúbicos de agua para satisfacer demandas industriales presentes y futuras. Fue diseñado para un desarrollo de 20, 30 y 50 años. El puerto es abastecido con gas natural a través de un gasoducto subterráneo de 24 pulgadas de diámetro.

La plantilla industrial asentada en el puerto alberga empresas de clase mundial. Es el principal Puerto industrial de la costa oeste del Pacífico Mexicano donde está asentado el principal centro productor de acero de México y el mayor centro de producción de fertilizantes de América Latina.

Las principales empresas que se encuentran instaladas en este puerto se mencionan a continuación:

**SIDERÚRGICA LÁZARO CÁRDENAS LAS TRUCHAS, S. A. DE C. V. (SICARTA).** Esta empresa es la más representativa de Lázaro Cárdenas y fue constituida por el Gobierno Federal a principios de la década de los setenta. En 1991, fue privatizada al grupo Villacero y al mismo tiempo se crearon diversas empresas subsidiarias encargadas, cada una de ellas de diversos procesos para la elaboración de productos derivados del acero que incluyen desde la extracción del mineral de hierro hasta la distribución y comercialización del producto terminado.

Es la primera siderúrgica en Latinoamérica que ha recibido el certificado de calidad ISO-9002 la cuarta acerera, con 9% de la fundición del metal en el país. Se extiende a lo largo de una superficie imponente con un gran frente de mar donde sus muelles reciben carbón y exportan varilla corrugada y alambón. La cal, el carbón, y el hierro de la mina son los principales productos de un proceso que comienza desde la extracción del mineral en la mina que está a 26 kilómetros y su conducción en tubos con agua hasta un gran depósito.<sup>88</sup>

**GRUPO FERTINAL:** Fertilizantes Mexicanos fue adquirido al Gobierno Federal en 1993 por la empresa Agroindustrias del Balsas, S.A. de C.V., año en que inició sus operaciones.

Produce fertilizantes fosforados y nitrogenados, instaló su unidad Lázaro Cárdenas en 1977 en el lado opuesto de uno de los brazos del Balsas. Para este productor de fertilizantes, el muelle es fundamental en la importación de materias primas como azufre sólido de Vancouver, en Canadá y Stockton en California y/o azufre líquido de Japón; o roca fosfórica de Baja California o Marruecos y la exportación de fertilizantes a Australia y varios países de Sudamérica, exporta 50% de su producción a la India, China, Pakistán, Corea, Australia, Japón, Guatemala, Perú, entre otros países.

Produce anualmente un millón 300 mil toneladas, por lo que se considera en su ramo la planta más grande de Latinoamérica. En este complejo se producen fertilizantes granulados como: fosfato diamónico, fosfato monoamónico, superfosfato triple granulado, y nitrato de amonio grado agrícola y grado industrial en diferentes tipos. Como productos intermedios se tienen: ácido sulfúrico, fosfórico y nítrico.

**GRUPO NKS:** La actividad principal de este grupo es la fabricación de componentes forjados y fundidos para la industria de Bienes de Capital. El Grupo fue instituido en 1976 e inició sus operaciones en 1986. El proyecto fue concebido por Nacional Financiera, con apoyo de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI) y se realizó dentro del marco de acuerdos de Cooperación Técnica y Económica firmados por los Gobiernos de México y Japón.

---

<sup>88</sup> APILAC. p.38.

Desde octubre de 1992, el Grupo se constituyó con participación privada de Nafinsa, Sidermex y Kobe Steel (KLS), éste último proporcionó además de ingeniería básica, capacitación de personal, tecnología de proceso y asistencia técnica. Capaz de producir equipo y componentes para la industria en los sectores de minería, cemento, generación de energía, productos semiterminados y a la producción de acero. Grupo Industrial NKS, por su concepción, es considerado una de las pocas plantas en el mundo que integran acería, fundición, forja y maquinado, en una sola planta industrial.

Actualmente la planta cuenta con una infraestructura de aproximadamente 60 hectáreas, divididas principalmente en:

- Taller de acería 7,600 m<sup>2</sup>
- Taller de fundición 15,400 m<sup>2</sup>
- Taller de forja 21,500 m<sup>2</sup>
- Taller de maquinado 17,500 m<sup>2</sup>

Adicionalmente se cuentan con otras instalaciones de importancia como: taller de modelos, almacenes, laboratorios de control de calidad, taller de mantenimiento, subestaciones eléctricas, centros de tratamiento de agua, depósitos de combustible y gas, entre otros.

**PETRÓLEOS MEXICANOS (PEMEX):** Un organismo descentralizado del Gobierno Federal, cuyo objeto es la exploración, explotación, refinación, transporte, almacenamiento, distribución y venta de primera mano de petróleo, gas natural y productos que se obtengan de su refinación; también la elaboración, almacenamiento, transporte, distribución y venta de primera mano de gas artificial, así como aquellos derivados del petróleo que sean susceptibles de servir como materias primas industriales básicas, es decir, todas las actividades de uso técnico industrial y comercial que constituyen las industrias petrolera y petroquímica.

El objetivo de **PEMEX Refinación** en el puerto es aprovechar y explotar las áreas dentro de la terminal portuaria, de uso particular especializada para la carga, descarga y manejo de petróleo y sus derivados. La terminal con una superficie de 86,166,44 m<sup>2</sup>

importa combustóleo, gasolina y destilados para posteriormente distribuirlos al interior de la República Mexicana.

**COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD:** Construcción, operación y explotación de una terminal marítima para la recepción y manejo de carbón y cenizas (importación). La Comisión Federal de Electricidad celebró un contrato de cesión parcial de derechos con la API Lázaro Cárdenas para construir y operar una terminal de carbón que suministra insumos a la Central Termoeléctrica Presidente Plutarco Elías Calles ubicada en Petacalco, misma que es operada por la empresa **CARBONSER**. Su construcción se inició en abril de 1997 y finalizó en el año de 1999. Cuenta con un muelle de 350 metros de longitud, dos descargadores continuos de 1,500 toneladas/hora cada uno, bandas transportadoras de 3,000 ton/hora, capacidad intrínseca anual para manejo de carbón de 20 millones de toneladas, profundidad frente a su muelle de 16.5 metros (lo cual le permite recibir buques con capacidad de hasta 150,000 toneladas).

**ISPAT MEXICANA (IMEXSA):** En 1992 adquirió las acciones del complejo Siderúrgica del Balsas S.A. Las áreas más importantes son las siguientes: La planta pelletizadora, el sistema de bandas transportadoras, la producción de hierro esponja, acería eléctrica y colada. La planta fue diseñada para producir anualmente dos millones de toneladas de acero. Se han realizado inversiones importantes en los últimos años, el 10% de la producción de acero se comercializa en México a la empresa Aceros Planos de Monterrey y el 90% restante se exporta a los Estados Unidos de América y Canadá.

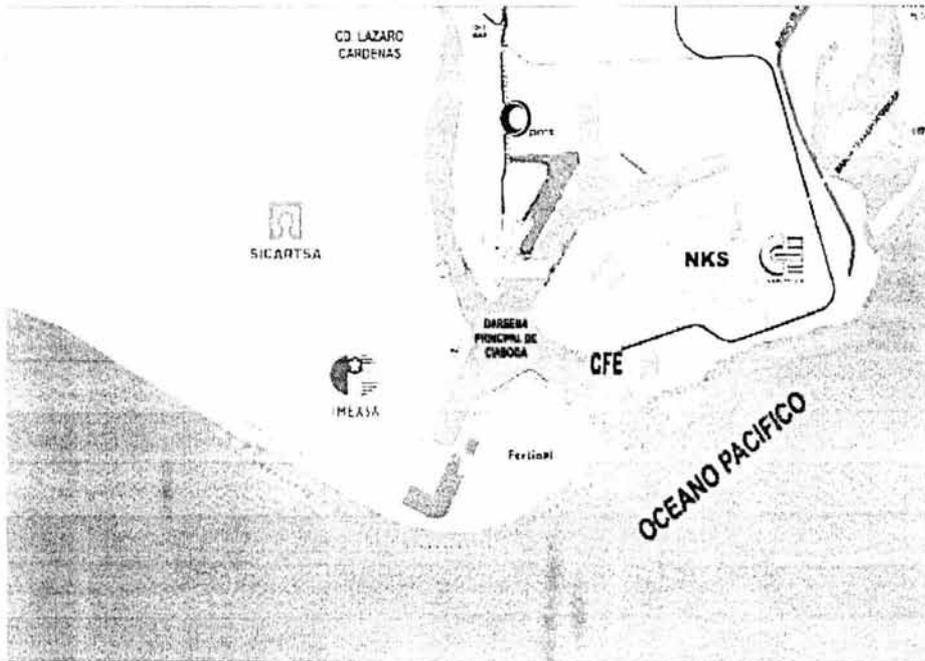
IMEXSA es un subsidiario de ISPAT Internacional, la cuarta mayor productora de acero en el mundo, tiene siderúrgicas en Estados Unidos, Canadá, Trinidad y Tobago, Alemania, Francia y México. Tiene en el territorio nacional su filial con mayor rentabilidad. Es la principal productora de acero en México; durante el año 2002 aportó 21.3 por ciento. De abril a junio de 2003, la compañía facturó por concepto de ventas de acero mil 168 millones de dólares, de los cuales su unidad en México aportó 242 millones de dólares.<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> Martínez, María de Jesús y De la Rosa, Tomás. "Ronda fantasma de larga huelga en siderúrgicas Sicartsa e Imexsa". Periódico El Financiero. Sección Negocios. 6 de agosto de 2003, p.20.

### MAPA 3

## PRINCIPALES INDUSTRIAS INSTALADAS EN EL PUERTO LÁZARO CÁRDENAS



Fuente: <http://www.puerto-lazarocardenas.com>

**ALMACENADORA MERCADER (ALMER):** Terminal portuaria especializada para exportación e importación de graneles agrícolas. Tiene una superficie de 127,149,78 m<sup>2</sup>, con vigencia de 20 años; desde su fecha de firma el 1 de enero de 1995. Proporciona los servicios de almacenamiento, guarda y conservación, transportación, comercialización y financiamiento con garantía prendaria de granos en los mercados nacionales e internacionales. Recibe barcos para descarga y embarques de productos de importación y exportación a través del Puerto de Lázaro Cárdenas.

La terminal granelera tiene la capacidad para almacenar en sus silos 80 mil toneladas de granos y proporciona servicios de depósito fiscal que permiten la importación de productos sin cubrir de forma inmediata los derechos e impuestos (plazo

de hasta de dos años para el pago de impuestos y obtiene emisión inmediata de certificados de depósito), lo que permite al importador un eficiente control de sus inventarios, obtener mayor rendimiento de sus recursos y obtener mejores opciones de compra y venta en el exterior y en el país.

En julio de 1998, fue adquirida por licitación pública por el Grupo MINSA, ANEC y CNC. La terminal es 100% automatizada, tiene una capacidad de descarga de 8,000 toneladas diarias, embarque de 4,000 toneladas diarias, y una espuela ferroviaria con capacidad de 200 furgones y/o tolvas. Sus principales clientes son: Grupo Industrial Bimbo, Carril de México, Ova Granos y Harinera La Espiga.

**SERVICIOS SIDERÚRGICOS INTEGRADOS, S.A (SERSIINSA):** Es una empresa de servicios encargada de realizar el proceso de carga y descarga de los buques de SICARTSA e IMEXSA en el muelle de metales y minerales, cuya infraestructura la integran: un muelle de 650 metros de longitud, dos posiciones de atraque y dos grúas de pórtico para la carga y descarga de buques a granel, con capacidad de 2,215 y 1,000 toneladas por hora.

Los productos operados son: alambrón, alquitrán, arrabio, bentonita, briqueta, carbón, combustóleo, coke y finos, chatarra, dolomita, caliza, escoria, ferro aleaciones, fierro esponja, mineral de hierro, palanquilla, pellet, pellet feed, planchón y varilla corrugada.

**NEGOCIACIÓN INDUSTRIAL SANTA LUCIA S.A. DE C.V.:** El objeto de esta empresa es ejecutar una instalación portuaria especializada, para el establecimiento, uso, aprovechamiento, operación y explotación de un almacén, de uso público, para el manejo de aceites vegetales y grasas animales comestibles. Se encuentra instalada en el puerto desde diciembre de 2000.

**GARBAGE SERVICES, S.A. DE C.V.:** Instalación uso, aprovechamiento, operación y explotación de un horno crematorio ecológico, de uso público, para desechos orgánicos e inorgánicos. Brinda sus servicios al puerto a partir de junio de 2003 y cuenta con una superficie de 800,00 m<sup>2</sup>.

**COBALSA (CORPORACIÓN DEL BALSAS, S.A DE C.V.):** Operación y explotación de una terminal especializada de carga para el manejo almacenamiento y distribución de los productos e insumos del conjunto SICARTSA.

**CONAGRO (COMISIÓN NACIONAL AGROPECUARIA):** Operación de una caseta destinada exclusivamente para realizar inspecciones fitozoosanitarias.

Anteriormente, cuando hablamos de la infraestructura del puerto, se mencionó que este puerto tiene una superficie total de 4 mil 877 hectáreas; su desarrollo se planeó para aprovechar terrenos con y sin frente de agua en donde se realicen operaciones de intercambio de mercancías entre el tráfico terrestre y marítimo. El recinto portuario ocupa 1,875 hectáreas, de las cuales 1,528 son con frentes de agua y 708 sin frente de agua, para desarrollo industrial igualmente incluido un parque urbanizado y con servicios para la pequeña y mediana empresa. El Puerto cuenta con dimensiones que pueden satisfacer requerimientos de tecnología a largo plazo del transporte marítimo internacional.

### 3.4. Competencia y relación con otros puertos

La carga industrial y comercial que opera el Puerto de Lázaro Cárdenas cuenta con características que lo hacen diferente a cualquier otro puerto del país, debido a que opera grandes volúmenes de graneles minerales que se importan de diferentes destinos para transformarse en productos terminados y semiterminados, como la varilla, alambón, malla electrosoldada, fertilizantes y planchón. Se caracteriza por tener a sus principales clientes cautivos en el mismo puerto por el tipo de actividades que realizan, donde se recibe un mayor volumen de materias primas de importación y de cabotaje de entrada con relación a los productos terminados y semiterminados que salen del puerto vía exportación en tráfico de altura y por vía terrestre al interior del país.

Los puertos con los cuales guarda una relación de competencia el Puerto de Lázaro Cárdenas en el Pacífico Mexicano son: Manzanillo, Ensenada, Guaymas y Topolobampo, mientras que en el Golfo de México se localizan: Veracruz, Tampico y Altamira. Por lo cual es necesario hacer una breve reseña de los puertos, tomando en consideración la carga industrial y comercial, sin tomar en consideración la transportación de petróleo y sus derivados.

**Manzanillo:** Es un puerto de vocación comercial, que constituye el principal vínculo entre el Pacífico y el corredor industrial y comercial más importante del país. Por este puerto, hay un mayor movimiento en cuanto a carga contenedorizada se refiere, debido a que la compañía Transportación Marítima Mexicana (TMM), que operaba la terminal de contenedores en Lázaro Cárdenas, concentró sus actividades en Manzanillo, a partir de entonces dicho puerto incrementó su volumen de operaciones afectando a Lázaro Cárdenas.

El principal competidor del Puerto de Lázaro Cárdenas respecto a la carga comercial es el de Manzanillo, debido a que su ubicación y características de infraestructura son similares en cuanto al manejo de carga contenedorizada, acceso ferroviario y redes de carretera. Por lo que se refiere a carreteras, actualmente Manzanillo cuenta con mejores vías de comunicación al interior del país, se encuentra en ventaja por las líneas regulares navieras que arriban al puerto.

Es el puerto con mayor potencial de desarrollo en todo el litoral del Pacífico, desde Alaska hasta la Patagonia y desde la península de Kamchatka hasta el extremo sur de Australia, además de su cercanía con el mercado más grande, el de Estados Unidos, en particular por su ubicación en la Cuenca del Pacífico, pero también por su relativa cercanía con el litoral del Golfo de México. Con buenas autopistas, pero sobre todo con un mejorado sistema ferroviario, que le permite llevar o traer mercancía de y a Galveston, Houston, y hasta Nueva Orleans desde Manzanillo que desde San Diego, Long Beach, Oakland o San Francisco.<sup>90</sup>

Lázaro Cárdenas, se encuentra en desventaja frente a este puerto, Manzanillo es el único puerto nacional que ha consolidado el servicio de trenes de doble estiba y su penetración ha sido creciente. Se encuentra en el eje de intersección de las rutas norte-sur (constituido sobre el eje de intersección Long Beach/Los Angeles), se caracteriza por haber ampliado notablemente su hinterland nacional, al concentrar cada vez más flujos de carga contenerizada generados o atraídos por múltiples regiones de producción y consumo del país.

**Topolobampo:** Es un puerto de vocación comercial que constituye un apoyo fundamental para la distribución de productos de la industria pesquera, agropecuaria y minera de la región a la que sirve y favorece el abasto de fertilizantes a los estados de Sinaloa, Sonora y Baja California Sur, por lo que eventualmente genera un enlace favorable con el Puerto de Lázaro Cárdenas en el manejo de graneles agrícolas y minerales.<sup>91</sup>

**Ensenada:** Es un puerto dinámico, de vocación múltiple, que desarrolla actividades pesqueras, turísticas, comerciales e industriales. Se localiza a 100 kilómetros de la frontera con Estados Unidos y a ocho horas de navegación de los puertos de Los Angeles y Long Beach. Su infraestructura incluye una terminal de usos múltiples de más de 14 hectáreas, con patios de 21 mil metros para almacenar contenedores, 110 consolas para contenedores refrigerados y dos bodegas; así como cuatro astilleros para construir y reparar embarcaciones hasta de 3,200 toneladas. Atiende un importante movimiento de

---

<sup>90</sup> Rivera, Miguel Ángel. "Se trató del fondeadero con mayor potencial de desarrollo en el litoral del Pacífico. Periódico *La Jornada*. Sección Política. 2 de julio de 2002.

<sup>91</sup> Anda, Cuauhtémoc. *op.cit.* p.302.

cruceros que lo vinculan a los estados de la costa oeste de la Unión Americana, su vinculación estriba en el manejo de varilla, alambón y escoria en tráfico de cabotaje con el puerto Lázaro Cárdenas y una escasa participación en el tráfico de contenedores en el Pacífico Mexicano.

**Guaymas:** Es la puerta natural para el sector comercial de metales y minerales del Estado de Sonora, para su sector agropecuario y para el tránsito de suministros a Baja California. Es el enlace comercial natural con el noreste de México, la Cuenca del Pacífico y los estados norteamericanos de Arizona y Nuevo México. Las principales cargas manejadas son las de graneles agrícolas y minerales en cabotaje y altura, con un importante tráfico para la industria de los fertilizantes.

**San Juan de la Costa:** Puerto que se ubica en el Estado de Baja California Sur y cuenta con instalaciones para el manejo de granel mineral y su principal tráfico corresponde al cabotaje de salida y de entrada al puerto Lázaro Cárdenas, alcanzando un volumen anual de 800,000 mil toneladas de roca fosfórica, producto que se utiliza en la producción de fertilizantes.

**Veracruz:** Puerto de vocación comercial, pesquero, turístico y petrolero, se coloca como el principal competidor de Lázaro Cárdenas, ya que se ubica como número uno en cuanto al manejo de carga de granel agrícola. Es el principal puerto comercial de México, constituye uno de los puntos más importantes para el abasto de graneles y productos industriales para los centros productivos y comerciales del país. Por el puerto se operan cargas de prácticamente toda la República Mexicana. Veracruz cuenta con ocho mil clientes en exportación e importación, lo que coloca en desventaja a Lázaro Cárdenas que cuenta apenas con 220 clientes.<sup>92</sup>

En Veracruz predominan las importaciones destinadas a la zona de consumo más grande del país, constituida por la zona metropolitana de la Ciudad de México y los estados de la zona centro. También ingresan bienes intermedios para empresas que trabajan con inventarios mínimos y el sistema de aprovisionamiento justo a tiempo, principalmente en la rama automotriz y en la electrónica. Estas razones fundamentan el

---

<sup>92</sup> Anda, Cuauhtémoc. *op.cit.* p.330.

hecho de que Veracruz tenga la prioridad de entrada en las rutas provenientes de Europa.<sup>93</sup>

**Tampico:** Es considerado como el segundo puerto de altura en importancia en el Golfo de México y a nivel nacional. Sus conexiones más importantes a nivel internacional son con Canadá, Estados Unidos, Bélgica, Argentina, Alemania, Polonia, Brasil, Inglaterra, Cuba y Corea. Es una puerta importante para el comercio exterior en materia industrial, petroquímica, agrícola y mineral. Entre los principales productos operados son: planchón, lámina, palanquilla, y tubos de acero, productos petroquímicos en supersacos, hule natural, azúcar en sacos, cemento, concentrado de zinc, fluorita grado metalúrgico y ácido, ilmenita, sulfato de sodio, mineral de hierro, maíz y melasa.<sup>94</sup>

**Altamira:** En este puerto, el flujo predominante es el de las exportaciones. Se trata de un puerto que atiende a zonas eminentemente productoras de artículos manufacturados, como es el caso de Estado de Nuevo León y del propio corredor industrial Tampico – Altamira, en el Estado de Tamaulipas. En un futuro se pretende se convierta en un puerto de salida para las rutas dirigidas a Europa.

Durante el año 2001, se iniciaron los tramites para hermanarse el puerto de Lázaro Cárdenas y el puerto de Ningbo localizado en la costa este de China, el cual es considerado el segundo puerto más grande y el de mayor crecimiento de esta nación, el objetivo es establecer a corto plazo una nueva ruta marítima comercial para cercarse al mercado chino y atraer grandes volúmenes de carga al puerto mexicano.

Dicho puerto compite mayormente con el de Shangai, debido a sus ventajas de operación portuaria, operan once principales líneas navieras que cubren las rutas a Europa, Norte y Sudamérica y el Medio Oriente, existen además 240 servicios regulares de carga contenerizada.

---

<sup>93</sup> Martner, Peyrelongue Carlos y Moreno, Martínez María Aurora. *Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su Impacto en los Puertos Mexicanos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica Núm. 162, México 2001.

<sup>94</sup> Anda, Cuauhtémoc. *op.cit.* p.294.

## CAPITULO IV LÁZARO CÁRDENAS SU PARTICIPACIÓN EN EL COMERCIO EXTERIOR

### 4.1 Movimiento de carga en el Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas

La carga son aquellas mercancías con relación a su traslado de un punto a otro por cualquier modo de transporte, el modo, es la manera o la forma de transportar mercancías (cargas), y varía dependiendo de las características de éstas.

El manejo de las mercancías representa una actividad de suma importancia para el transporte marítimo y los puertos; toda vez que éstas definen las características tanto de los puertos como de los buques. La eficiencia en el manejo de las mercancías implica: cuidado, rapidez, seguridad y puntualidad. Así tenemos que la carga puede ser:

**Carga General.**- Es aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad. La carga general se transporta en embalajes cuyas forma, peso y dimensiones, se ajustan a las características propias de éstas, y su manejo se lleva a cabo con el equipo básico del puerto. Con relación a este tipo de carga, se tienen la carga fraccionaria y la unitarizada, en la segunda modalidad podemos tener cargas contenerizadas: cuando se encuentran en contenedores; cargas preeslingadas: porque se transportan en eslingas; cargas paletizadas: cuando se manejan en paletas (pallets) y cargas en barcasas.<sup>95</sup>

La tendencia que se ha tenido de transportar la carga, ha sido a través del contenedor, ya que se pueden manejar un mayor número de productos, de manera segura; dicha tendencia se refleja en su utilización tanto en el tráfico marítimo como en el tráfico por vías terrestres.

El Ingeniero Bustamante, explica este fenómeno en su libro *El Desarrollo Costero de México*, los buques Porta-Contenedores son de mayor costo que otros tipos de buques

---

<sup>95</sup> Sánchez, Gutiérrez Carlos E. "Generalidades del Transporte Marítimo Cuarta Parte". Asociación Nacional de Transporte Privado. Julio-agosto 2002.

que manejan productos no contenerizables, en primer lugar por el tamaño de los buques y en forma muy importante por ser embarcaciones que para ganar mercado necesitan navegar a mayor velocidad, del orden de 25 nudos. En el transporte terrestre se presenta un fenómeno análogo, ya que se utilizan para el transporte ferroviario plataformas especiales que permiten la doble estiba de contenedores y en el auto transporte, el arrastre de doble caja es ya muy común.

En cuanto al movimiento de contenedores, si bien es cierto que la terminal de contenedores de Lázaro Cárdenas fue la más importante en el Pacífico; en los últimos años se ha visto muy afectado a partir de que a la empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM) se le otorgó la licitación para operar la terminal de contenedores del Puerto de Manzanillo, al tener la línea naviera decidieron llevarse la carga que llegaba al Puerto de Lázaro Cárdenas a Manzanillo.

**Carga a Granel.**- Se entiende por carga a granel, a aquella que no está contenida en algún envase y/o se encuentran sin orden y unas encima de otras, y poseen en común un volumen, peso y tamaño determinado; ésta carga se transporta se forma suelta en la bodega del buque. Para el manejo de la carga a granel, se requiere en la mayoría de los casos maquinaria y equipos especiales, toda vez que ésta representa grandes volúmenes o tonelajes. Los graneles tienen la ventaja de poder embarcarse y desembarcarse más rápidamente que la carga general.

a) **Granel Sólido.** En esta clasificación entran los minerales, el carbón, los granos, los fertilizantes, etc. El manejo del granel sólido se puede realizar a través de tolvas, almejas, etc., de igual forma se puede manipular este tipo de carga por medio de equipos succionadores y/o de bandas transportadoras.

b) **Granel Líquido.** Es la carga que se encuentra en estado líquido o gaseoso, esta propiedad hace necesario que su transporte se realice a través de tuberías para su carga y descarga del buque; los buques tanques transportan este tipo de mercancías y representan la mayor parte de la flota mundial de buques mercantes.

El petróleo crudo y sus derivados son los principales productos líquidos que se manejan vía marítima, aún cuando también destacan aceites vegetales, amoníaco, ácido

sulfúrico y productos derivados de la industria petroquímica; destaca también el movimiento de mieles incristalizables y de azufre líquido; en nuestro país existen 26 puertos que manejan este tipo de productos, estando en promoción los Puertos de Madero Chiapas y de Morelos Quintana Roo, entre ellos se encuentra el de Lázaro Cárdenas, donde opera Petróleos Mexicanos.

De tal manera, que el petróleo y sus derivados representaron en el año 2003, el 62% (162,775,909 toneladas) del total de carga manejada por el sistema portuario nacional, mientras que la carga general suelta fue de 14,918,672 toneladas esto representó un 5.67% la contenerizada fue de 12,740,861 toneladas, un 4.84%, el granel agrícola fue 11,301,725 toneladas un 4.3% y la mineral de 54,445,779 toneladas, es decir, un 20.71%, en tanto que el porcentaje de otros fluidos fue de un 2.53% (6,653,402 toneladas).

Por otra parte, tenemos que del total del movimiento nacional de carga para el 2003, que fue de 262,846,348 toneladas, el movimiento en puertos comerciales mexicanos fue de 67,317,702, en este total no se incluyen el petróleo y sus derivados, sal y carga operada en terminales especializadas; esta cifra la tomaremos como base para el análisis porcentual de la participación del Puerto de Lázaro Cárdenas en cuanto al tipo de tráfico y de movimiento de carga.

En la tabla siguiente se señala en millones de toneladas la carga que se ha movido en el Puerto de Lázaro Cárdenas, por tipo de tráfico y tipo de carga cabe aclarar que el porcentaje de su participación, es en base al total por tipo de tráfico y tipo de carga en los 23 puertos comerciales nacionales. Asimismo, se retoman datos del año 2002, para hacer una comparación del crecimiento que se ha tenido por éste puerto con el año 2003. Donde observaremos que el puerto ha tenido un incremento de 1.5%, que si lo comparamos con el movimiento de carga manejada por Veracruz, éste perdió un 1.2%.

Tabla 6

## TOTAL POR TIPO DE TRÁFICO Y DE CARGA

TIPO DE TRÁFICO Y DE CARGA	PUERTOS COMERCIALES		PUERTO LÁZARO CÁRDENAS		PARTICIPACIÓN PORCENTUAL L.C.	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
<b>ALTURA</b>	<b>53,066,634</b>	<b>55,604,031</b>	<b>11,198,370</b>	<b>13,031,015</b>	<b>21.10%</b>	<b>23.43%</b>
<i>Importación</i>	<b>40,494,043</b>	<b>41,829,122</b>	<b>9,159,680</b>	<b>10,421,216</b>	<b>22.62%</b>	<b>24.91%</b>
General suelta	4,394,094	4,099,409	52,882	60,101	1.20%	1.46%
General contenerizada	7,255,633	7,783,543	1,668	17,856	0.02%	0.23%
Granel agrícola	11,189,681	10,390,867	321,437	95,000	2.87%	0.91%
Granel mineral	14,165,811	16,100,194	8,725,784	10,188,013	61.6%	63.3%
Otros fluidos	3,488,824	3,455,109	57,911	60,246	1.66%	1.74%
<i>Exportación</i>	<b>12,572,591</b>	<b>13,774,909</b>	<b>2,038,690</b>	<b>2,609,799</b>	<b>16.22%</b>	<b>19.0%</b>
General suelta	3,656,724	3,676,814	2,032,915	2,494,792	55.59%	67.8%
General contenerizada	4,538,776	4,944,784	0	844	0	0.02%
Granel agrícola	599,579	527,676	0	0	0	0
Granel mineral	2,560,334	3,418,426	5,775	114,163	0.23%	3.4%
Otros fluidos	1,217,178	1,207,209	0	0	0	0
<b>CABOTAJE</b>	<b>11,950,867</b>	<b>11,713,671</b>	<b>1,903,023</b>	<b>2,130,710</b>	<b>15.92%</b>	<b>18.20%</b>
<i>Entradas</i>	<b>6,030,214</b>	<b>6,185,669</b>	<b>1,719,345</b>	<b>1,965,476</b>	<b>28.5%</b>	<b>31.77%</b>
General suelta	2,793,690	2,640,426	0	0	0	0
General contenerizada	22,571	11,784	0	0	0	0
Granel agrícola	240,855	161,831	6,570	0	2.72%	0
Granel mineral	2,854,097	3,294,073	1,712,775	1,965,476	60.2%	59.66%
Otros fluidos	119,001	77,555	0	0	0	0
<i>Salidas</i>	<b>5,920,853</b>	<b>5,528,002</b>	<b>183,678</b>	<b>165,234</b>	<b>3.10%</b>	<b>3.0%</b>
General suelta	2,807,519	2,311,187	141,528	165,234	5.04%	7.14%
General contenerizada	12,262	750	0	0	0	0
Granel agrícola	268,194	188,931	0	0	0	0
Granel mineral	2,832,678	3,027,134	42,150	0	1.49%	0
Otros fluidos	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>65,017,501</b>	<b>67,317,702</b>	<b>13,101,393</b>	<b>15,161,725</b>	<b>21.3%</b>	<b>22.5%</b>

Fuentes: SCT. Informes estadísticos...2002 y 2003. pp. 8-17.

Tenemos que Lázaro Cárdenas en el año 2003 se coloca como el primer puerto, que movilizó mayor volumen de carga a escala nacional en puertos comerciales, mientras que en el Pacífico fue el puerto líder en este aspecto, le siguen Veracruz en el Golfo de México con 14,951,967 millones de toneladas, en el Pacífico Mexicano se encuentra Manzanillo con 10,772, 696 millones de toneladas.

En cuanto al movimiento de altura por tipo de carga, durante estos dos años, su mayor participación es en cuanto al manejo de granel mineral, teniendo además un aumento de 47.7% en relación con el granel mineral movido durante el año 2001 que fue de 13,833,354 toneladas. Es importante mencionar dicha cifra ya que en el año 2001 como veremos más adelante se observa un declive en cuanto a la carga que se mueve por dicho puerto.

Por el lado de la carga contenerizada, podemos observar claramente que su participación para el 2002 es mínima (1,666), sin embargo es un comienzo, ya que durante el año 2001 tuvo una participación nula. Sin embargo, para el 2003, con 18,700 millones de toneladas, éste puerto empieza a tener una importante actividad con el arribo de buques de gran calado.

En adición, es el primer puerto dentro de los puertos comerciales que mayor movimiento de carga suelta maneja, le siguen Veracruz con 1,983,929 millones de toneladas (15.58%) y Tampico con 1,317,405 millones de toneladas, con un porcentaje de 10.35%.

La participación de un puerto dentro del comercio exterior de nuestro país, pareciera estar delimitada por los millones de toneladas que se mueven por él, por ello, resulta importante, resaltar su participación del Puerto de Lázaro Cárdenas dentro de las importaciones y exportaciones de acuerdo al tipo de carga.

En cuanto a su participación en el tráfico de altura y en cuanto a exportaciones, se refiere, resulta importante resaltar que es el puerto que mayor movimiento de carga tiene, le siguen los puertos de Veracruz y Tampico, aun a pesar de no manejar carga contenerizada en tráfico de cabotaje.

Aunque en el rubro de la importación de carga general suelta, no maneje grandes volúmenes de carga, sucede lo contrario en las exportaciones, donde participa con un 67.86%.

Tiene una mayor participación en cuanto a la importación de granel mineral, esto puede deberse a los insumos de las empresas ahí instaladas como Sicartsa, Imexsa y NKS. En cuanto a los puertos con los cuales guarda una cierta relación en importación de granel mineral se encuentran Veracruz y Altamira.

A continuación se presentan detenidamente las cifras por tipo de carga que se movieron durante el 2003 por el puerto.

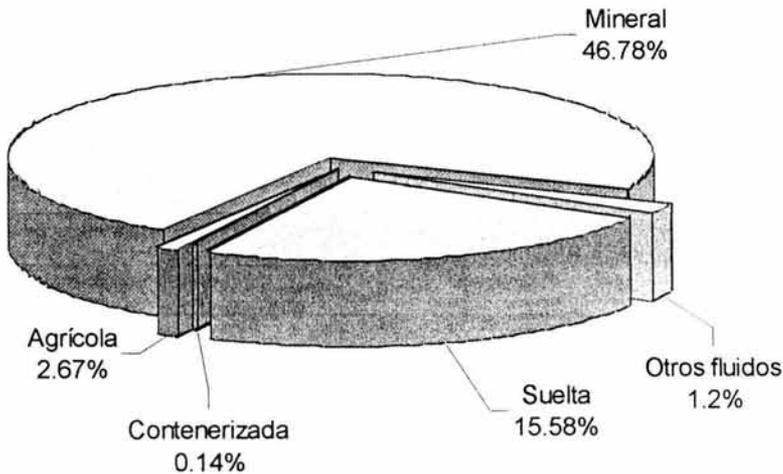
**Tabla 7**

**TOTAL POR TIPO DE CARGA EN TONELADAS**

	General		Graneles		Otros Fluidos	Total
	Suelta	Contenerizada	Agrícolas	Minerales		
<b>En Puertos comerciales</b>	12,727,836	12,740,861	11,269,305	25,839,827	4,739,873	67,317,702
<b>Puerto Lázaro Cárdenas</b>	2,720,127	18,700	95,000	12,267,652	60,246	15,161,725
<b>Participación Porcentual L.C.</b>	15.58%	0.14%	0.84%	47.47%	1.27%	22.5%

Fuente: SCT. Informe Estadístico....2003. p. 10.

**GRAFICA 4**  
**Distribución porcentual por tipo de carga**



Fuente: Elaboración propia con datos de la tabla 7.

Podemos ver claramente, que por ser un puerto predominantemente industrial, destaca el movimiento de carga a *granel mineral*, sin dejar de lado su participación en el movimiento de carga general suelta.

En lo referente a carga contenerizada, sucede lo contrario, con tan sólo 1,666 toneladas, lo cual lo coloca como un puerto que ha ido perdiendo participación en cuanto al movimiento de contenedores, dicho fenómeno, se ha venido observando durante los años 2000 y 2001, en los cuales no tuvo ningún movimiento de contenedores, mientras que durante el año 2002, se tiene un movimiento de contenedores poco significativo, ya para el 2003 se tienen 18,800 millones de toneladas, que significa un incremento de 1,022,4%.

Sigue destacándose el movimiento de carga *granel mineral* por este puerto, respecto al resto de los puertos, es el puerto que maneja mayores volúmenes de carga, le siguen el puerto de Manzanillo en el Pacífico, con 4,143,745 toneladas y Altamira en el Golfo con 2,149,330 toneladas. El 46.78% del total de *granel mineral* que maneja se debe al movimiento de chatarra que consumen las plantas siderúrgicas que ahí se localizan, el

movimiento de mineral de hierro en pellets que los consume una de las dos plantas siderúrgicas que operan en Lázaro Cárdenas y en forma significativa, el movimiento de carbón que se consume en Sicartsa y en la planta carbonífera de Petacalco.

Su participación en el manejo de granel agrícola no es significativa, ya que se posiciona en el onceavo lugar, por donde se moviliza este tipo de carga, lo mismo sucede, con el manejo de fluidos, en donde sólo tiene una participación de 1.27%.

Durante años anteriores, no se transportaron vehículos por vía marítima a este puerto, teniendo que para el año 2003, se han importado 4,500 unidades, participando con un 0.68% dentro de siete puertos en los cuales se transportan vehículos por vía marítima (Veracruz, Tampico, Altamira, Mazatlán; Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Acapulco).

En algunos puertos nacionales, a partir de los últimos años ha resultado importante el manejo de vehículos, y Lázaro Cárdenas no se puede quedar atrás. El movimiento de vehículos se realiza en buques especializados con calado del orden de 8 metros, por lo que el movimiento de vehículos por este puerto, no tiene ninguna dificultad, debido a que cuenta con un amplio patio para el recibo de los automóviles, así como en la profundidad de sus canales.

Las ventajas que puede tener la industria automotriz, se ven reflejados en los costos de transportación, por el hecho de que cuenta con vía de ferrocarril Lázaro Cárdenas- Celaya. Puesto que los índices de siniestralidad por ferrocarril son menores, así los costos por póliza de seguro.

## 4.2 Características de la carga comercial

Como pudimos ver en el punto anterior, en términos del tipo de carga del puerto, cerca del 50% del tonelaje corresponde al granel mineral, lo cual se relaciona con los insumos siderúrgicos (pellets y carbones) y con productos de la industria de fertilizantes (azufre, roca fosfórica, fosfatos). Por otra parte, los productos como el granel agrícola, los fluidos o los contenedores, no han alcanzado una importancia en la operación portuaria de Lázaro Cárdenas.

Tabla 8

### PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN POR ENTIDAD DE ORIGEN

ENTIDAD DE ORIGEN	PRODUCTO	
MICHOACÁN	<u>General Suelta:</u> Alambrón Planchón Varilla Nitrato de amonio Trefilados Vehículos y maquinaria Mercancía div. y estructuras	<u>Granel Mineral:</u> Pellets Fosfato diamonico Fosfato Monoamonico Super fosfato triple Concentrado de zinc

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Anuario Estadístico de Carga, Buques y Pasajeros en el Sistema Portuario Nacional*. México 2001. p. 321.

Los principales productos de exportación son provenientes del Estado de Michoacán y en la gran mayoría es carga general y de granel mineral, que provienen de la siderúrgica y de la principal productora de fertilizantes. En la tabla 11 se mencionan los países que tienen como destino estas exportaciones.

Tabla 9

PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN POR ENTIDAD DE DESTINO

ENTIDAD DE DESTINO	PRODUCTO	
MICHOACÁN	<p><b><u>General Suelta:</u></b>                      Ferromanganeso                      Material refractario                      Estructuras metálicas                      Placa de acero                      Parafina                      Petrocoke                      Carburo de silicio                      Ferrosilicon                      Ferrosilicio                      Vehículos y maquinaria                      Ferroaleaciones                      Mercancía div. y estructuras                      Carbón mineral  <b><u>Otros Fluidos:</u></b> Aceite de palma y sebo</p>	<p><b><u>Granel Agrícola:</u></b> Trigo  <b><u>Granel Mineral:</u></b>                      Finos de pellets                      Carbón mineral                      Azufre                      Roca Fosfórica                      Coke                      Chatarra                      Dolomita                      Brigueta                      Urea                      Caliza                      Ferrosponja                      Ilmenita                      Silicomanganeso                      Cloruro de potasio  <b><u>Petróleo y Derivados:</u></b> Cope y gasolina</p>
DISTRITO FEDERAL	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
ESTADO DE MÉXICO	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
JALISCO	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
PUEBLA	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
QUERÉTARO	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
GUANAJUATO	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
GUERRERO	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
SONORA	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	
SAN LUIS POTOSÍ	<b>Granel Agrícola:</b> Trigo	

Fuente: SCT. Anuario Estadístico de Carga...pp.319-320.

En la tabla nueve, se observa que el destino de los principales productos de importación de granel mineral, son hacia Michoacán, siendo el Estado en donde se encuentra localizado el puerto y las principales industrias de acero y fertilizantes de la República Mexicana. Mientras que en otros Estados en los cuales tiene su área de influencia como el Distrito Federal, el Estado de México, entre otros; las importaciones son únicamente de granel agrícola.

En la tabla diez se observa que el 90% de las importaciones corresponden a carga general y a granel, tienen como destino final las plantas instaladas en el puerto donde estas mercancías son transformadas, y provienen principalmente de países como Brasil, Canadá, Estados Unidos, Australia, entre otros.

Lázaro Cárdenas, recibe roca fosfórica para la planta de fertilizantes, chatarra para la siderúrgica y para la planta carbonífera generadora de energía eléctrica, así como carbón, y recibe pellets de mineral de hierro para la siderúrgica. El origen de la mayoría de los insumos, tanto para la siderúrgica como para los fertilizantes, es de importación, lo que explica que el movimiento de altura genere la mayor parte del tonelaje total.

Mientras que las exportaciones que se realizan por este Puerto hacia otros países, son preponderantemente de granel mineral y suelta; y en su mayoría se realizan hacia Estados Unidos, Canadá y países de Latinoamérica, asimismo, se observa que las exportaciones son menores a lo que se importa (Tabla 11)

Tabla 10  
**PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN POR PAÍSES DE ORIGEN**

PAÍS DE ORIGEN	PRODUCTO	PAÍS DE ORIGEN	PRODUCTO
<b>BRASIL</b>	General Suelta: Estructuras metálicas Granel Mineral: Finos de pellets	<b>AUSTRALIA</b>	Granel Mineral: Carbón mineral
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	General Suelta: Vehículos y Maquinaria Granel Mineral: Chatarra, azufre	<b>CANADÁ</b>	Granel Agrícola: Trigo Granel Mineral: Carbón mineral, azufre, dolomita, caliza, ilmenita Otros Fluidos: Sebo
<b>CHINA</b>	General Suelta: Ferromanganeso, material refractario, parafina, carburo de silicio, ferrosilicio, ferroaleaciones, carbón mineral. General Mineral: Coke, dolomita.	<b>RUSIA</b>	Granel Mineral: Carbón mineral
<b>PERÚ</b>	Granel Mineral: Finos de Pellets Petróleo y Derivados: COPE	<b>MARRUECOS</b>	Granel Mineral: Roca fosfórica
<b>PANAMÁ</b>	Petróleo y Derivados: COPE	<b>VENEZUELA</b>	General Suelta: Petrocoke Granel Mineral: Brigueta
<b>UCRANIA</b>	General Suelta: Ferrosilicon Granel Mineral: Urea, silicomanganeso	<b>TRINIDAD Y TOBAGO</b>	Granel Mineral: Ferrosponja
<b>ECUADOR</b>	Petróleo y Derivados: COPE	<b>REP. DOMINICANA</b>	Granel Mineral: Caliza
<b>COSTA RICA</b>	Otros Fluidos: Aceite de palma	<b>LETONIA</b>	Granel Mineral: Cloruro de potasio
<b>COLOMBIA</b>	Otros Fluidos: Aceite de palma	<b>SINGAPUR</b>	Petróleo y Derivados: Gasolina
<b>COREA</b>	General Suelta: Placa de acero	<b>JAPÓN</b>	Granel Mineral: Coke
<b>INDONESIA</b>	Otros Fluidos: Aceite de palma	<b>BÉLGICA</b>	General Suelta: Mercancía diversa y estructuras
<b>ESPAÑA</b>	General Suelta: Mercancía diversa y estructuras		

Fuente: *Idem*, pp.316-318.

Tabla 11

## PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN POR PAÍSES DE DESTINO

PAÍS DE DESTINO	PRODUCTO	PAÍS DE DESTINO	PRODUCTO
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	General Suelta: Planchón, alambón, varilla Vehículos y Maquinaria, trefilados Granel Mineral: Fosfato monoamonico, fosfato diamonico, super fosfato triple	<b>CHILE</b>	Granel Suelta: Nitrato de amonio Granel Mineral: Fosfato monoamonico, fosfato diamonico, super fosfato triple
<b>CANADÁ</b>	Granel Suelta: Planchón, alambón, varilla	<b>PERÚ</b>	Granel Suelta: Nitrato de amonio
<b>EL SALVADOR</b>	Granel Mineral: Fosfato Diamonico	<b>PUERTO RICO</b>	General Suelta: Varilla
<b>GUATEMALA</b>	Granel Mineral: Super fosfato triple	<b>TRINIDAD Y TOBAGO</b>	Granel Suelta: Tubería de acero Granel Mineral: Pellets
<b>COSTA RICA</b>	Granel Mineral: Fosfato diamonico, fosfato monoamonico	<b>COREA</b>	General Suelta: Planchón
<b>ALEMANIA</b>	General Suelta: Planchón	<b>AUSTRALIA</b>	Granel Mineral: Fosfato diamonico, fosfato monoamonico, super fosfato triple
<b>JAPÓN</b>	Granel Mineral: Concentrado de zinc	<b>BÉLGICA</b>	General Suelta: Planchón

Fuente: *Idem*. pp.322, 323.

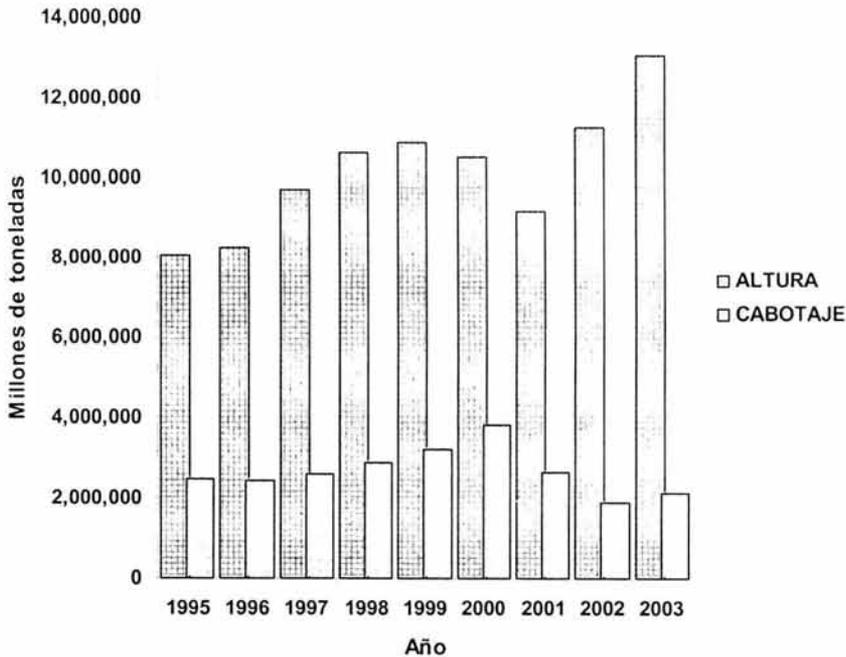
Tabla 12  
EVOLUCIÓN DE MOVIMIENTO DE CARGA: 1995-2003

TIPO DE CARGA /Año	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>ALTURA</b>	8,035,946	8,238,121	9,675,953	10,610,159	10,835,562	10,485,280	9,134,393	11,198,370	13,031,015
<b>Importación</b>	<b>4,653,424</b>	<b>5,355,956</b>	<b>6,384,454</b>	<b>7,502,477</b>	<b>7,391,177</b>	<b>7,321,029</b>	<b>6,725,949</b>	<b>9,159,680</b>	<b>10,421,216</b>
General suelta	5,202	7,921	47,158	146,183	19,443	35,040	67,454	52,882	60,101
General contenerizada	198,928	16,796	2,616	33,169	28,384	2,580	0	1,668	17,856
Granel agrícola	76,205	345,739	113,341	264,776	329,534	459,113	544,753	321,437	95,00
Granel mineral	4,341,424	4,900,522	6,127,897	7,008,807	6,883,916	6,824,296	6,083,284	8,725,784	10,188,013
Otros fluidos	32,196	84,978	67,442	49,542	129,900	0	30,458	57,911	60,246
<b>Exportación</b>	<b>3,382,522</b>	<b>2,882,165</b>	<b>3,291,499</b>	<b>3,107,682</b>	<b>3,444,385</b>	<b>3,164,251</b>	<b>2,408,444</b>	<b>2,038,690</b>	<b>2,609,799</b>
General suelta	2,428,301	2,283,229	2,374,229	2,335,909	2,873,803	2,688,826	1,758,115	2,032,915	2,494,792
General contenerizada	340,603	89,760	53,778	30,031	4,193	436	0	0	844
Granel agrícola	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Granel mineral	600,830	497,701	863,492	723,899	566,389	474,989	650,329	5,775	114,163
Otros fluidos	12,788	11,617	0	17,843	0	0	0	0	0
<b>CABOTAJE</b>	<b>2,505,368</b>	<b>2,460,936</b>	<b>2,595,168</b>	<b>2,880,524</b>	<b>3,189,990</b>	<b>3,805,490</b>	<b>2,652,502</b>	<b>1,903,023</b>	<b>2,130,710</b>
<b>Entradas</b>	<b>2,505,368</b>	<b>2,457,112</b>	<b>2,378,990</b>	<b>2,776,930</b>	<b>3,011,158</b>	<b>3,525,740</b>	<b>2,457,934</b>	<b>1,719,345</b>	<b>1,965,476</b>
General suelta	0	0	36	62	0	1,485	0	0	0
General contenerizada	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Granel agrícola	79,441	57,686	166,942	118,629	0	282,235	0	6,570	0
Granel mineral	2,425,927	2,399,426	2,212,012	2,402,174	2,906,889	3,242,020	2,457,934	1,712,775	1,965,476
Otros fluidos	0	0	0	256,065	104,269	0	0	0	0
<b>Salidas</b>	<b>0</b>	<b>3,824</b>	<b>216,178</b>	<b>103,594</b>	<b>178,832</b>	<b>279,750</b>	<b>194,568</b>	<b>183,678</b>	<b>165,234</b>
General suelta	0	1,646	176,562	68,506	107,218	168,082	148,639	141,528	165,234
General contenerizada	0	0	0	0	99	0	0	0	0
Granel agrícola	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Granel mineral	0	2,178	39,616	35,088	71,515	111,668	45,929	42,150	0
Otros fluidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>10,541,314</b>	<b>10,699,057</b>	<b>12,271,121</b>	<b>13,490,683</b>	<b>14,025,552</b>	<b>14,291,052</b>	<b>11,786,895</b>	<b>13,101,393</b>	<b>15,161,725</b>

Fuente: Idem. p.311

GRAFICA 5

EVOLUCION DE MOVIMIENTO DE CARGA 1995-2003



Fuente: Elaboración propia con datos de la tabla 12.

La importancia de la evolución del puerto, estriba que su crecimiento se encuentra aparejado a las tasas de crecimiento del comercio exterior, en el año 2000, si observamos la gráfica anterior, veremos que de 1995 a 1999 se tuvo un crecimiento de 162%, mientras que en el 2000 y 2001, se empieza a tener una depreciación, esto puede explicarse por los sucesos internacionales y directamente por la desaceleración económica de los Estados Unidos, mientras que para el año 2002 se tiene una recuperación, que continua durante el 2003, donde hay un incremento de 15.7% en relación con el año anterior, y se espera que para el año 2004 se siga con ese crecimiento.

Algo que es importante resaltar, es el decremento del tráfico de contenedores, que desde 1995, se ha observado cuando se licitaron simultáneamente las terminales de los

puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, el puerto de Manzanillo tenía una ventaja competitiva adicional en cuanto a sus vías de comunicación modernas lo cual le permitía tener mejores accesos a los centros de producción y consumo del país por lo anterior la principal naviera que operaba en el puerto, Transportación Marítima Mexicana, al ganar la licitación de la cesión parcial de derechos de la terminal de contenedores en el puerto de Manzanillo, consolidó toda su operación de este tipo de carga en ese puerto. Fenómeno que puede revertirse en los próximos años con la licitación de la terminal de contenedores otorgada en abril de 2003 a la Empresa Controladora y Operadora de Terminales (COT).

En relación a los ingresos que recibe la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, en el año 2001, fueron de 122,997,370 millones de pesos, cifra que fue superada durante el ejercicio del año 2002 por un monto de 147,701,617 millones de pesos, que se traduce en un aumento del 20.1%.<sup>96</sup>Mientras que para el año 2003 se tiene una recuperación de sus ingresos al crecer en un 45% con respecto a los registrados un año antes, en tanto que, en materia de inversiones éstas crecieron en un 82% con referencia a las ejercidas durante el 2002.

Asimismo, tanto los ingresos como las toneladas de carga contenerizada a éste puerto pueden incrementar ahora que las empresas HPH y COT han conformado una alianza, y que el puerto ha sido considerado para formar parte del corredor logístico de la APEC.

---

<sup>96</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Muy buenos resultados para puertos de México". Puertos de México, Año 1, Núm. 1, 18 de febrero de 2003. p.4.

### 4.3 Retos y oportunidades

Es importante conocer cuales son los puntos fuertes y débiles del puerto Lázaro Cárdenas, así como las oportunidades que puede aprovechar para captar mayores inversiones y participación en el comercio exterior.

#### Fortalezas

- Las instalaciones y áreas del puerto son adecuadas para recibir cualquier tipo de carga y de industria.
- Se cuenta con una termoeléctrica y una presa que permite disponer de energía eléctrica, gas industrial y agua en abundancia.
- El canal de acceso y la dársena de ciaboga tienen 16.50 metros de profundidad, lo cual permite recibir barcos Postpanamax de quinta generación.
- Se tiene capacidad instalada para almacenar 80 mil toneladas en silos graneleros.
- Tiene más de 20 kilómetros de frentes de agua para satisfacer la demanda de cualquier tipo de empresas.
- Tiene una terminal especializada de contenedores totalmente equipada, licitada recientemente.
- El recinto portuario tiene ocupada aproximadamente el 13.18% de su superficie total.
- Su ubicación geográfica le permite tener mínimos costos de dragado por mantenimiento en canales de navegación.
- Cuenta con una línea de ferrocarril que lo enlaza con los centros de consumos más importantes del país.
- Ofrece el sistema de doble estiba a través de la red troncal del ferrocarril del noreste.
- En el puerto operan mega empresas que cumplen con los estándares de calidad internacionales.
- La mayor parte de la carga es cautiva.
- Mayores concentraciones de carga, con lo cual se perfila como un puerto hub.

## DEBILIDADES

- Existen frentes de agua que no han sido explotados.
- El volumen más importante de la carga de importación y exportación es generado sólo por dos industrias, mismas que en los próximos tres años alcanzarán su nivel máximo de producción.
- Complicada regulación jurídica en cuanto a la cesión de áreas en el recinto portuario.
- Escaso tráfico de líneas navieras regulares arriban al puerto, lo que dificulta la oferta de rutas marítimas al comercio exterior regional.
- Las dos terminales de usos múltiples están destinadas fundamentalmente al tráfico siderúrgico y no facilitan la generación de otros tipos de carga.
- Los niveles de contaminación que emiten las industrias instaladas en el puerto limitan la diversificación de otros tipos de negocios.
- Los niveles de ingreso de la API no son proporcionales con el desarrollo del mercado.
- Degradación constante del frente playero.
- Falta de mano de obra calificada en la región.

## OPORTUNIDADES

- El programa de inversión del sector privado se incrementa anualmente.
- Captación de tráficos de rutas del Pacífico con destinos a puertos del Atlántico en vinculación con el ferrocarril.
- Saturación a mediano plazo de los puertos alternos de Lázaro Cárdenas para proyectos industriales o grandes terminales especializadas.
- Apertura del comercio exterior mexicano.
- Se encuentra integrado al corredor multimodal transpacífico del Foro de Cooperación Económica Asia- Pacífico (APEC), lo que puede abrir nuevas expectativas para reactivar su participación en el plano internacional.
- Las alianzas formadas entre grandes empresas navieras para atraer el arribo de buques de gran calado.

- El arribo de los primeros buques con automóviles, lo cual le permite utilizar su terminal de contenedores, y diversificar la carga.

## **AMENAZAS**

- No se ha diversificado la inversión en industrias diferentes a la del acero y del fertilizante.
- Limitaciones de servicios en infraestructura urbana.
- Falta de instalación de nuevas empresas o industrias.
- Trabas por parte de los Estados Unidos al acero mexicano a excepción del planchón que no tiene ninguna restricción.
- Ausencia de una auténtica política industrial.

Auspiciado como uno de los polos de desarrollo del Pacífico Mexicano a finales de los setenta mediante la instalación de una serie de empresas estatales, precisamente a Siderúrgica Lázaro Cárdenas-Las Truchas, la Productora Mexicana de Tuberías (PMT), NKS, Fertimex (hoy Fertinal). Empezó a entrar en declive cuando se le dio la concesión a Transportación Marítima Mexicana, en 1996. Desde entonces la terminal de contenedores estuvo parada por varios años. Durante ese tiempo se hicieron tres convocatorias las cuales se declararon desiertas porque nadie presentó una propuesta.

Durante el año 2000, las empresas Imexsa y Sicartsa, se vieron afectadas por la crisis del acero, lo cual redundó en los movimientos de granel mineral esto ha repercutido en el movimiento de tráfico de altura.

A principios del año 2003 la empresa Productora Mexicana de Tuberías (PMT) tuvo que ser desmantelada, una de las más competitivas del mundo, por lo cual su movimiento de granel mineral se verá afectado, así como los ingresos al puerto. Podría decir que esto fue debido a la falta de una política industrial mal planteada, la cual se hace necesario que el Gobierno Federal haga una revisión a profundidad.

El Puerto de Lázaro Cárdenas a pesar de ser un puerto con capacidad para recibir embarcaciones de gran calado, no ha sido explotado plenamente, sólo es utilizado para

mover el carbón que utilizan las plantas termoeléctricas de la región, situación que para el año 2003 parece empezar a diversificar el

El ferrocarril de doble estiba sin costura que conecta con los Estados Unidos no ha sido explotado al máximo, y los principales productos que pasan por el puerto son principalmente graneles minerales, en donde el 80% del movimiento portuario es generado por la producción de las industrias locales del acero.

Estos son algunos de los principales retos que la autoridad portuaria tendrá que vencer, aprovechando sus fortalezas y las oportunidades que se le presentan. Próximamente se hará una revisión al Plan Maestro de la API, por lo cual se pueden incluir objetivos acordes para atraer la participación de otras empresas, propiciando la inversión en el puerto.

#### 4.4 Transbordo: Como punto de importancia para el desarrollo de un puerto hub

Resulta de gran trascendencia que un puerto amplíe su hinterland, al surgir el intermodalismo, las cadenas integradas de puerta a puerta, la apertura comercial y la tendencia a concentrar mayores volúmenes de carga, para evitar que sigan teniendo un hinterland tradicional, estos pueden ampliarlo ya sea abarcando múltiples regiones del propio país y de países vecinos, por ejemplo el puerto de Róterdam. O bien, mediante el transbordo marítimo

La competencia entre los puertos del mundo con características para convertirse en concentradores de carga es cada vez más intensa, difícil y delicada. El transbordo marítimo o transferencia de cargas, especialmente de contenedores, ha llegado a ser uno de los ejes de la competencia. Transferir cargas de un barco a otro y de un barco a otro modo de transporte como el ferrocarril por ejemplo, para trasladarla a otro puerto o a un punto determinado de la geografía del mercado, es en la actualidad toda una especialidad.

En este proceso de transferencias y desplazamientos intervienen otros medios de transporte terrestre, pero en general las operaciones tienen un importante efecto sobre la actividad de un puerto y gran impacto en sus negocios. La diferencia fundamental entre los barcos convencionales para el transporte de carga general y aquellos diseñados especialmente para el transporte de contenedores, estriba en que los primeros tienen que reducir sus puertos de arribo a uno en cada país, o aún en cada región, debido a los costos operativos involucrados. Así, sus operadores necesitan reducir el número de puertos y el tiempo de estadía, con el objeto de incrementar la productividad.<sup>97</sup>

Los puertos seleccionados para recibir a estos portacontenedores son los puertos pivotes, en los cuales se descargan los grandes volúmenes de contenedores para ser transportados posteriormente a barcos de menores dimensiones, cuya función es trasladarlos a su destino final, esto es a puertos alimentadores, desde donde pueden

---

<sup>97</sup> Cargo Noticias. "Transbordo, punto de competencia entre puertos". Boletín del Puerto de Lázaro Cárdenas. Año 1, Núm. 2. Enero de 2002. p.8.

retornar con cargas que serán concentradas en el puerto hub para su posterior traslado a otros puntos del mercado mundial.

También ocurre que muchos de los destinos de las cargas de contenedores son puertos que se localizan en el lado opuesto del océano donde se ubica el puerto concentrador, lo que ha multiplicado los corredores terrestres interoceánicos, para crear complejos ramales de distribución que han modificado la geografía del transporte marítimo, de allí que pueda darse una geografía de la contenerización.

El transbordo marítimo se convierte en una importante estrategia que puede o no permitir el incremento de los negocios en un puerto. Entre más contenedores o cargas pasando a través de un puerto le significan sustanciales incrementos económicos, debido al transbordo y almacenaje, o actividades relacionadas, como pueden ser la reparación de buques, el mantenimiento de contenedores y el avituallamiento, entre otras.

Cada día crece el número de puertos que intentan desarrollarse como puertos concentradores, o bien incurren en fuertes inversiones para la construcción de terminales especializadas que pueden resultar finalmente utilizadas.

#### 4.5 ¿Puerto hub o puerto alimentador?

En los capítulos anteriores, ya se han señalado las características del puerto, de la carga que se maneja por este puerto y de su participación a nivel nacional dentro del comercio exterior. Sin embargo, después de haber conocido cuales son sus fortalezas, debilidades y oportunidades surge la interrogante ¿Lázaro Cárdenas podría ser un puerto hub o sólo un puerto alimentador?

Los puertos hubs o pivotes, tienen como característica la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa su zona de influencia y alcanza distancias fuera de la región a la que pertenecen. En el Pacífico Mexicano, los puertos que se perfilan como puertos pivotes se encuentran Manzanillo y Lázaro Cárdenas, a lo que el sector público se ha mostrado cauteloso.

La aparición de grandes puertos concentradores o pivotes ha sido posible en la medida en que el tamaño de los buques ha ido creciendo y los operadores marítimos empiezan a formar grandes consorcios o alianzas. Para concentrar carga en un puerto principal es preciso redefinir las funciones de varios puertos intermedios y a la vez desarrollar una estructura interconectada y jerárquica de puertos menores que suministren carga a los pivotes. De esta manera muchos puertos quedan excluidos de los servicios regulares directos, existiendo la posibilidad de que se integren a la red global de puertos mediante rutas indirectas o alimentadoras que conducen en embarcaciones menores la carga hacia el puerto hub, donde es transportada en grandes buques para ser llevados a su destino final.

En la cima de la red global de puertos se encuentran los pivotes globales, que de acuerdo a su cobertura geográfica, el tipo de embarcaciones y de los flujos comerciales, supone vínculos multicontinentales, estos se localizan generalmente en el hemisferio norte, en las rutas este-oeste, donde se concentran los principales corredores y redes de transporte marítimo.<sup>98</sup>

---

<sup>98</sup> Martner, Peyrelongue Carlos. "Puertos pivotes...." p. 127.

Los pivotes globales son definidos como centros logísticos de concentración, procesamiento, consolidación y distribución de mercancías e información, se alimentan de flujos que provienen de redes terrestres y marítimas.

En la parte intermedia de la red se encuentran los puertos pivotes regionales, cuya capacidad de carga y cobertura geográfica no es tan grande como la de los pivotes globales, ni tan pequeña como los puertos alimentadores. La mayoría de los pivotes regionales se encuentran en la intersección de las rutas este-oeste con las rutas norte-sur.

Los puertos alimentadores que, mediante la sustitución de las rutas directas poco densas por rutas indirectas, contribuyen a aportar carga y alimentar a los grandes puertos concentradores. Actualmente hay puertos que viven casi exclusivamente del transbordo. Estos son los últimos que conforma la red global de puertos.

Con la reforma portuaria han sido notables las mejoras en la infraestructura, el equipo y la operación de carga y descarga de mercancía, así como nuevas inversiones, esta reestructuración define una nueva geografía portuaria y, en algunos casos, propicia formas de integración regional y global. Lo cual ha venido a desarrollar el intermodalismo que juega un papel primordial en la ampliación del hinterland de los puertos, anteriormente se observaba que los puertos tenían una zona de influencia territorial cautiva.

En la actualidad una de las principales formas para concentrar carga y transformar a un puerto pivote regional o global es ampliar su zona de influencia territorial mediante la integración multimodal, otra forma de concentrar carga desde ámbitos espaciales lejanos es el desarrollo del transbordo marítimo. La mayor parte de los puertos nacionales obtienen su carga del hinterland tradicional, formado por el estado de pertenencia y los estados vecinos, un reducido número de puertos obtiene la carga del hinterland ampliado compuesto por diversos estados en los cuales la cercanía física no es tan relevante. Como es el caso de Manzanillo, Veracruz y Altamira. De tal manera que hasta el momento ningún puerto nacional aspira a convertirse como un puerto pivote global.

El puerto de Manzanillo se perfila como un puerto pivote regional, al tener un gran movimiento de contenedores, después del puerto de Veracruz, la importancia que se tiene de resucitar al Puerto de Lázaro Cárdenas es que no quede excluido de esta red global de puertos, y se perfila como un puerto pivote, sino global que quede considerado como un puerto pivote regional.

Aunque por sus características de infraestructura, sus reservas territoriales y, conexiones terrestres, férreas y marítimas, que representan grandes ventajas logísticas, por el momento, se puede considerar como un puerto alimentador, por tanto si aspira a ser un puerto pivote regional, su concentración de volúmenes de carga tendría que ser mayor, ya que como vimos la mayor parte de la carga que maneja es granel mineral, se tiene muy poco arribo de carga contenerizada, y para lograrlo sería importante una sólida ampliación de las conexiones terrestres, férreas y marítimas. Se tiene pensado que con la conclusión de la autopista Siglo XXI, ayudará a ampliar su hinterland hacia otros estados de la República Mexicana, sin embargo, también se convierte en una prioridad propiciar el aumento de arribo de embarcaciones de líneas navieras con servicios directos, que por el momento ésta empezando a tener un crecimiento favorable en éste aspecto con la participación de grandes navieras como Maerks Sealand y Hutchinson Ports.

Por otra parte, reestructurar sus planteamientos estratégicos de integración económica, planteamientos que le permitan atraer mayor inversión, en otras actividades, ya que como vimos en el capítulo anterior, la fortaleza de este puerto se basa en sólo dos áreas: a la siderurgia y a los fertilizantes.

#### **4.6 Hacia una segunda reforma portuaria**

A una década de la reforma estructural de los puertos, los operadores de terminales especializadas han comenzado a observar que existen ciertos riesgos en cuanto a la seguridad jurídica, la Ley de Puertos que si bien en su momento fue la ideal, ahora resulta obsoleta, desde el termino de la administración del Presidente Ernesto Zedillo, el proceso de la reforma portuaria quedó concluida.

Una vez que se ha concretado el proceso de reforma estructural de los puertos, su evolución debe ir paralela a las exigencias tanto de los importadores como de exportadores. Ciertas actividades como remolcadores, uso de pilotos de puerto, entre otras, siguen realizándose como antaño y no se han modernizado, lo cual obedece a que la normatividad así lo marca y establece. Los puertos a nivel nacional enfrentan restricciones normativas, administrativas y de coordinación entre autoridades, así como una falta de coordinación con el transporte terrestre.

Lo cual deja en claro que su modernización tiene que ser acorde con los avances de la tecnología, además para eliminar ciertas trabas, se hace necesario modificar la Ley de Puertos para poder ampliar la inversión en terminales especializadas; para ser competitivos y cumplir con las exigencias del mercado mundial.

Actualmente las nuevas tecnologías de construcción de embarcaciones ha hecho posible que grandes buques puedan atracar y hacer maniobras de ciaboga de forma segura en casi cualquier puerto, sin la necesidad del uso de remolcadores que de acuerdo con sus dimensiones y peso, marca nuestra Ley. Dicha condición afecta la competitividad de los puertos nacionales frente a otros ubicados en rutas logísticas alternas.

Si hay algo en lo que incide la elección del uso de una terminal o un puerto, es el cobro de las tarifas por el tiempo de permanencia en sus instalaciones, y es aquí donde existen las incongruencias, puesto que quien usa menos un puerto es quien paga más. El incremento del uso constante del pago de contraprestaciones a las Administraciones Portuarias Integrales por el uso de muelles, es lo que ha llevado a que operadores portuarios de contenedores como Hutchinson Ports Holdings Group (HPH), Operadora de la Cuenca del Pacífico(OCUPA) y Steverdoring Services of America (SSA), hayan llegado

a proponer un nuevo modelo que garantice los ingresos suficientes a las API's, sobre la base de un esquema que estimule la eficiencia para el mejor aprovechamiento y explotación de la infraestructura portuaria.

El sistema portuario con esta estructura se encuentra en una situación vulnerable frente a la eficiencia que el transporte terrestre ha alcanzado, lo que mantiene a puertos extranjeros como Houston y Los Ángeles, en potenciales competidores de las cargas comerciales

Los puertos mexicanos no obtienen una carga por transbordo marítimo. Los porcentajes de transbordo son poco significativos, cuando no del todo inexistente, por lo tanto, sólo se alimentan por vía terrestre. Lejos de activar el transbordo la ley la limita.

Las tarifas portuarias entre 1995 y 2000 han subido en términos reales un 120%, lo que se refleja en pérdidas económicas para las líneas navieras. Mientras el costo de las contraprestaciones se eleva anualmente en 10%, más inflación, la superficie de operación no puede crecer en más del 20% del total concesionado, y no se les permite tener más de un servicio en un litoral.

En el esquema actual de riesgo-rentabilidad manejado por el gobierno, la terminal paga a una API una cantidad de dinero al momento de firma del contrato denominado "guante", en segundo término una contraprestación económica, fija, mensual que aumenta de acuerdo a la inflación y una más, variable, que se efectúa conforme al volumen manejado o que en algunos casos representa un porcentaje de ingresos o utilidades.<sup>99</sup>

En los procesos de licitación no se ha adoptado un sistema de subasta, una vez presentadas las ofertas financieras, éstas no son modificables, y deben ser garantizadas con depósitos en efectivo.

En el caso del Puerto de Lázaro Cárdenas, recientemente cuando se licitó la terminal de contenedores, donde los postores, como HPH y la empresa Controladora y

---

<sup>99</sup> Rodríguez, Gabriel. "Llegó la hora de la segunda reforma portuaria." Revista Transporte Siglo XXI. Octubre 2003. Sección Marítima. Año 4, Vol. 50, octubre de 2003, México, p.38.

Operadora de Terminales (COT), presentaron ofertas arriba de los 70 millones de pesos para asegurar que obtendrían el contrato. Dicha cantidad resultó la contraprestación más alta que se haya ofrecido en México desde la privatización de los puertos, quizá porque en este caso la API ofreció el esquema de compartir riesgos.

Aun cuando posteriormente constituyeron una alianza que les hiciera más llevadera la carga, asumieron el riesgo de apostar a un puerto donde no existía operación de contenedores desde hace varios años. Además tienen la responsabilidad de abrir el mercado y desarrollar la infraestructura con el propósito de que en un futuro Lázaro Cárdenas sea un puerto hub, que es un gran reto debido a las grandes debilidades que muestra.

Por otra parte, entre las amenazas que enfrenta el sector portuario nacional destacan la dependencia del comercio exterior con Estados Unidos, la canalización casi exclusiva de las inversiones de las 24 API's en el crecimiento de infraestructura y la excesiva rigidez de control centralista. También obstaculiza su desarrollo el hecho de que el mejoramiento de la operación portuaria no siempre corresponde al de los otros sistemas de transporte y que falta desarrollar medidas de facilitación y tránsito de mercancías.

Ante el cierto estancamiento que se empieza a observar, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, se encuentra elaborando el Programa de Gran Visión del Litoral Nacional (Progravi), el cual está orientado a formular y sustentar políticas públicas para el desarrollo del litoral costero a corto, mediano y largo plazos.<sup>100</sup>

El objetivo es llevar el desarrollo económico a las costas, y descentralizar las actividades a zonas por debajo de los 500 metros sobre el nivel del mar. El punto de partida de este objetivo será una evaluación de la situación actual del conjunto de los puertos nacionales, para diseñar las estrategias que permitan consolidar procesos así

---

<sup>100</sup> Cruz, Osiel. "Planearán política portuaria al 2025". Revista, Transporte Siglo XXI. Sección Marítimo, Año 4, Vol. 47, julio de 2003, México, pp. 46-48.

como identificar y generar otros que apoyen el concepto del desarrollo integral de las costas con apoyo de los distintos puertos del sistema.

Esto nos lleva a pensar que los ajustes que sean realizados al sector marítimo-portuario tienen que ser planteados tomando en consideración los lineamientos del gobierno en materia de transporte, comercio exterior, desarrollo industrial y regulatorio.

Al mismo tiempo, se hace latente la modernización de la estructura funcional de las API's y de las instancias de gobierno involucradas para que respondan de manera ágil a las condiciones y necesidades del mercado, incorporar al desarrollo aquellos puertos, instalaciones y terminales donde no existen administraciones portuarias integrales, y promover la incorporación de nuevos inversionistas en un marco de libre competencia y en condiciones similares con los competidores internacionales.

Sin olvidar el dinamismo de los mercados portuarios internacionales, derivado de los procesos de globalización. Además de los posibles cambios en los sistemas internacionales de distribución, como consecuencia de un mejor uso y organización de los servicios de cabotaje y del autotransporte.

En esta nueva política que se plantea, se propone ampliar el uso de Internet para cuestiones relacionadas con la tramitación aduanal y los intercambios de información entre autoridades, operadores, usuarios, prestadores de servicios, así como de tipo general relativa a las características operativas de los puertos.

El uso eficiente de la tecnología, permite que el tráfico de un puerto sea más fluido y no existan saturaciones en el uso de sus instalaciones, además de la infraestructura, se tiene la *infoestructura*<sup>101</sup>, de donde surge el concepto de "*Port Community System*", es decir el sistema informático que interconecta a todos los miembros de una comunidad logística, optimizando el intercambio de documentación, reduciendo el volumen de datos a reingresar en diferentes sistemas y permitiendo perfeccionar el seguimiento de una operación, hasta el cierre de la misma. La informatización de todos los actores de los

---

<sup>101</sup> *Infoestructura* es la capacidad de los puertos a procesar la información que nace de los flujos del comercio exterior, para que el tratamiento de la misma se convierta en un factor promotor del intercambio, y no en un obstáculo para el mismo. (Boletín FAL. "Informatización de puertos marítimos, plataforma de e-commerce y comunidades logísticas". Edición 202, junio de 2003.)

puertos permite la integración de la comunidad, y a que los puertos interactúen entre sí formando los *corredores logísticos*.

La implementación de estos sistemas de informatización en los puertos, puede traer como beneficios que se reduzcan los trámites aduanales, de desembarque, de embarque, entre otros, así como los costos de los mismos, e inclusive en el uso de las instalaciones ya que el tiempo de estadía de los buques podría reducirse.

Dentro de otras acciones que se pretenden llevar a cabo es la vinculación de la actividad portuaria con los sistemas logísticos requeridos por las corporaciones internacionales de comercio, que implica la coordinación de esquemas regulatorios, de la organización empresarial y la coordinación entre modos de transporte marítimo y terrestre.

La estrategia para el desarrollo del Progravi contempla dos partes que permitirán vincular la visión y objetivos de corto (2004-2006), mediano y largo plazos (2010-2025). Se ha pensado que en algunos casos se llegue a ceder el control del 52% de las acciones de las API's a los gobiernos, estatales y municipales.

Sin embargo, a pesar de que se empieza a entrar en un estancamiento, para este año, se espera un crecimiento de carga por vía marítima de un 3%. Su crecimiento resulta ser muy importante para el comercio exterior, ya que se considera como el segundo medio de movilización de carga con 34% que se efectúa en el país, solo detrás del transporte terrestre.

## CONCLUSIONES

La importancia que juegan los puertos mexicanos dentro del comercio exterior es tan relevante ya que al ser nuestro país gran importador y exportador de numerosos productos al concebir a los puertos como centros de negocios y no como meros puntos de enlace entre un medio de transporte y otro, se abren nuevas oportunidades de crecimiento dentro del comercio exterior.

Los puertos mexicanos han sufrido cambios sustanciales a partir de grandes inversiones en modernización, construcción y ampliación de las instalaciones portuarias. Inversiones que se hacían necesarias; ya que anteriormente, los puertos operaban dentro de políticas proteccionistas donde el Estado era el encargado de proporcionar los recursos financieros para la operación de los puertos, lo cual provocaba que existiera muy poco movimiento del comercio por los puertos nacionales de manera que éstos tenían nula o escasa importancia a nivel internacional.

Los puertos han pasado de ser áreas de transferencia de carga a convertirse en verdaderas plataformas logísticas; ofrecen una extensa cantidad de servicios complementarios, particularmente lo relacionado a consolidación de carga y otros asociados a procesos comerciales.

La profundización de una economía más abierta significa incrementar sus niveles de exportación y para ello, era y sigue siendo una prioridad la modernización de los puertos. La aplicación de políticas macroeconómicas en los puertos ha llevado a que éstos ahora ofrezcan nuevas oportunidades de inversión y a la instalación de mega empresas con estándares de calidad internacionales.

Las políticas proteccionistas implantadas desde la década de los cuarenta hasta principios de la década de los ochenta no dio buenos resultados en el comercio exterior, aunque la aplicación de políticas neoliberales no es la panacea para solucionar todos los problemas que aquejan a una sociedad, cabe reconocer que la aplicación de éstas políticas en los puertos ha traído consigo, que éstos dejen de servir a un territorio cautivo lo cual les permita incrementar su ámbito de influencia territorial de manera extraterritorial.

El concepto de puerto, ha sido modificado, ahora es concebido como centro de negocios, que aun sigue siendo propiedad del Estado, el cual ha dejado que las Administraciones Portuarias Integrales se encarguen de invertir en la infraestructura de los puertos así como en la ampliación de sus instalaciones, dichas administraciones son autónomas; que a pesar de contar con cierta autonomía que el propio Estado les ha otorgado, son limitadas, una de esas limitaciones es el transbordo entre puertos.

Los puertos han aumentado su productividad, de tal forma que en el año 2002 el total de carga que se desplazó por éstos, ascendió a 67 millones 317 mil 702 toneladas, mientras que en año 2003 se manejaron 15,161,725, por lo cual las cifras nos indican que al finalizar este año, habrá un incremento de más del 5% en relación con el año anterior. Lo cual refleja que hay un acrecentamiento en el volumen de las mercancías que se manejan por el sistema portuario nacional y por ende un crecimiento en las exportaciones e importaciones de nuestro país con los principales socios comerciales, con los cuales nuestro país ha firmado diversos tratados de libre comercio y nos ha llevado a diversificar nuestras relaciones.

La importancia del Puerto de Lázaro Cárdenas radica en ser un puerto preponderantemente industrial, más que comercial. Es un puerto de segunda generación o industrial que cuenta con la infraestructura adecuada para las empresas ahí instaladas, con posibilidades de convertirse en un puerto de tercera generación, siguiendo la logística internacional, esto es un puerto que cuente no sólo con modernización en su infraestructura, sino además de su tecnología.

Al mismo tiempo su magnitud estriba en el tráfico de mercancías que tiene, en la sólida infraestructura con que cuenta, por sus conexiones terrestres y férreas que lo conectan con el centro del país y hacia Estados Unidos y Canadá países con los cuales nuestro país tiene mayor concentración del comercio exterior. Por otra parte, permite diversificar las relaciones comerciales con países asiáticos, como Japón, China o Singapur.

Analizando las cifras de los años anteriores, encontramos que durante el 2000 y 2001, se tuvo un comportamiento negativo en cuanto al movimiento de carga manejada por éste puerto, sin embargo, se empieza a tener una pequeña recuperación para el año

2002, en tanto que, para el 2003 el Puerto de Lázaro Cárdenas con la licitación de la nueva terminal de contenedores, ha traído el arribo de buques Postpanamax de quinta generación, de más de 5 mil toneladas, así como el arribo de los primeros buques con automóviles. Lo cual le permite tener otro tipo de carga, diferente a los minerales.

Por otra parte, dentro de los puertos que aspiran a convertirse en un puerto pivote y que mantengan como ámbito espacial de influencia su hinterland tradicional difícilmente ascenderán en la jerarquía de la red global, en cambio aquellos que amplíen su zona de influencia territorial y/o incorporen actividades de transbordo, podrán concentrar carga y alcanzar posiciones más sólidas en la red.

Lázaro Cárdenas es una nueva alternativa a la que ya es Manzanillo en el Pacífico. Las actividades logísticas del comercio internacional de nuestro país ameritaban crear un nuevo corredor intermodal dado el crecimiento de las cargas con Oriente y América del Sur a través de la costa oeste del país. La mayoría de las exportaciones se realizan mayoritariamente hacia Estados Unidos, Canadá y países de América Latina, con poca presencia en los mercados de Asia y Europa. Lo cual forman parte del corredor de APEC, le permite tener una relación con puertos como el de Shanghai o Ningbo en China.

La concentración de carga contenerizada no ha llegado a los mismos niveles de los puertos de Veracruz o Manzanillo. Por el momento, sólo puede ser un puerto alimentador. Con la reciente licitación que se llevó a cabo en abril del 2003, de la terminal de contenedores de Lázaro Cárdenas, el bajo nivel de carga movida por contenedores podría revertirse con la alianza de las empresas COT y HPH, empresas que pueden atraer líneas navieras de servicios regulares, con lo cual en lo próximos años lo pueden llevar a superar los niveles que se manejan por Manzanillo, de esa manera aspiraría a consolidarse como un puerto pivote regional. Por tanto se hace necesario que la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas en conjunto con el Gobierno Federal promocióne en el ámbito nacional e internacional las ventajas competitivas que ofrece el puerto, al mismo tiempo esquemas potenciales a clientes de negocios que inviertan en áreas diferentes a las ya establecidas. De la misma forma, para poner en el mapa global a un puerto como lo es Lázaro Cárdenas es necesario dotarlo de tecnología de información y generar eficiencias operativas de calidad mundial.

Para fomentar el transbordo como competencia entre puertos, es necesario que se modifiquen ciertos artículos de la Ley de Puertos y su reglamento, ya que lejos de fomentarlo, lo único que esto trae como consecuencia es que no existe la posibilidad de que nuestros puertos se conviertan en puertos hub globales y sólo queden dentro de la red global como puertos regionales, en este mismo aspecto y particularmente el caso del Puerto de Lázaro Cárdenas, vimos que dentro de esta misma red podrá aspirar a convertirse en un puerto hub regional, cuando sus conexiones terrestres o inland mejoren, asimismo su hinterland se extienda no sólo a nivel a nacional sino que alcance zonas extraterritoriales. No basta que cuente con grandes superficies de suelo, o con canales de acceso de 16.50 metros, sino que arriben gran cantidad de buques de líneas navieras con servicios regulares.

El marco jurídico aplicable a los puertos no ha podido crear una competencia entre los usuarios y no intra puertos con el imperativo de propiciar nuevas inversiones que generen economías de escala para competir en el plano mundial. Para ello en los últimos meses se ha hecho hincapié por parte de usuarios de puertos, así como de las principales líneas navieras de servicios regulares que se tomen acciones para hacer más rentable el uso de los puertos bajo un esquema de tarifas que resulte más rentable para las API's, sin dejar de lado las funciones del Gobierno Federal.

## BIBLIOGRAFÍA

- Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas. *Programa Maestro de Desarrollo Puerto Industrial y Comercial Lázaro Cárdenas*. México, 2000.
- Anda, Gutiérrez Cuauhtémoc. *Los Nuevos Puertos Mexicanos*. Grupo Editores Noriega, México, 1999.
- Berenguer, Pérez José María. *Glosario de Términos de Ingeniería de Puertos y Costas*. Centro de Estudios de Puertos y Costas, Madrid, España, 1993.
- Burkhalter, Larry. *Privatización Portuaria: Bases, Alternativas y Consecuencias*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Santiago de Chile, 1999.
- Bustamante, Ahumada Roberto. *El Desarrollo Marítimo en México*. 1992.
- \_\_\_\_\_. *El Desarrollo Costero de México*. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, Academia de Desarrollo Costero, 2ª. Edición, México, 2003.
- \_\_\_\_\_ y Zertuche Muñoz Guillermo. *Elementos de Operación y Administración Portuarias*. Tomo I. Ediciones Temas Marítimos, México 1970.
- C. Lodge George. *Administrando la Globalización en la Era de la Interdependencia*. Edit. Panorama, México, 1996.
- Calvijo, Fernando (Compilador.) *Reformas Económicas en México: 1982-1999*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Estrategia y Análisis Económico, Consultores, S.C. Fondo de Cultura Económica, México, 2000.

- \_\_\_\_\_ y Valdivieso Susana. *Reformas Estructurales y Políticas Macroeconómicas: El caso de México 1982-1999*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Serie Reformas Económicas, Núm. 67, 2002.
- Cámara de Diputados, LVIII Legislatura. *II Tomo de la Memoria del Foro de Consulta para la Reactivación de la Marina Mercante Nacional y Análisis Histórico de sus Estímulos Fiscales*. La Paz, Baja California Sur, México, 31 de marzo de 2002.
- Cárdenas, de la Peña Enrique. *Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México: Marina Mercante*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1988.
- Cerda, Benítez Adriana. *Prontuario de Comercio Internacional*. Edit. Trillas, México, 2000.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. *Modernización Portuaria: Una Pirámide de Desafíos Entrelazados*. Unidad de Transporte, División de Comercio Internacional y Financiamiento, Santiago de Chile, 1998.
- De Buen, Oscar Richkarday y Rico, Rodríguez Alfonso. *Consideraciones para Modernizar la Infraestructura del Transporte Nacional*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica Núm. 19. México, 1992.
- \_\_\_\_\_ e Izquierdo, González Rafael. *Mercados de Transporte de Carga del Cartel a la Competencia*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Documento Técnico Núm. 12. México, 1995.
- Departamento de Información Pública de las Naciones Unidas. *ABC de las Naciones Unidas*. Organización de Naciones Unidas, Nueva York, 1998.

Garriga, Ediciones. *Enciclopedia General del Mar. Vol. V*, Madrid, Barcelona, España. 1958.

Enríquez, Rosas José David. *Transporte Internacional de Mercancías: Una Introducción al Régimen Jurídico General del Transporte de Mercancías*. Edit. Porrúa, México, 1999.

Edwards, Sebastian. *Crisis and Reform in Latin American: From Despair to Hope*. World Bank, Oxford University Press, Oxford United States of America, 1995.

García, López Ricardo. *La Liberalización del Comercio de Servicios en la Organización Mundial de Comercio*. Biblioteca Jurídica Cuatrecasas. Edit. Tirant to Blanch, Valencia, España, 1999.

Gobierno Federal. *Plan Nacional de Desarrollo Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000*. México, 1995.

\_\_\_\_\_ *Plan Nacional de Desarrollo Sector Comunicaciones y Transportes 2000-2006*. México, 2000.

González, Gómez Ovidio y Martner, Peyrelongue Carlos. *Problemas de Conectividad en el Puerto de Lázaro Cárdenas*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica Núm. 35. México, 1992.

Hoffman, H. Stanley. *Teorías Contemporáneas sobre las Relaciones Internacionales*. Edit. Tecnos, 1979.

Ianni, Octavio. *La Era del Globalismo*. Edit. Siglo XXI, México, 1999.

\_\_\_\_\_. *Teorías de la Globalización*. Edit. Siglo XXI, 3ª. Edición, México, 1998.

- Isawa, Mishiro. *Historia del Comercio Marítimo Mundial*. Escuela Náutica Mercante de Veracruz "Cap. Alt. Fernando Siliceo y Torres", JICA, México, 1998.
- López, Enriquez José. *Algunas Consideraciones sobre la Organización en el Sistema Portuario Nacional*. Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial de México, 1977.
- López, Gutiérrez Héctor. *Operación, Administración y Planeación Portuarias*. Asociación Mexicana de Ingeniería Portuaria, Marítima y Costera, A.C. México, 1999.
- Luis, de Sebastián. *Neoliberalismo Global: Apuntes Críticos de Economía Internacional*. Edit. Trotta, Madrid, España, 1997.
- M, Katz Isaac. *La apertura Comercial y su Impacto Regional sobre la Economía Mexicana*. Instituto Tecnológico Autónomo de México, México, 1998.
- Macdonel, Martínez Guillermo, et. al. *Ingeniería Marítima y Portuaria*. Edit. Alfaomega, México, 1999.
- Malpica, de la Madrid Luis. *¿Qué es el GATT?* Edit. Grijalbo, México, 1979.
- Márquez, Sosa Juan Carlos. *Comercio Exterior*. Edit. Eudecor, Argentina, 1997.
- Martner, Peyrelongue Carlos y Moreno, Martínez María Aurora. *Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su Impacto en los Puertos Mexicanos*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica Núm. 162, México 2001.
- Olvera, de Luna Omar. *Manual de Derecho Marítimo*. Edit. Porrúa, México, 1981.

Ortiz, Wadgyamar Arturo. *Introducción al Comercio Exterior de México: Proteccionismo o Librecambio*. Edit. Nuestro Tiempo, 6ª. Edición, México, 1997.

\_\_\_\_\_. *Política Económica de México: 1982-1994: Dos Sexenios Neoliberales*. Edit. Nuestro Tiempo, 2ª. Edición, México, 1994.

Padua, González María Eugenia. *México en el Umbral Del Siglo XXI: Los Efectos de la Globalización*. Distribuciones Fontamara, México, 1999.

Rozéntal, Andrés. *La Política Exterior de México en la Era de la Modernidad*. Fondo de Cultura Económica, México, 1993.

Scheinvar, Isaac. *Las Carreteras y el Sistema Portuario Frente a las Reformas Económicas en México*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Serie Reformas Económicas, Número 20, Santiago de Chile, 1999.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2001*. México, 2001.

\_\_\_\_\_. *Anuario Estadístico: Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros en el Sistema Portuario Nacional*. México, 2001.

\_\_\_\_\_. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Diccionario de Términos Marítimo Portuarios*. México, 1996.

\_\_\_\_\_. *Ley de Puertos*. México, 1993.

\_\_\_\_\_. *Ley De Navegación*. México, 1994.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Puertos. *Avance en la Privatización Portuaria en México*. México, 1997.

\_\_\_\_\_. *El Sector Comunicaciones y Transportes 1994-2000*. México, 2000.

\_\_\_\_\_. *Informe Estadístico: Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros*. Enero- diciembre, 2001-2002.

\_\_\_\_\_. *Informe Estadístico: Movimiento de Carga, Buques y Pasajeros*. Enero- diciembre, 2003.

\_\_\_\_\_. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-2000*. México, 2000.

\_\_\_\_\_. *Los Puertos Mexicanos Inversión Hacia el Futuro: Proceso de Reestructuración y Privatización*. México, 1994.

\_\_\_\_\_. *Transformación del Sistema Nacional Portuario 1995-1997*. México, 1997.

Tamames, Ramón. *Estructura Económica Internacional*. Edit. Alianza, 7ª. Edición, Madrid, España, 1982.

Thomson, J. M. *Teoría Económica del Transporte*. Edit. Alianza, Madrid, España, 1976.

Zambobino, Pulito María (Coordinadora.) *Puertos: Aspectos Ambientales y de Gestión desde una Perspectiva Interdisciplinar*. Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, España, 1998.

Zepeda, Jorge Antonio. *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*. Edición patrocinada por la Administración Portuaria de Tampico. México, 1999.

## HEMEROGRAFIA

Aguilar, Romero Lourdes. "Logra México exitoso acuerdo con Japón en el marco de la APEC". Revista Logística y Comercio Internacional. Sección Comercio. Año 2, Núm. 13, noviembre-diciembre 2002.

Boletín FAL. "Informatización de puertos marítimos, plataforma de e-commerce y comunidades logísticas". Edición 202, junio de 2003

Briceño, Ruíz José. "El Mercosur, México y el Caribe frente al Área de Libre Comercio de las Américas." Revista Comercio Exterior. Bancomext, Vol. 51, Núm. 5, México, mayo 2001.

Cargo Noticias. Boletín del Puerto de Lázaro Cárdenas. Año 1, Núm. 1. Diciembre de 2001.

\_\_\_\_\_. "Transbordo, punto de competencia entre puertos". Boletín del Puerto de Lázaro Cárdenas. Año 1, Núm. 2. Enero de 2002. p.8.

Colín, Marvella. "Avanza la creación de infraestructura marítimo-portuaria del país." Periódico El Financiero. 5 de marzo de 2000. p.42.

\_\_\_\_\_. "Ascendieron a 466 mdd las exportaciones de México al viejo continente en enero; avanzaron 18.4 por ciento". Periódico El Financiero, Sección Economía, 21 de abril de 2003, p.13.

\_\_\_\_\_. "Crecieron 44.7% las exportaciones mexicanas a Japón en el primer bimestre, totalizaron 72 millones de dólares". Periódico, El Financiero. Sección Economía. 28 de abril de 2003, p. 32.

\_\_\_\_\_. "Ascendieron a 466 mdd las exportaciones de México al viejo continente en enero; avanzaron 18.4%". Periódico, El Financiero. Sección Economía. 21 de abril de 2003, p. 13.

Cruz, Osiel. "Prohibida la eficiencia". Revista, Transporte Siglo XXI. Año 3, Vol. 33, 15 junio-15 julio de 2002, México, p. 34.

\_\_\_\_\_. "La política portuaria castiga la productividad". Revista, Transporte Siglo XXI. Año 4, Vol. 43, marzo de 2003, México, pp. 12-14.

\_\_\_\_\_. "Planearán política portuaria al 2025". Revista, Transporte Siglo XXI. Sección Marítimo, Año 4, Vol. 47, julio de 2003, México, pp. 46-48.

\_\_\_\_\_. "Suman esfuerzos por Lázaro." Revista Transporte Siglo XXI. Sección Marítimo, Año 4, Vol. 47, julio de 2003, México, pp. 44.

\_\_\_\_\_. "Modernizarse o morir". Revista Transporte Siglo XXI. Sección Bitácora, Año 4, Vol. 47, julio de 2003, México, pp. 14-15.

Diario Oficial de la Federación. Protocolo de Adhesión de los Estados Unidos Mexicanos a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). 5 de julio de 1994.

Dirección de Organismos de Cooperación Económica y Desarrollo. Instituto Mexicano de Cooperación Internacional. "México y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos", México, 1998. 7 pp.

Ed, Gort. "Progreso del Intermodalismo en México". Revista Transporte Siglo XXI, Número Especial, Año 4, Marzo 2003.

El Economista. "Fueron movilizados 770 millones de toneladas de carga en el 2000: SCT".

26 de marzo de 2001. p.16.

El Financiero. "Duplica El Salvador exportaciones a México". Periódico, Sección

Economía, 22 de abril de 2003, p.15.

\_\_\_\_\_. "Crecimiento comercial moderado en 2003: OMC". Sección Economía, 24

de abril de 2003, p.11.

El Universal. "Comercio exterior, plataforma de crecimiento." Periódico Suplemento del

mes de septiembre de 2000.

Flores, Salgado José. "Industrialización orientada a la exportación en México: 1988-1994".

Revista Argumentos. Estudios Críticos de la Sociedad, Núm. 25, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Diciembre de 1996.

Gallegos, M. Carlos. "Las tendencias del transporte marítimo y el desarrollo portuario en el

contexto del comercio mundial". Revista Portuaria Dársena. Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. Año 1, Vol. 11, abril de 2001.

García, Miriam. "Puertos de calidad". Revista Transporte Siglo XXI. Sección Tráfico y

Logística Año 4, Vol. 44, abril de 2003, p.24.

Gómez, Julio A. "Lázaro Cárdenas un puerto que va a toda máquina." Periódico El

Economista. Año XIII, Núm. 3281, 9 de octubre de 2001. p. 12.

Guillén, Romo Héctor. "De la integración cepalina a la neoliberal en América Latina".

Revista Comercio Exterior. Bancomext, Vol. 51, Núm. 5, México, mayo 2001.

Gutiérrez, Elvía. "Con los diversos acuerdos comerciales que ha suscrito México, se triplicaron las exportaciones". Periódico El Financiero. Sección, Análisis Económico, 9 de septiembre de 2003 p. 16.

Hernández, Espinosa Guadalupe. "Reactivarán inversión en Puertos Mexicanos". Periódico El Universal. Sección Finanzas. 15 de agosto de 2002, p. 6.

Logística y Comercio Internacional. "Puerto de Lázaro Cárdenas, desarrollo de nuevos negocios." Año 2. Núm. 8, enero-febrero, 2002. pp. 12 y 13.

\_\_\_\_\_. "A prueba los puertos mexicanos del Pacífico". Revista. Sección Logística, Año 2, Núm. 13, noviembre-diciembre 2002.

\_\_\_\_\_. "Concluyó la Tercera Ronda de Negociaciones México-Japón". Revista. Sección Comercio, Año 3, Núm. 15, marzo-abril de 2003, México, p.18.

Martínez, María de Jesús y De la Rosa, Tomás. " Ronda fantasma de larga huelga en siderúrgicas Sicartsa e Imexsa". Periódico El Financiero. Sección Negocios. 6 de agosto de 2003, p.20.

Martínez, Ortega Araceli. "Buscan legisladores impulsar desarrollo de puertos". Periódico El Universal, Sección, Nación, 14 de mayo de 2002, p. 3.

Martner, Peyrelongue Carlos. "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades", Revista de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Núm. 76, abril de 2002, pp. 123-141.

Muñoz, Ríos Patricia. "Aumento 300% la participación de la IP en los puertos". Periódico La Jornada. 1 de marzo de 2001. p.38.

- Ojeda, Cárdenas Juan. "La concentración portuaria en México: ¿Puertos que ganan y puertos que pierden en el modelo económico actual? "Carga contenerizada." Revista Portuaria Dársena. Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S. A. de C.V. Año 2, Vol. 14. julio de 2001.
- Pérez, Escobedo María Antonieta. "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización". Revista Comercio Exterior. Bancomext. Año 4. Vol. 45. Abril de 1995.
- Presidencia de la República. Comunicado No. 2552. Los Pinos, 27 de noviembre del año 2000. s.p.
- Rivera, Miguel Ángel. "Se trata del fondeadero con mayor potencia de desarrollo en el litoral del Pacífico; atrae la atención nacional, disputa de Manzanillo entre empresa mexicana y transnacional China." Periódico La Jornada. Sección Política, 2 de julio de 2002.
- Rivera, Millán Rafael. "Lazos comerciales entre China y Michoacán". Periódico El Universal. Sección Finanzas, 27 de septiembre de 2001, p.11.
- Rodríguez, Gabriel. "Resucitan a Lázaro: con tres posiciones efectivas de atraque, el puerto del Pacífico tiene posibilidades reales de volver a la vida". Revista Transporte Siglo XXI. Año 3. Vol. 33. 15 de junio-15 de julio de 2002. p.35.
- \_\_\_\_\_. "Sobre la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: Los viajes a la deriva". Revista Transporte Siglo XXI. Sección Marítimo, Año 4, Vol. 47, julio de 2003, México, pp. 50-51.

- \_\_\_\_\_. "Llegó la hora de la segunda reforma portuaria". Revista Transporte Siglo XXI. Sección Marítimo, Año 4, Vol. 50, octubre de 2003, México, pp. 38-39.
- Rodríguez, Gómez Javier. "ALCA sería amenaza al desarrollo de Latinoamérica". Periódico El Financiero, Sección Economía, 1 de abril de 2003, p.23.
- Ruiz, O. Sergio A. "Incidencia de la Tecnología Marítima en los Puertos". Revista. Transporte Siglo XXI. Año 3. Vol. 34. 15 de julio-15 de agosto de 2002.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "La importancia de los puertos mexicanos" Bitácora Marítima. Boletín informativo de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Vol. 1, Año 1, octubre de 2001. pp. 8-11.
- \_\_\_\_\_. "Muy buenos resultados para puertos de México". Puertos de México. Año 1, Núm. 1, 18 de febrero de 2003.
- Stinson, Cruz Ivonne. "México negocia un Tratado de Libre Comercio con Argentina." Periódico El Financiero. Sección Opinión, 11 de diciembre de 2002, p.51
- Stinson, Cruz Ivonne. "Área de Libre Comercio de las Américas". Periódico El Financiero. Sección Opinión, 8 de abril de 2003, p.31.
- Transporte Siglo XXI. "Se estrena APILAC como Mega puerto". Año 2. Vol. 19. Abril de 2001. p.6.
- Valerio, Delgado Antonio. "Mayor apertura y diversificación del comercio mexicano ante la APEC." Revista Logística y Comercio Internacional. Sección Comercio. Año 2, Núm. 8 enero- febrero de 2002. p. 17.

Vanguardia Empresarial. "Con Europa un solo objetivo: Alianzas comerciales estratégicas". Revista Año 6, Núm. 61, febrero de 2003, México, p. 2.

Vanguardia Empresarial. "Unidos por una meta: Los organismos coordinados de la CGPMM reciben la certificación ISO 9001:200". Revista Año 6, Núm. 61, febrero de 2003, México, p. 14-21.

Vélez, Carlos. "Transporte Intermodal: Factor primordial en la sustentabilidad de nuestro medio ambiente". Revista Transporte Siglo XXI, Año 4, Vol. 43, marzo de 2003.

Yamashira, Arcos Celina. "Crece 18% la carga comercial a través de los puertos". Periódico El Financiero. 5 de junio de 2000. p. 57.

\_\_\_\_\_. "Adjudica SCT la TEC de Lázaro Cárdenas". Periódico El Financiero. 4 de abril de 2003. p. 25.

Zermith, Zapata José. "Puertos mexicanos buscan un lugar en el mapa ". Periódico El Universal. Sección Finanzas, 06 de marzo de 2002, p. 8.

## **PAGINAS ELECTRÓNICAS CONSULTADAS**

<http://www.economia-snci.gob.mx>

<http://www.espanol.apec2002.org.mx>

<http://www.puerto-lazarocardenas.com/>