81
2 ej

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

CIENCIAS DE LA COMUNICACION

LA MODERNIZACION DEL PUERTO DE VERACRUZ EN EL INICIO DE LA DECADA DE LOS NOVENTA

(Reportaje)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACION
P R E S E N T A

MARIA ANGELICA LOPEZ TINOCO

DIRECTOR: LIC. SALVADOR H. GARCIA ROMERO

CIUDAD UNIVERSITARIA, NOVIEMBRE DE 1996

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Universidad Nacional Autónoma de México
UNAM
Biblioteca Central
Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

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.

A MIS PADRES:
Quienes me enriquecieron
con su estímulo y apoyo
constante.

A MIS HERMANOS:
En especial a Toño
quien me demostró, por ejemplo,
la importancia de tratar de alcanzar
las cosas en que uno cree.

MI PROFUNDO AGRADECIMIENTO:
a Alba Luz y Chantal,
es un placer poder expresar
mi gratitud por su consideración,
sutileza y asistencia en la
realización del presente trabajo de tesis.

A MI MAESTRO SALVADOR GARCIA R:
que me proporcionó el tiempo
y paciencia necesaria y que tuvo a bien
dirigir este trabajo de tesis.

A MIS AMIGOS, TODOS.

A TODOS LOS MAESTROS
QUE COADYUVARON A MI
FORMACION PROFESIONAL
MIL GRACIAS.

CONTENIDO

		PAGINA.
INTRODUCCION		I
CAPITULO PRIMERO		
I. INSTALACIONES Y EQUIPO PARA CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS EN EL PUERTO		1
1.1	Definición y clasificación de puerto.	1
1.2	Descripción del puerto de Veracruz.	5
1.3	Infraestructura básica.	10
1.3.1	Instalaciones privadas o concesionales.	14
1.3.2	Tipos de servicios que ofrece el puertos.	15
1.3.3	Zona de influencia.	19
1.4	Movimiento de carga.	20
1.5	Movimiento de contenedores.	22
1.6	Mejores condiciones para realizar los servicios portuarios.	24
1.6.1	Organismos relacionados con la actividad portuaria.	27
1.7	Vías de comunicación.	28
CAPITULO SEGUNDO		
II. LA REQUISA DEL PUERTO DE VERACRUZ		30
2.1	Las condiciones de la requisa.	30
2.2	La requisa.	35
2.3	Concesión de las operaciones del puerto a empresas privadas.	41
2.4	Nueva administración.	44
CAPITULO TERCERO		
III. PLANES DE MODERNIZACION		48
3.1	Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.	48
3.1.1	Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria 1989-1994.	49

3.1.2 Programa Nacional de Modernización de la Infraestructura del Transporte 1990-1994. 53
3.2 Creación y extinción del organismo Puertos Mexicanos. 55
3.2.1 Programas de Modernización en el puerto de Veracruz. 61
3.3 Descentralización de la administración portuaria. 66
3.4 La API de Veracruz. 69
3.5 Mayor participación en el puerto de los sectores privado y social. 72

CONCLUSIONES 78

REFERENCIAS 88

ANEXOS Y CUADROS 93

TERMINOLOGIA PORTUARIA 114

GLOSARIO 118

BIBLIOGRAFIA 119

HEMEROGRAFIA 122

INTRODUCCION

Al iniciar la elaboración del proyecto de investigación para el trabajo de tesis tenía como tema el Sistema Portuario Nacional y la Cuenca del Pacífico.

Después de bosquejar varios esquemas para estructurar la investigación y la propia tesis, llegué e la conclusión que existía un objeto de estudio que no había sido analizado con la atención que merece, este objeto de estudio es la modernización del puerto de Veracruz.

Para hablar del puerto de Veracruz se consideró que era necesario mencionar de forma genérica el Sistema Portuario Nacional, "el cual está formado por puertos, terminales y marinas. Destacan 73 principales: 39 en el Pecífico y 34 en el Golfo y el Caribe. Del total, 46 se identifican como puertos, nueve como terminales y 18 como marinas. A su vez, 25 son de altura, cuatro de cabotaje y el resto se compone de marinas, terminalas pesqueras y pequeños puertos de abrigo" (1).

"Se cuenta con 106 km de muelles, de los cuales, el 45% se ubica en los puertos del Pacífico y el 55% en los del Golfo del Caribe. De esa longitud de muelles el 35% está destinado al movimiento comercial, el 27% al de pesca, el 21% a la actividad turística y el 17% restante a la Armada de México, astilleros y otros" (2).

El puerto de Veracruz es un medio por donde tiene entrada y salida el comercio exterior de nuestro país desde la época virreinal y que através del tiempo se ha consideredo como el más importante de México.

Actualmente, con los planes de modernización*[1], el puerto ha alcanzado una mejor productividad*[2] en la operación de carga y descarga de mercancías, que aunado a le infraestructure, maquinaria y equipo han generado eficiencia en la prestación de servicios que serán básicos en un futuro inmediato, por lo cual el puerto con más historia que tiene nuestro peis, se ha convertido en pieza medular para el comercio internacionel.

Los objetivos centrales de le tesis son plentear y destecar la importencie de le requise del puerto de Verecruz, la concesión de los servicios portuerios e tres empreses privedas, le extinción del organismo desconcentrado Puertos Mexicanos y la creeción de le Administreción Portueria del Puerto de Verecruz (APIVER), hechos que mercan el principio de les beses para la privatizeción del Sisteme Portuerio Nacional y le participeción de la iniciative privede en este subsector portuario.

Ante la nueva política de liberación económica y de aperture comercial edoptede por el Gobierno, los puertos mexicanos están llevando a cabo un proceso de modernizeción, que permitirá setisfecer las demendes de exportadores e importedores nacioneles, ofreciendo niveies internecionales de productivided y competitividad.

---

[1] **Modernización.** (elim.- de modemo) V.A. Introducir en alguna cosa mejoras o reformas conformes a las exigencias del uso modemo. Término que se usa para indicar la necesidad de mejorar, de poner al día aspectos arcaicos y obsoletos.

[2] **Productividad.** Facultad de producir. Incremento simultáneo de la producción y del rendimiento debido a la modernización del material y a la mejora de los métodos de trabajo.

Los puertos nacionales atienden alrededor de la tercera parte del movimiento total de carga que se transporta en el país y más del 80% de nuestras exportaciones. Su eficiencia es por lo tanto, imprescindible para la modernización de México.

En este contexto, la modernización del puerto de Veracruz forma parte de los planes y programas puestos en marcha en el pasado sexenio por el Gobierno Federal, a los cuales nos referimos ampliamente en los tres capítulos en que hemos dividido este trabajo.

En el Primer Capítulo se presenta una serie de definiciones y conceptos con el fin de facilitar el manejo de la terminología empleada en el medio marítimo. También se aborda el tema de la infraestructura con que cuenta actualmente el puerto de Veracruz consistente en instalaciones, equipos y maquinaria que le permiten realizar, con mayor prontitud y eficiencia, la carga y descarga de mercancías.

El Segundo Capítulo se refiere a la requisa que realizó el Ejecutivo Federal en Veracruz, como consecuencia de los serios problemas que enfrentaba: una mala administración, ineficiente infraestructura, maquinaria y equipo, esta problemática que durante años sufrió este puerto por la corrupción, robo y abuso que eran cometidos por sus líderes sindicales, quienes monopolizaban gran parte de los servicios; la falta de garantías y confiabilidad para el transporte de mercancías. Estos hechos dañaban la economía del país y deterioraban la imagen de México en el mundo.

Con la requisa se logró romper viejos vicios*[3] que tenían sumido a Veracruz en la ineficiencia. Muchos años de una operación irregular hizo que la carga se alejara

[3] **Viejos vicios**. Tráfico de influencia, corrupción, ineficiencia y monopolios sindicales, robo de mercancías y mala administración.

paulatinamente del puerto con los consiguientes efectos en los costos de comercialización de los bienes con origen o destino a México.

La concesión de los servicios portuarios otorgada a tres empresas privadas, a partir del 1o. de agosto de 1991, se hicieron cargo de la nueva administración que requería Veracruz, garantizaba que en el corto plazo volvería a contar con los elementos para dar servicio a niveles internacionales.

En el Tercero y último capítulo nos referimos a los planes de modernización que el Gobierno Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaboraron para el Sistema Portuario Nacional con la consecuente necesidad de que nuestros puertos sean productivos en el comercio exterior. Se citan las diversas medidas que adoptó el Ejecutivo Federal, todas ellas encaminadas a la modernización del puerto de Veracruz.

Este puerto ha sido el modelo para poner en marcha el proceso de privatización del Sistema Portuario del país. Recuérdese que primero fue la requisa; luego la concesión de la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz y, la apertura a inversionistas privados, ya que cuenta con la capacidad necesaria para participar en la prestación de los servicios, así como invertir en infraestructura y ampliar la extención de las instalaciones.

La presentación de esta tesis no significa que se haya podido agotar el tema en lo relativo al puerto de Veracruz y su modernización, sino que queda un panorama de la situación actual de este puerto en México. Quisiéramos que fuera un antecedente para aquellas personas que se interesen en continuar la investigación y retomar lo aquí expresado para futuras indagaciones sobre el tema.

Por otra parte, se juzgó conveniente utilizar El Reportaje como género periodístico toda vez que se profundiza en las causas, cohesiona los hechos particulares, interpreta mediante el análisis de datos verificados o verificables y aborda hechos noticiosos o situaciones para que puedan ser comprendidos como fenómenos sociales.

El reportaje -como todas las manifestaciones del periodismo- está ligado a necesidades y objetivos sociales.

Julio Del Río Reynaga lo difine como *"Género periodístico que consiste en narrar la información sobre un hecho o una situación que han sido investigados objetivamente y que tiene el propósito de contribuir al mejoramiento social."* (Reynaga, 1964). En este mismo sentido, para Gonzalo Martín Vivaldi se trata de un *"Relato esencialmente informativo, libre en cuanto al tema, objetivo en cuanto al modo y redactado preferentemente en estilo directo en el que se da cuenta de un hecho o suceso de interés actual o humano."* (Vivaldi, 1973).

El reportaje emerge en el periodismo como un género periodístico necesario para exponer en profundidad la actividad humana. El testimonio interpretativo tiene aquí precisamente esa connotación de profundidad y procura significar que el mayor acopio de datos y opiniones sobre el hecho o situación específicos (acerca de la realidad en general) permitirá una visualización, una interpreteción más objetiva de ellos.

Ciudad Universitaria, Noviembre de 1996.

CAPITULO I

Instalaciones y Equipo para Carga y Descarga de Mercancías

1.1 Definición y clasificación de puertos

El concepto de puerto se define como "el conjunto de obras, instalaciones y organizaciones que permiten al hombre aprovechar un lugar de la costa más o menos favorable para realizar operaciones de intercambio de mercancías entre el tráfico terrestre y marítimo, añadiendo el embarque y desembarque de pasajeros" (3).

En países en vías de desarrollo como México, el puerto también es un polo de desarrollo desde el punto de vista socio-económico pues en él y sus respectivas ciudades se gestan actividades que procuran empleos al desarrollar sus riquezas que potencialmente tienen las costas y esteros donde se ubican.

Los puertos mexicanos son fundamentales para el apoyo del sano crecimiento del país. En ellos se realizan, cotidianamente, actividades de comercio marítimo, industriales, pesqueras y turísticas, en las que México requiere ser más competitivo, tanto ante el nuevo entorno mundial de apertura económica, como en lo interno.

"En algunos casos se ha convertido en centro de consolidación de mercancías, materias primas y productos elaborados en una área artificial que en mayor escala forma los puertos industriales" (4).

Dependiendo de los elementos integrantes, los puertos se clasifican en:

Generales.- "Están en posibilidad de recibir embarcaciones de altura y operar el tráfico comercial internacional, a estos puertos, por las características físicas que deben satisfacer se han agrupado con los dedicados al movimiento petrolero y granelero (minerales y granos) e industriales para analizar sus dimensiones generales en sus áreas de agua y áreas terrestres de cada uno de ellos, incluyendo los servicios generales y especiales que deben prestar" (5).

El tamaño, tipo y número de instalaciones estará condicionado por la magnitud de los volúmenes y tipos de carga que participen en el enlace. Su eficiencia se medirá en función de la prontitud con que se lleve a cabo la conexión, principalmente para reducir al mínimo la permanencia del barco en el puerto.

De este tipo se consideran la mayoría de los puertos mexicanos, siendo los más eficientes, según lo descrito y en materia de comercio internacional:

-Veracruz
-Tampico
-Lázaro Cárdenas
-Coatzacoalcos
-Guaymas

A través de estos se registran los mayores movimientos de carga, además de ser puntos de enlace de los productos procedentes de la mayor parte de los países con los que México comercia.

Industriales.- "En ellos se combina el tráfico marítimo con la manufactura de diversos productos y su comercialización portuaria a través de la vía marítima. Es importante mencionar que en este concepto existe un 'frente de agua' asociado al terreno industrial" (6).

Este sistema tiene las instalaciones portuarias que sirven a zonas industriales costeras. En este caso, el puerto es un elemento de apoyo más que de enlace o regulación. La conveniencia económica de su existencia corresponde más bien a decisiones de carácter estratégico de un país y responden a la necesidad de propiciar un desarrollo regional. En nuestro país, hay cerca de 15 puertos industriales, según informes proporcionados por Puertomex.

Comerciales.- "Este es el caso clásico en el cual la mercancía que llega al puerto, se ve sujeta al proceso de descarga, almacenamiento y desalojo o viceversa, se involucra dentro del proceso toda una serie de acciones complementarias que presuponen una optimación en el proceso de transferencia" (7).

El objetivo de un puerto comercial es manejar, bajo un principio de costo mínimo los volúmenes de carga que fluirán por el puerto en distintos horizontes de planeación.

Turísticos.- "Se establece una serie de variantes sobre el concepto tradicional que va desde considerar el servicio como simple embarque o desembarque de pasajeros y vehículos hasta la atención a los yates individuales en los puertos deportivos o marinas" (8).

En el caso de México, los llamados puertos turísticos se consideran sólo para la recepción de buques de pasajeros. Los cruceros llevan a un conjunto de personas a tocar varios puertos, donde el turista desembarca para hacer un breve recorrido y volver pocas horas después y continuar su viaje. Los cruceros provienen, principalmente, de los Estados Unidos, y en algunas ocasiones los puertos funcionan sólo como punto de escala.

Concentradores y Alimentadores.- Debido al incremento del manejo de carga unitizada, que tiene como consecuencia el desarrollo tecnológico en la construcción de barcos con mayor capacidad y más rápidos, surge el concepto de puertos concentrados-alimentadores. "Los puertos concentradores son terminales de primer orden, equipados para manejar con alta eficiencia grandes volúmenes de carga; son a los únicos que llegan las embarcaciones de alta tecnología para transporte de contenedores" (9).

Estos puertos concentran carga no solamente de su zona de influencia, sino de otros puntos tierra adentro, que desean aprovechar la ventaja que representa un transporte eficiente y de bajo costo.

Militares.- "Son los que tienen por misión fundamental servir de base a los buques de guerra" (10).

1.2 Descripción del puerto de Veracruz

En el litoral del Golfo de México, se localiza uno de los estados con más riqueza en el país, asiento de la civilización Olmeca hace más de 15 siglos y tierra conquistada por los españoles en el año de 1492. Veracruz conserva orgullosamente los vestigios de dos grandes épocas de su historia: una marcada por el florecimiento de las culturas Olmeca y Tolteca, de las cuales quedan muestres en las zonas arqueológicas de la entidad, y la otra por la colonización, que dejó como herencia la urbe más bella del Golfo de México: la ciudad de Veracruz.

Su especial situación geográfica y, desde luego, su herencia cultural, fortalecieron a los veracruzanos y le dieron forma a su carácter tan especial que hoy los distingue: amables, alegres y emprendedores.

Esto, aunado a la construcción de carreteras tanto estatalas como federales, para comunicarlo con el resto del pais, el desarrollo en las demás vías de comunicación como el aeropuerto internacional, el puerto de altura de Veracruz y la red telefónica y telegráfica, la relativamente buena situación económica de la entidad.

El atractivo de los pueblos, lo singular o significativo, no está sólo en sus construcciones antiguas o modernas, en sus museos, plazas o monumentos, ni siquiera en los atractivos naturales o el clima con que puedan contar. El atractivo fundamental es, sin duda, su gente, la manera de ser de sus habitantes, su alegría, su hospitalidad, su orgullo por su tierra natal y todo eso que pueden ofrecer los seres humanos sin pedir nada a cambio. Si a esto se añade un extraordinario marco

cultural e histórico, belleza en las construcciones, prodigios naturales y grandes oportunidades de desarrollo, entonces estamos hablando del estado de Veracruz.

"Está localizado en la parte central de la vertiente del Golfo de México, entre los 17 10' y 22 38' latitud norte y 93 35' y 98 38' longitud este, la superficie total de este territorio es de 72 873 km2, de los cuales 72 815 corresponden a tierra firme continental, y el resto 58 a la por insular. Su longitud es de aproximadamente de 800 km, y su anchura de 52 212; su costa se extiende a lo largo de 684 km" (11).

Su forma es la de una faja de tierra larga y angosta, orientada de NO a SE. Limita al norte con el estado de Tamaulipas (ríos Tantoán, y Pánuco); al oriente con San Luis Potosí, Hidalgo y Puebla; al SO y S con Oaxaca, al SE con Chiapas y Tabasco (río Tonalá); y al E, NE y N con el Golfo de México, desde la barra de Tampico hasta la de Tonalá.

"Una de las depresiones más importantes es la llanura del Sotavento, al sur. En la región central, hay dos picos de montaña que sobresalen: "el Pico de Orizaba", es el más alto en el país con una altitud de 5 747 metros sobre el nivel del mar; el segundo se localiza a 4 250 metros sobre el nivel del mar, "el Cofre de Perote". Ambos pertenecen al Eje Neovolcánico de México" (12).

Al norte se encuentran las regiones montañosas de Huayacocotla y Chincontepec que forman la Huasteca veracruzana. En la parte central del estado, también se sitúa la región montañosa más importante: Zongolica.

En las áreas montañosas se cultiva el café que tiene enorme difusión; al pie de la sierra se cultivan cítricos. Las tierras son dedicadas para la ganadería vacuna

que abastece de carne a la capital nacional, pero existen otros cultivos de importancia: plátanos, piña, arroz y, sobre todo, caña de azúcar.

Goza de diversidad de climas, predominando el clima caliente y tropical, como son los del puerto, y la región de los Tuxtlas. Las más bajas temperaturas las encontramos en las faldas del Citlaltépetl o Pico de Orizaba, así como en las del Cofre de Perote. Domina un clima tropical lluvioso.

Entre los recursos extractivos destacan el petróleo y el gas natural; las regiones más importantes están centradas en Tuxpan-Poza Rica y Minatitlán. Esta actividad ha originado la instalación de industrias derivadas; refinería y petroquímica.

En los últimos años, antes de la crisis de 1995, la situación económica del estado de Veracruz iba en franca mejoría. La entidad estaba en pleno crecimiento y desarrollo, lo cual resultaba de sumo interés para los inversionistas nacionales y extranjeros interesados en las exportaciones y el trabajo productivo.

En este paraíso todo se da a flor de tierra y los habitantes son gente muy linda. Esto que puede parecer una adulación, no es más que la manera de definir el carácter de un pueblo cuya fama ha llegado más allá de nuestras fronteras debido a su historia milenaria, a su romanticismo expresado en las canciones de la música veracruzana tradicional y a tantos otros factores, como su rica cocina.

Recorrer los caminos de Veracruz; es siempre un descanso para el espíritu, atravesar sus montañas admirando las caprichosas formas y su hermosa vegetación, perder la vista en las cañadas de la Huasteca, saborear una aromática

taza de café en los portales del puerto, desayunar unas picaditas dominicales en uno de sus tantos restaurantes típicos, son algunos de los encantos que ofrece el estado a sus visitantes.

Xalapa, su capital, es una ciudad rica en contrastes, ya que así como encontramos bellos edificios coloniales, podemos admirar modernos conjuntos residenciales.

El puerto de Veracruz es uno de los más importantes del país. La actividad comercial predomina en la vida cotidiana de esta ciudad. Asimismo, gracias a su tradición y atractivos naturales, la actividad turística se ha desarrollado hasta alcanzar un sitio relevante dentro del contexto económico del puerto.

La evolución que ha tenido esta terminal marítima a través de la historia, lo ha llevado a ser promotor del desarrollo económico del país.

"El 6 de marzo de 1902, fue inaugurado el puerto de Veracruz por el entonces presidente de la República Don Porfirio Díaz, el C. Teodoro Dehesa, Gobernador de Veracruz y Weetman D. Pearson, ejecutor de las obras del puerto situado en la parte más estratégica de la República Mexicana ya que se localiza en el punto más directo del Altiplano Central del país" (13).

En ese entonces, contaba sólo con la infraestructura e instalaciones básicas para cubrir las principales necesidades que requería el puerto.

"Está ubicado en el litoral del Golfo de México, a 16-12-30 de latitud norte y 96-08-00 de longitud oeste; es un puerto para el tráfico de altura y cabotaje en una

bahía artificial protegida por rompeolas, al SE, NE y NW. Además de una escollera de protección al Este, la entrada al puerto se encuentra rodeada de arrecifes, islas y bajos; su clima es tropical con temperaturas que fluctúan desde 20 a 30 grados en las diferentes estaciones del año" (14).

La ciudad de Veracruz tiene una población cercana a los 628,239 habitantes, se localiza en la parte este-media del estado de Veracruz, con una extensión territorial de 241 km2 que representa el 0.33% del área total del estado, según datos del XI Censo General de Población y Vivienda, 1990 del INEGI.

Limita el norte con el municipio de la Antigua, Medellín de Bravo y Boca del Río; al este con el Golfo de México; al oeste, con Manlio Fabio Altamirano y al noroeste con Paso de Ovejas.

Al recalar los buques a esta terminal marítima, se cuenta con instalaciones de faros y balizas que proporcionan a los navegantes su fácil identificación como son: Isla Verde, Isla de Sacrificios, la Blanquilla, anegada de adentro, Gallega, Galleguilla, Pájaros y Hornos que forman los canales de entradas oficiales, además existen otros pasos y canales de menor importancia.

También se encuentran instalados los Astilleros de Veracruz, en el islote de San Juan de Ulúa, dotado con personal especializado para la reparación, construcción, limpieza, de buques en general de gran tonelaje.

El Estado de Veracruz, cuenta con toda clase de servicios de comunicación como son: carreteras, ferrocarril y servicios aéreos, que lo hacen operativo por sus cercanías con las ciudades del interior de la República; asimismo, Veracruz como

puerto de altura, por el que se manejan toda clase de mercancías tanto de importación como de exportación en tráfico de altura y cabotaje, cuenta con los servicios como son: capitanía de puerto, agencias aduanales, agencias consignatarias, servicios consulares, agrupaciones obreras, servicios de vigilancia, policía de puerto, aduanal, naval y municipal.

1.3 Infraestructura básica

La modernización de las instalaciones portuarias en el mundo entero, da respuesta a las complejas situaciones de un puerto como consecuencia del desarrollo del comercio mundial, de la creación o modificación de la flota mundial, de los progresos tecnológicos y de la misma creación y transformación de otros grandes puertos.

"La eficiencia de los puertos lo constituyen la administración portuaria. Esta es la que define sus características y es determinante la concepción de planes de desarrollo en los terrenos y recintos portuarios ya que gracias a una conveniente distribución de los mismos se evitarán pérdidas de tiempo, se facilitarán las actividades comerciales con el exterior y se reducirán costos" (15).

El sistema portuario de Veracruz está integrado por los siguientes elementos:

a) Accesos carretero y ferroviario; eventualmente acceso fluvial.

b) Areas de tierra para maniobras de carga, descarga y manipulación de carga entre el transporte terrestre y el transporte marítimo.

c) Areas de tierra destinadas al almacenamiento y a maniobras diversas en directa relación con la carga y descarga de embarcaciones.

d) Obras de atraque (muelles), que están íntimamente vinculados con las áreas de tierra.

e) Areas de agua destinadas a las maniobras de diversa índole de las embarcaciones que llegan al puerto.

f) Canal o vías de acceso marítimo al puerto.

g) Obras de protección y complementarias; de ayuda a la navegación, como faros, balizas, boyas, y otras; sistemas de servicios tales como vigilancia, control de contaminación, bomberos, luz y otros. (Ver anexo 1)

En la planeación de la infraestructura portuaria ubicada dentro del recinto portuario ésta se clasifica en:

Obras de Protección.- Son construcciones que tienen la finalidad de crear las condiciones de calma necesaria en las áreas de agua del puerto para permitir la seguridad de navegación y maniobras de los buques como son ciaboga, atraque, desatraque, carga y descarga, y se clasifican en:

1. rompeolas
2. escolleras
3. espigones
4. protecciones marginales

(Ver anexo 2)

Area de Agua.- Se le denomina a aquellas áreas consideradas dentro de la jurisdicción del puerto y dedicadas para que las embarcaciones realicen, dentro de un marco de seguridad, las maniobras de navegación, ciaboga, fondeo y atraque. Pueden ser naturales o artificiales. (Ver anexo 3)

Señalamiento Marítimo.- Actualmente y gracias a la constante preocupación de la SCT se ha logrado modernizar el señalamiento marítimo en el puerto de Veracruz, con la instalación de racones (consistentes en equipos electrónicos de repeticiones ópticas entre la posición del racón y la pantalla del radar de una embarcación), permitiendo obtener situaciones exactas aún con los tiempos más adversos. Estos racones se encuentran situados en la Isla de Sacrificios, Faro de la Blanquilla y Arrecife de Santiaguillo.

Son instalaciones de ayuda a la navegación para seguridad a las embarcaciones en la cercanías de la costa y en el interior del puerto, y se clasifican en:

1. Faros	2. Balizas	3. Boyas
1.1 luminosos	2.1 situación	3.1 recalada
1.2 radio faros	2.2 enfilación	3.2 canal
1.3 racones		3.3. bifurcación
		3.4. propósito especial

(Ver anexo 4)

Obras de Atraque.- Estructura de transición entre la tierra y el agua sobre la que se efectúan operaciones de embarque y desembarque, como mercaderías y/o pasaje o simplemente para el amarre de las embarcaciones. (Ver anexo 5)

Areas de Almacenamiento.- Son aquellas acondicionadas para recibir y almacenar mercancías que transitan por los muelles; pueden estar cubiertas o a la intemperie. (Ver anexo 6).

"Hoy en día, el puerto dispone de 19 posiciones de atraque para tráfico de altura entre los quo destacan 5 terminales especializadas en: contenedores, líquidos, granos, aluminio y cemento; 3 posiciones de atraque para tráfico de cabotaje, que suman una longitud total aproximada de 3,535 metros, correspondiendo 3,207 a los muelles de altura y 328 a los muelles de cabotaje" (16). Asimismo cuenta con:

-24 bodegas de tránsito para carga general	57,629 m2
- 2 b. estacionarias para carga general	11,070 "
- 1 b. especializada para azúcar	4,800 "
- 1 b. especializada para granos	3,150 "
-16 silos para almacenamiento de granos	1,700 "
- 3 cobertizos	7,951 "
- Patios de almacenaje para importación y exportación	157,690 "
- Patio de contenedores	18,000 "
- Patio especial para contenedores llenos	35,000 "
- Patio para contenedores vacíos	113,547 "
- 1 Almacén especializado para automóviles	9,359 "

y las siguientes instalaciones:

-Pemex	-Patio de contenedores vacíos
-Auver	-Talleres
-San Juan de Ulúa	-Desconsolidación
-Patio de contenedores	-Azúcar, S.A.
-Terminal de granos	-Ex-taller de Serpover
-Residencia de O. Marítimas	-Edif. de nombramientos

-Arsenal militar	-Telecomunicaciones S.C.T.
-Cía. Mexicana de Terminales, S.A.	-Edif. correos-telégrafos
-Látex	-Aduana
-Aluminio	-Edif. Pumex
-Cementos Veracruz	-Torre de Pemex

(Ver anexo 7)

1.3.1 Instalaciones privadas o concesionales

Dentro del recinto portuario se encuentran también las terminales especializadas como son:

-AZUCAR, S.A. DE C.V.	-Exportación e importación de azúcar y sus derivados.
-CEMENTOS VERACRUZ, S.A. DE C.V.	-exportación de cemento
-ALUMINIO, S.A. DE C.V.	-importación de aluminio y briqueta
-CONASUPO	-importación de granel agrícola
-LATEX, S.A. DE C.V.	-importación de productos químicos líquidos
-MEXICANA DE TERMINALES.	-importación y exportación de aceites y líquidos
-ASTILLEROS UNIDOS DE VERACRUZ, S.A. DE C.V.	-fabricación y reparación de embarcaciones
-PEMEX	-cabotaje de petróleo y sus derivados

1.3.2 Tipos de servicios que ofrece el puerto

Dentro de los servicios del puerto, debemos mencionar:

Pilotaje.- A través de los pilotos del puerto, se auxilia el arribo de las embarcaciones.

Remolque y Lanchaje.- Existe una empresa permisionaria que presta este servicio exclusivamente a autoridades portuarias, cuenta con 4 remolcadores; 2 propiedad de la empresa y 2 de Puertos Mexicanos.

Combustible.- Lo proporciona Pemex a embarcaciones mercantes en los muelles.

Avituallamiento.- Las agencias navieras contratan directamente con varias empresas privadas la prestación de este servicio.

Agua Potable.- Este servicio se suministra en los muelles del recinto fiscal. El responsable es el sistema de agua potable y alcantarillado del municipio.

Reparaciones Navales.- En el puerto existen dos astilleros de importancia: Astilleros Unidos de Veracruz, el más importante del país. Cuenta con talleres, 2 diques secos, 1 dique flotante, así como muelles de reparación a flote. También existe el arsenal nacional No. 3 de la Secretaría de Marina, el cual cuenta con un dique seco y talleres.

Equipo Mayor.- El puerto tiene dos grúas de pórtico para contenedores y 4 grúas de marco de patio propiedad de Puertos Mexicanos y que son proporcionadas a las empresas permisionarias, bajo la modalidad de renta: a) Grúas de pórtico en la terminal de contenedores: grúas Bardelas (2); procedencia, Brasil. Marca Bardelas (Mitsubishi). Llegaron a Veracruz en octubre de 1992; tienen una capacidad de carga de 40.5 toneladas. Una entró en servicio en diciembre de 1992 y otra en enero de 1993; b) Grúas Takraff (2). Una llegó en 1970 y la otra en junio de 1990, tienen una capacidad de carga de 35 toneladas; el movimiento por hora es de 30 contenedores/hora. (Ver anexo 8)

Carga, Descarga y Servicios de Maniobras Portuarias.- Estos servicios los prestan las empresas permisionarias de servicios portuarios:

- Corporación Integral de Comercio Exterior (C.I.C.E.)

- Compañía Terminal de Veracruz (C.T.V.)

- Operadora Portuaria del Golfo (O.P.G.)

Almacenaje.- Servicio que presta Puertos Mexicanos, conforme a las normas del Gobierno Federal.

Básculas.- Este servicio lo presta la empresa concesionaria (Fire Late, S.A.).

Por otra parte, dentro del recinto portuario se encuentran muelles fiscales, cabotaje, contenedores, granos, mieles y petróleos estos son propiedad federal y se encuentran concesionados a las empresas privadas. (Ver anexo 9)

Muelle fiscal número 1.- Cuenta con instalaciones para operar buques en tráfico de importación y exportación tiene una profundidad promedio de 33 pies de calado. En dicho muelle se puede operar en maniobras nocturnas, ya que dispone de alumbrado, además se encuentra instalado equipo especializado para el manejo de clinker (producto pre-cemento), este producto es de exportación. También posee una bodega con capacidad de 40 toneladas y siete tomas de agua.

Muelle fiscal número 2.- Tiene una longitud de 182 metros, con una profundidad de 30 pies promedio; cuenta con 8 tomas de agua y 8 tomas de combustible y diesel.

Muelle fiscal número 4.- Cuya longitud es de 315 metros y con una profundidad promedio de 30 pies. Tiene 6 tomas de combustible, además de 2 vías de ferrocarril en cada costado y tres en el centro. En este muelle pueden efectuarse maniobras directas de carro de ferrocarril a buque o viceversa. Opera en maniobras de carga y descarga de maíz a granel.

Muelle fiscal número 6.- Su longitud es de 302 metros del lado norte y sur, y 121 en la cabeza o lado este. Tiene una profundidad promedio de 30 pies. Está provisto con 11 tomas de agua; 2 de combustible y 5 para diesel, tiene acceso de ferrocarril en cada costado y en le parte central.

Muelle de cabotaje.- Cuenta con una longitud de 220 metros a cada lado y 107 en la parte cabeza o lado este, su calado promedio es de 26 pies.

Muelle marginal.- Tiene una longitud de 730 metros y se utiliza una porción de 400 metros para el atraque de embarcaciones en operaciones de carga y descarga como son: cemento, vehículos y aluminio; en él también se encuentran instalados 2 silos con capacidad de 25,000 toneladas de recepción de cemento o germinado.

El muelle de aluminio dispone de una instalación de 4 silos de recepción de óxido de aluminio con capacidad de 6,600 toneladas.

La capacidad de bodegas en el recinto portuario es de 150,000 toneladas distribuidas en 20 almacenes.

Otros muelles que se encuentran incluidos son: el de granos con una longitud de 168 metros y con un silo de recepción de 32,000 toneladas, anexo a este muelle está el de contenedores de 250 metros de longitud y con un patio de recepción de maniobras de 46,705 metros cuadrados y una grúa pórtico con una capacidad de carga de 32 toneladas para las maniobras de carga y descarga de buques especializados en contenedores. También se halla el muelle de fluidos o líquidos cuya longitud es de 150 metros y cuenta con instalaciones para recibir melaza y productos químicos. En el muelle de Pemex, se realizan operaciones de descarga de productos derivados del petróleo.

Según un estudio de Puertos Mexicanos realizado en 1992, señala que los fluidos se han venido manejando, además del muelle de fluidos, en los muelles de cemento y de aluminio, con un promedio de ocupación del 80%. Para enfrentar este problema se presentaron diferentes alternativas de solución en donde se analizaron las ventajas y los inconvenientes de cada una de ellas, en el Programa de Ordenamiento de Operaciones del Puerto de Veracruz, el cual fue suspendido

cuando el Gobierno Federal decidió privatizar el órgano desconcertado denominado Puertos Mexicanos. La interrogante que queda es saber si este proyecto se llevará a cabo ahora que los puertos mexicanos se están privatizando. No hay que olvidar que este puerto puede sufrir de saturación en un futuro no muy lejano, debido al alto nivel de contenedores que maneja.

1.3.3 Zona de Influencia

En el puerto de Veracruz se pueden operar buques de diferentes características y tipos de carga en tráfico de altura y cabotaje; su aprovechamiento de grandes rutas marítimas internacionales hacia países como Estados Unidos, Canadá, Holanda, Alemania, España, Bélgica, Venezuela, Cuba, Australia, entre otros, son el camino de entrada y salida de productos y necesidades; es lo que se llama "zona de influencia" de un puerto o "hinterland" según la expresión mundialmente utilizada. (Ver anexo 10 y 11)

Datos proporcionados por Puertos Mexicanos, destacan que durante 1993, el puerto operó un total de 5'918,624 miles de toneladas, de las cuales 4'812,105 corresponden a importeción y 1'106,519 a exportación; siendo los productos más significativos,

Importación	*Exportación*
1) acero	1) tubo
2) aluminio	2) automóviles
3) arroz	3) cacao
4) chatarra	4) fertilizante
5) cemento	5) cobre

6) fierro esponja	6) chasis
7) bauxita	7) acero
8) sulfato de amonio	8) fluorita
9) trigo	9) monoetileno glicol

Principales países:

Origen	*Toneladas*	%	*Destino*	*Toneladas*	%
1) E.U.A.	1'620,135	33.7	1) E.U.A.	258,577	23.4
2) Alemania	585,828	12.2	2) Alemania	124,767	11.3
3) Brasil	552,966	11.5	3) Brasil	88,776	8.0
4) Canadá	451,936	9.5	4) Inglaterra	72,922	6.6
5) Bélgica	288.892	6.0	5) Holanda	69,984	6.3
6) Venezuela	286,726	6.0	6) India	64,848	5.9
7) España	211,017	4.4	7) Rusia	58,897	5.3
8) Italia	155,540	3.2	8) Bélgica	51,997	4.7
9) Colombia	127,142	2.6	9) Francia	39,460	3.6

Como se observa en el listado anterior, los principales importadores y exportadores con México son: Estados Unidos, Alemania y Brasil.

1.4 Movimiento de carga

Por lo que respecta a la carga, pueden distinguirse dos grandes grupos: cuando la carga se maneja por unidades generalmente embaladas y cuando se hace en grandes volúmenes sin un elemento de empaque específico.

El primer tipo recibe el nombre de carga general, tiene como características adicionales: homogeneidad en su forma de presentación, facilidad de deterioro y gran irregularidad en tamaño aunado a la necesidad de un almacenamiento en el puerto; manipulación para agrupar cargamentos, envasado, operación individualizada en gran cantidad de mano de obra.

En tanto, la carga a granel tiene características opuestas a la anterior: homogeneidad, regularidad y ser difícilmente deteriorable. Ocupa amplias zonas de almacenamiento, por moverse en grandes volúmenes que pueden estar fuera de la zona de servicio del puerto y llevarse a él o de él mediante bandas o tuberías de gran calado, equipamiento especializado de alto rendimiento, empleo de poca mano de obra, etc.

Carga:

Carga General.	Suelta:	-(cajas, sacos, tambores, piezas de madera, etc.)
	Unitizada:	-(palets) En plataformas de madera y contenedores.
	Barcazas:	-Transportadas en barcos especializados.
Especial Graneles	Sólidos:	-Productos agrícolas y minerales, en granos de diferente diámetro, polvo.
	Líquidos:	-Productos petrolíferos, gases licuados, varios.
	Perecederos:	-Pesca (fresca, congelada, salada, seca o industrializada)
		-Verduras y frutas frescas, congeladas.
		-Carnes.

El tráfico marítimo de carga en el puerto de Veracruz, sin incluir la carga operada en las instalaciones especializadas para petróleo, tuvo una recuperación en el movimiento de mercancías durante el periodo 1989-1994. Este repunte se refleja de manera importante en el tráfico de altura, importaciones y exportaciones. (Ver gráfica anexo 12)

Por lo que se refiere al tráfico de cabotaje se operaron 8,809 miles de toneladas que representa un incremento del 17.17 %.

Hoy en día, el puerto de Veracruz se propone alcanzar en el corto plazo un alto grado de competitividad tanto a nivel internacional como nacional para estar a la altura de los mejores puertos del mundo.

1.5 Movimiento de contenedores

No hay duda de que la tendencia general hacia la utilización de contenedores ha sido adoptada para el comercio internacional por países industriales y de reciente industrialización.

"La unitorización determinó un cambio en los medios de transporte haciendo surgir nuevos tipos tales como: portacontenedores, portapaletas, barcos de transbordo por rodadura (ro-ro), barcos tipo Lash y Sea Bee; en el transporte terrestre, el Piggy-back que consista en montar un remolque (contenedor) sobre una plataforma de tren que lo llevará a una estación distante, en donde un tractor lo saca y conduce a su destino" (17).

"La utilización de las paletas y contenedores en el comercio constituyen un avance innegable en materia técnica de transportación al proporcionar importantes ahorros en varios conceptos, como lo son la disminución de daños, de robos y mayor rotación de los barcos por la rapidez de la carga y descarga, pero la posibilidad de menores costos (económicos y sociales) depende siempre de las condiciones de cada espacio" (18).

La unitorización de la carga es la que crea las condiciones para poder enfrentar el problema, con ella disminuye, en mucho, la inseguridad de la carga, tanto durante los recorridos como en los transbordos y en las terminales.

"El uso de contenedores, de modernas terminales portuarias y equipos especializados para su manejo, el concepto de puentes terrestres y el estricto control en tiempo real de los flujos de mercancías, viable gracias a los enormes adelantos de la electrónica, las comunicaciones y la informática, han sido elementos indispensables para modernizar y hacer más eficiente el tránsito de mercancías por todo el mundo" (19).

Cabe señalar que en México, el primer puerto que inició operaciones en su terminal especializada fue el de Veracruz en el año de 1980, esto representó, para el sector portuario, la oportunidad de adquirir la experiencia necesaria en este sistema que internacionalmente ha tenido un crecimiento sustancial en los últimos años.

Esta terminal marítima fue seleccionada para llevar a cabo el proyecto piloto en materia de contenerización. "El estudio que se realizó tuvo por objeto conocer el desarrollo potencial del Sistema de Transporte Contenerizado el cual se denominó

Factibilidad de la Terminal de Contenedores de Veracruz. En él se concluyó la conveniencia del proyecto desde los puntos de vista económico y financiero" (20).

"En 1979, la hoy desaparecida empresa de Servicios Portuarios adquiere los primeros equipos especializados para el manejo de contenedores, habiéndose desplazado por la terminal 14,297 TEU's (unidades equivalentes de 20 pies). Entre 1980 y 1981 se construyó un muelle, el patio y obras auxiliares para coadyuvar al manejo integral da la carga contenerizada" (21).

La terminal de contenedores de Veracruz cuenta a partir del mes de octubre de 1992, con dos nuevas grúas de muelle para el manejo de contenedores con una capacidad de carga de 40 toneladas, equivalentes a contenedores de 48 pies. El alcance del brazo de las grúas es de 40 metros para la carga y descarga desde y hacia el barco; tiene una altura de 63 metros, con los cuales se espera alcanzar rendimientos de 50 contenedores por hora-buque. (Ver anexo 13)

La contenerización de la carga se ha hecho inminente en el país, esto como un reflejo del comercio internacional, en los últimos cuatro años, el movimiento de contenedores representa un repunte significativo en este rubro, ya que en 1993, movilizó 1,987,188 miles de toneladas, mientras que en 1989; 771,979. (Ver gráfica anexo 14)

1.6 Mejores condiciones para realizar los servicios portuarios

Para que un puerto realice eficientemente todas sus actividades básicas y ofrezca un servicio inmejorable a los usuarios, es de primordial importancia que cuente con

la maquinaria y equipos adecuados a las necesidades que requieren operaciones para el movimiento de mercancías.

En la actualidad en el puerto de Veracruz existen empresas de servicios portuarios que realizan sus funciones con equipamiento acorde a las innovaciones tecnológicas y que se adaptan a sus necesidades.(Ver anexo 15)

En este sentido, la administración pública deberá mejorar sus instalaciones portuarias, con el propósito de que el personal que atiende los servicios del puerto tenga otra mentalidad.

Para ello, Puertos Mexicanos instauró el Programa Nacional de Capacitación Portuaria, donde se plantean los cursos que deben impartirse tanto a trabajadores como a personal administrativo de oficinas centrales. El objetivo es instruir a los obreros en el manejo de los nuevos equipos tecnológicos que se han adquirido y, así, ofrecer y mejorar el servicio a los usuarios.

En este contexto, el ingeniero Miguel Uría, subgerente de la Vocalía de Planeación de Puertos Mexicanos, dijo en entrevista que "a través de estos programas de capacitación, fundamentalmente, se procura que los cursos tengan aplicación directa en las áreas que repercutirán en incrementos a la productividad y mediante estos programas el personal administrativo obtendrá más conocimientos, lo que le permitirá llevar a cabo sus labores con mayor calidad.

"Señaló que los cursos de capacitación se imparten en tres niveles: el primero; es a nivel central en las oficinas del edificio corporativo -en la ciudad de México- en

donde se imparten al personal administrativo y técnico, además de un programa de cursos especializado para mandos altos.

El segundo, se imparte a los empleados de las empresas de servicios portuarios, especialmente, al personal sindicalizado.

El tercero, en algunos puertos es el más amplio. Se imparten cursos a los trabajadores portuarios quienes son realmente los que están en contacto directo con el movimiento de la carga. Este tipo de obreros es el que pertenece a los gremios o sindicatos independientes o que forman parte de alguna agrupación y frecuentemente no tienen manera de obtener capacitación por su alto costo.

"Asimismo, aseguró que en el puerto de Veracruz se han impartido cursos tales como: administración de las operaciones en una terminal de contenedores; operación de montacargas; formación de instructores; operaciones portuarias para supervisores; seguridad e higiene portuaria; operación de tractocamión; básico terminales portuarias, operación grúa pórtico patio, actualización de la ley aduanera, introducción al recinto fiscal, entre otros.

"Después de la requisa, las tres empresas concesionarias que prestan los servicios portuarios, solicitan a Puertos Mexicanos la impartición de cursos especializados, así como el apoyo de instructores externos. Ellos formulan su propio programa de capacitación y como empresas privadas promueven el intercambio de capacitadores e instructores con otros puertos".

1.6.1 Organismos relacionados con la actividad portuaria

Las oficinas de autoridades se localizan dentro del recinto portuario y cerca de los accesos terrestres. Cada puerto debe contar con cada una de ellas de acuerdo a lo establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, según informes proporcionados por Puertomex.

Autoridades:

-Presidencia Municipal	
-Delegación de Puertos Mexicanos	SCT
-Administración de Zona Federal	SEDUE
-Delegación Federal de Pesca	SEPESCA
-Delegación de Fonatur	SECTUR
-Delegación de Migración	SRIA. GOBERNACION
-Aduana Marítima	SHCP
-Sanidad Animal y Vegetal	SARH
-Sanidad Internacional	SSA
-Comandancia III Zona Naval Militar	
-Comandancia de la 26A Zona Militar	
-Delegación de la PGR	
-Comandancia de la Policía Fiscal Federal	

Por otro lado, el puerto de Veracruz "cuenta con cerca de 92 agencias navieras y consignatarias que sirven de enlace entre los usuarios y el puerto para el transporte de mercancías. Los agentes consignatarios tienen a su cargo realizar los trámites correspondientes ante las autoridades portuarias para el arribo de buques" (22).

1.7 Vías de comunicación

Carreteras.- Representan un papel muy importante para el desarrollo económico de Veracruz. Su ubicación es estratégica porque de ahí salen y convergen una gran parte de los medios de comunicación del país. La longitud total de su sistema carretero rebasa los 14 mil kilómetros, lo que representa el séptimo lugar a nivel nacional, con el 5.4%, de esta red, 3,862 km son federales, 4,248 estatales y 6,726 caminos vecinales o rurales. Datos de Puertos Mexicanos (Puertomex) que confirman lo anteriormente dicho.

Autotransporte.- En Veracruz, los servicios de transporte para el traslado de carga y pasajeros, disponen de un eficiente sistema de líneas foráneas, que enlazan la actividad económica de la entidad con el resto del país.

En el transporte de carga, les facilidades son abundantes debido a las necesidades que impone el movimiento de importaciones y exportaciones a través del sistema portuario. El servicio del autotransporte cubre satisfactoriamente tanto la demanda doméstica como la que se relaciona con el comercio exterior.

Ferrocarriles.- "Con una longitud de más de 1,800 kilómetros de vías férreas, que corresponde al 6.7% del Sistema Nacional de Ferrocarriles, esta red se conecta al sistema de transporte marítimo a través de los puertos de Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos-Minatitlán. Mediante esta vía de comunicación, el estado se une a la ciudad de México y al resto del país" (23).

A lo largo de la red ferroviaria se localizan estaciones de carga y descarga de mercancías. Las más importantes, por el volumen que manejan, las de Coatzacoalcos, Guanomex, Jaltipan, Potrero, San Cristóbal, Tamsa, Texistepec, Tierra Blanca y Veracruz.

Comunicaciones Aéreas.- El estado cuenta con tres aeropuertos: el Tajín en la zona Tuxpan-Poza Rica; y el Canticas en la zona Coatzacoalcos-Minatitlán-Cosoleacaque, de carácter nacional; y el Heriberto Jara, en la ciudad y puerto de Veracruz, cuenta con servicio internacional.

Telecomunicaciones.- "Veracruz se encuentra perfectamente integrado con una red de telecomunicaciones que permite una rápida y eficiente comunicación con las ciudades más importantes del país y con el resto del mundo. Existen eproximadamente 150 oficinas de servicio telegráfico y 1,610 administraciones postales. Hay 288 mil líneas telefónicas" (24).

Los sistemas de comunicaciones telefónicas y telegráfica tiene un gran impulso como consecuencia de las transacciones vía satélite y con la modernización del propio sistema por el uso de equipo digital. El sistema de satélites apoya el desarrollo de cadenas de radio y televisión.

CAPITULO II

La Requisa del Puerto

2.1 Las condiciones de la requisa

"La decisión de la administración pública federal 1989-1994 de modernizar el aparato productivo nacional y abrir la economía a la competencia internacional, fue uno de los factores que influyeron de manera importante para que, frente a los problemas que enfrentaba la infraestructura comercial del país en el sistema portuario, se decidiera su modernización, a través de un conjunto de medidas que incluyeron la requisa de los servicios en el Puerto de Veracruz" (25).

El sistema portuario, por muy diversas razones, enfrentaba una problemática estructural en su manejo y operación, que se agudizaba, sobre todo, en este puerto. "El alto costo y la ineficiencia registrada en las operaciones portuarias de Veracruz llevaron a los importadores y exportadores mexicanos y extranjeros a utilizar para sus operaciones de comercio internacional algunos puertos de Estados Unidos, como Houston y Galveston, a través de los cuales, no obstante la distancia, estas operaciones resultaban no sólo más eficientes, sino también más baratas" (26).

Era tal la inseguridad sobre los productos que se manejaban, que en el caso del puerto jarocho, por ejemplo, "las compañías de seguros se negaban, desde hacía tiempo, a asegurar las mercancías que entraban o salían de la zona portuaria" (27).

En términos de productividad, el problema había llegado a tal punto, que los buques permanecían anclados de 3 a 7 días. Esto ocasionaba, por una lado, altos costos de estadía y, por el otro, malestar entre los usuarios.

Aunado a lo anterior, la infraestructura portuaria se encontraba con insuficientes instalaciones para el manejo especializado de la carga, y disponía de escasa capacidad de almacenamiento, así como inadecuadas conexiones con el transporte terrestre. Se puede señalar, como ejemplo, en una entrevista que se le hizo en 1992, al señor Enrique López del Rivero, quién se desempeña como operador de una grúa-pórtico desde hace diez años en el puerto, señalaba que "la mayoría de las vías ferroviarias se encontraban en mal estado, sobre todo las que accesaban a los atracaderos. En algunos sitios el concreto se había levantado y había frecuentes fugas de agua que formaban grandes encharcamientos".

En un recorrido por las instalaciones portuarias que se hizo en ese mismo año, se pudo constatar la existencia de maquinaria chatarra (que los trabajadores aseguraban era propiedad de la empresa Servicios Portuarios de Veracruz, S.A. de C.V.) y cientos de durmientes metálicos permanecían amontonados, obstaculizando el tránsito de grúas y montacargas que se dirigen a los muelles desde las áreas de almacenamiento; las bombas de agua están oxidadas y permanecen a la intemperie bajo las rigurosas condiciones climáticas del puerto, debido a lo cual el óxido forma costras en los vetustos almacenes, que necesitaban de un mantenimiento que, señalaban los mismos trabajadores, no se daba con la regularidad que se requería.

En una plática con el entonces delegado de Puertos Mexicanos en Veracruz, José Luis Murillo, nos comentó que Servicios Portuarios de Veracruz, (Serpover) era la propietaria de la maquinaria que estaba en el puerto, la cual, además de insuficiente y obsoleta, sólo se utilizaba en un 50 por ciento por descomposturas o falta de

accesorios básicos. Ante esta situación de años de abandono y negligencia las instalaciones exigían de enormes inversiones que permitieran la rehabilitación de la capacidad de las operaciones portuarias.

La empresa Servicios Portuarios de Veracruz, S. A. de C. V. (Serpover), se creó por decreto presidencial durante la administración de Luis Echeverría Alvarez, en 1973, otorgando servicio de carga y descarga de barcos, así como de almacenamiento de mercancías tanto de importación como de exportación, fungiendo también como empresa que aportaba toda la maquinaria para prestar el servicio hasta el momento de la requisa efectuada en el mes de mayo de 1991, según informes proporcionados por Puertos Mexicanos.

Por otra parte, las formas de relaciones laborales establecidas de antaño por los diversos sindicatos de trabajadores en el puerto para desarrollar las distintas operaciones, estrangulaban el flujo comercial hacia el interior del país de artículos de primera necesidad, de materias primas para la industria y bienes de capital que ingresaban por el puerto, sino que ahuyentaban las inversiones hacia otras entidades. "Las organizaciones de maniobristas, carretilleros, cargadores, abrigadores y conexos de la zona marítima y dal comercio de la ciudad y puerto de Veracruz; la Unión de Estibadores y Jornaleros; la Unión de Checadores o Trabajadores y similares del puerto; el Sindicato de Amarradores, entre otros, constituían polos de control de los "cuijes" (trabajadores libres). Ante la falta de oportunidades de trabajo en otras áreas y el estricto control de la mano de obra por parte de las organizaciones sindicales, los trabajadores sindicalizados "contrataban" a sus propios "cuijes" para desempeñar su trabajo, a cambio de un porcentaje del costo de las operaciones, y ellos se llevaban el resto. Esto hacía que el costo de la mano de obra se encareciera significativamente" (28).

El sábado 1o. de junio de 1991, apareció publicado en el Diario Oficial de la Federación, un acuerdo por el que el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), requisó los servicios portuarios, los de maniobras y todos los bienes que se utilizan para su operación en el puerto.

La requisa fue un parteaguas en la historia del Puerto de Veracruz. "El objetivo declarado era recobrar la confianza de los usuarios mediante, entre otras cosas, la modernización de instalaciones; el abatimiento de costos; terminar con la corrupción; agilizar trámites; reducir tiempos de maniobras y estadías de las embarcaciones; terminar con el robo de mercancías; eficientar el trabajo; terminar con la negociación con distintos sindicatos de innumerables tarifas por la realización de las diferentes tareas; acabar con la continua interrupción de las maniobras, así como con otros problemas añejos que hacían más costeable a navieros y empresarios, desviar su carga hacia otros puertos" (29).

El Puerto de Veracruz tiene una importancia estratégica en la relación comercial del país con la Cuenca del Atlántico. Por su ubicación geográfica y área de influencia, atiende a más del 60% de la industria localizada en el centro de la República, así como por las vías de comunicación que lo enlazan con las principales zonas de producción y consumo.

Por su legendaria historia, es considerado no sólo como el primer puerto de México, sino también la llave de todas las luchas políticas, así como por su gran movimiento marítimo comercial.

Ante la problemática que vivía, resultaba necesario aumentar la seguridad y productividad, y hacer eficientes sus procedimientos administrativos y operativos, a través de nuevas formas de trabajo que permitieran aumentar su competitividad en las

maniobras y servicios. Por ello, "durante una gira de trabajo por la ciudad y puerto de Tuxpan, Ver., el 21 de abril de 1991, el presidente de la república, luego de escuchar la problemática y demandas de los usuarios de los servicios portuarios, de las autoridades y de los trabajadores, fijó un plazo de 45 días para resolver el problema en que se había convertido el puerto de Veracruz" (30).

Poco antes de cumplirse ese plazo, y ante el hecho de que las pláticas y gestiones que permitieran una solución concertada al problema, el Gobierno Federal decidió acordar la requisa. De acuerdo a las declaraciones, "esta acción obedeció a la necesidad de modernizar las termineles portuarias y cambiar el concepto de operación y productividad en las mismas. En este esquema, se abrió la posibilidad de participación e los inversionistas privados, tanto en las terminales especializadas como en la privatización de otros puertos" (31).

Por le parte oficial, se argumentó que esta medida presidencial se dio "como respueste e los constentes reclemos de la sociedad, pero particularmente de los sectores aduanales, de los grupos empresariales y de algunos trebajedores, para erradicar añejos y arreigedos vicios como robos de mercancíe -sin que los consignatarios tuvieran derecho a hacer reclamaciones-, ineficiencias que provocaben eltos costos en le carga y descarga, y almacenaje o el subcontratismo por parte de los estibadores y maniobristes, quienes al margen de le ley empleaban a los denominados "cuijes" pera realizer el trabejo" (32).

2.2 La requisa

En 1991, era difícil imaginar, dadas las condiciones de control político y administrativo que con los intereses creados en el puerto de Veracruz, se iniciaría una reestructuración.

Como era previsible, la medida contó con la resistencia de un número considerable de trabajadores y de los socios (también se denominaban con este nombre a los trabajadores que aportaban sus cuotas sindicales), a los cuales se afectaba en sus intereses, y con el apoyo de los "cuijes", los cuales se beneficiaron con la decisión. Por ello, el Ejecutivo Federal a través de la SCT, "decidió proceder mediente un golpe de mano, el requisar las operaciones portuarias durante los meses de junio y julio de 1991, -tiempo que duró la requisa- para reestructurar la organización del puarto, ejerciendo de manera directa las funciones de autoridad, planeación, coordinación, regulación y vigilancia, de las actividades portuarias, que fueron concesionadas a tres empresas privadas, con el fin de abrir una libre competencia" (33).

"El vocablo requisición proviene del latín *requisito-onis,* equivalente a avisar, intimar, hacer saber alguna cosa con autoridad pública o exigir con potestad; según el *Diccionario de la Real Academia Española,* requerir significa recuento y embargo de caballos, bagajes, alimentos, etc., que para el servicio militar suele hacerse en tiempos de guerra" (34).

En México, el artículo 112 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, del 30 de diciembre de 1939, "otorga al Gobierno la facultad de requisar los servicios públicos

relativos a comunicaciones y transportes en los casos de guerra internacional, de grave alteración del orden público o ante peligro inminente para la paz interior o para la economía nacional; siempre que a su juicio lo reclame la seguridad, la defensa, la economía o la tranquilidad del país" (35).

Durante la administración de la requisa, a cargo del Sr. Roberto Ríos Ferrer, director de Puertos Mexicanos (Puertomex), con la intervención de la autoridad laboral, "se dieron por terminados 59 contratos colectivos celebrados con 19 agencias consignatarias de buques, y la indemnización, de 3 800 trabajadores eventuales y socios. Los 860 maniobristas, con planta, manejaban a 3 mil "cuijes" quienes debían entregar la mitad de sus salarios a los socios, sin que pudieran tener prestaciones sociales y derechos laborales. Lo mismo ocurría con los 350 socios quienes controlaban 2500 "cuijes", a los cuales se les paga 14 mil pesos diarios, cuando el sindicato cobraba tarifas muy altas" (36).

Cabe señalar que, la empresa Puertos Mexicanos, se creó como un órgano desconcentrado de la SCT, cuyo propósito e importancia se explica en el capítulo III con más detalle.

"Entre 8 y 30 millones de viejos pesos (8 y 30 mil pesos) recibieron los trabajedores nominados de la empresa Servicios Portuarios de Veracruz, en tanto que para los eventuales, su liquidación fue mucho menor. Algunos trebajadores mostraron malestar al recibir su indemnización porque consideraron que no correspondía a los años de trabajos realizados en la zona portuaria" (37).

"El personal de la administración de la requisa laboró a marchas forzadas, inclusive por las noches para formular los cheques. Los pagos se efectuaron conforme a las listas que proporcionaron los dirigentes de agrupaciones en las cuales constaba

la antigüedad de cada trabajador. Los cheques eran contra cuentas establecidas en Banamax y en Serfin, según dijeron algunos de los firmantes de la liquidación" (36).

En un desplegado publicado en los principales diarios capitalinos el 29 de agosto de 1991, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes informó sobre la administración de la requisa del Puerto de Verecruz y de las acciones ejecutadas, en el periodo comprendido del 31 de mayo al 31 de julio de ese mismo año.

En el desplegado se asegura que los cuatro sindicatos que operaban en el puerto decidieron cancelar su registro sindical, con lo que concluyeron los radios de acción gremiales que entorpecían y encarecían las maniobras portuarias. Asimismo, la SCT revocó el permiso a Serpover y se inició la liquidación de esta empresa que monopolizaba casi el total de las maniobras en el puerto. Los gremios afectados por estas medidas fueron el de amarradores, encargados de atar los buques al muelle; el de checadores, que cotejan los listados de la carga; el de estibadores, encargados de bajar la carga del buque al muelle; y el da los maniobristas, cuya labor es el manejo de las cargas al muelle.

"Desde 1973 la empresa Serpover, le dio un perfil propio a las operaciones, ya que como los sindicatos obreros eran accionistas de la misma, éstos actuaban, según conviniera, a veces como sindicato, a veces como empresa, lo cual les permitía ocupar puestos dentro de la administración, cediendo las labores de maniobra a trabajadores libres (cuijes), los cuales laboraban sin seguridad jurídica, sin certeza de empleo, y ganando cantidades ínfimas, mientras que los socios y trabajadores sindicalizados se llevaba la mayor parte" (39).

Para evitar posibles problemas, durante el tiempo que duró la requisa, los servicios de maniobras portuarias debieron solicitarse en el domicilio de la

administración de la requisa, ubicada en la Escuela Náutica Mercante "Fernando Siliceo" de la ciudad de Veracruz.

La administración de la requisa "incrementó los salarios en un 200 por ciento, pagaderos en forma directa a los trabajadores, y estableció para los trabajadores libres, además de seguridad jurídica en el empleo, de ley, (vacaciones, seguro, prima vacacional, aguinaldo, etc.), e incentivos económicos por productividad y capacitación. Finalmente, fueron contratados 2 400 obreros quedando de base en los sindicatos de las tres nuevas empresas concesionarias (800 en cada uno de ellos), en las condiciones señaladas" (40).

Para los trabajadores que fueron contratados, la opinión acerca de la requisa se puede considerar, en términos generales, positiva. Por ejemplo, para el señor Roberto Rodríguez, operador de un montacargas, en entrevista realizada un año después de la requisa, dijo que, "después de la requisa se paga más y hay más trabajo..." y enfatizó que "...con la nueva administración, las condiciones de trabajo son mejores. Tenemos el apoyo de los patrones de las nuevas empresas y ahora también nos dan cursos de capacitación. Entre los que citó: el de recursos humanos y seguridad industrial. Estos cursos son cada 4 ó 6 meses".

Según información de Puertomex se redujeron los costos, ya que las nuevas tarifas significaron un decremento del 30% promedio frente a lo que se pagaba antes del 31 de mayo de 1991, y que son 34% menores que en Houston. En el siguiente concentrado presentamos los nuevos costos autorizados en 1991 para las operaciones del puerto.

CUADRO 1

PUERTO DE VERACRUZ
COSTOS DE CARGA
Antes VS durante la requisa

Tipo de carga	Costo anterior (pesos)	Tarifa de la requisa (viejos pesos)	Diferencia %
1 CARGA GENERAL Fraccionada en sacos	51,178	40,440	(21.0)
2 CARGA GENERAL Paletizada	39,220	24,860	(36.7)
3 CARGA AGRÍCOLA Posada en el muelle 4	19,202	16,840	(12.3)
4 Lingotes de Hierro	43,122	23,050	(46.5)
	PUERTO HOUSTON (dólares)		
5 Contenedores Llenos	200	132	(34.4)

FUENTE: Puertos Mexicanos. SCT, 1991.

Como se observa en el cuadro, la diferencia de costos es significativa. La disminución en las tarifas dio más oportunidad de que los importadores y exportadores para manejar sus mercancías a través de este puerto, y la reducción de tiempos en los servicios repercutió para los navieros en que las estadías de los barcos se redujeran considerablemente.

Durante los meses de junio y julio en que operó la requisa, "se coordinó la carga y descarga de 767,801 toneladas y 15,563 contenedores que, exceptuando el manejo de graneles agrícolas representó un aumento del 20% respecto al mismo bimestre de 1990. Al mismo tiempo, la productividad portuaria también se incrementó en un 48% al manejarse 31 contenedores por hora-buque en operación. En el mismo documento se

afirma, asimismo, se generaron 5,261 millones de pesos (5 mil pesos) en impuestos y se obtuvo una utilidad neta de 2,000 millones de pesos (2 mil pesos) cantidades que, según la misma fuente, se entregaron a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público" (41).

La historia de este proceso, aunque compleja, es corta. A las 24 horas del 31 de julio de 1991, en cumplimiento de un nuevo acuerdo presidencial, se levantó la requisa portuaria.

Con esta medida, y las medidas que se derivaron de ella, sería ingenuo afirmar que los problemas del puerto de Veracruz, se dio solución de fondo a problemas ancestrales y complejos. Con esta acción se inició un nuevo esfuerzo que brinda nuevas oportunidades, pero los problemas siguen ahí, y lo estarán por algún tiempo. La responsabilidad de las empresas que comenzaron a administrar y operar el puerto a raíz de la requisa; el compromiso que asuman los trabajadores para conseguir objetivos comunes; la participación en este compromiso de todos los sectores involucrados en el uso y operación del puerto, y la eficiencia del apoyo oficial, determinarán la medida en que se logren los objetivos propuestos, pero también la prevalencia de los problemas que se tratan de superar. Es un problema, entonces, que significa oportunidades y reto; esfuerzo y resultados.

Para algunos, lo que se hizo en 25 días, pudo haberse ejecutado con toda oportunidad, y no esperar "a que el barco se hundiera" o dejar que los problemas llegaran a tal extremo. De acuerdo a algunas opiniones, se trató de una decisión necesaria, pero tardía, que trató de cortar de tajo, en un corto tiempo, con los problemas con que venía operando el puerto.

Una nota del diario el *Dictamen* de Veracruz del 28 de junio de 1991 dice: "60 años esperó el gobierno para actuar," el entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, Andrés Caso Lombardo, respondió que "definitivamente no habrá más requisas en ningún puerto marítimo del país, porque no es necesario; la de Veracruz fue un caso que la demandaba y donde los cambios serán radicales".

Este fue el primer caso en que se aplicó la figura de la requisa en el sector portuario, tomada, de acuerdo al criterio oficial, en consonancia a un programa para la modernización y cambio en las formas de operación, de administración y de relaciones laborales en el puerto de Veracruz, en virtud de que, debido a problemas estructurales profundos, no se había logrado cumplir con las metas de modernización y eficiencia que demanda el comercio exterior en México.

2.3. Concesión de las operaciones del puerto a empresas privadas

A partir del 1o. de agosto de 1991, el puerto de Veracruz "es operado por tres empresas de capital privado y con la obligación de proporcionar los equipos necesarios. Los permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, permiten la prestación del servicio en la totalidad de las maniobras portuarias y en todo el puerto, eliminándose los radios de acción exclusivos y favoreciendo la libre competencia. Estos permisos, en cuya redacción participó la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, contienen estrictas medidas antimonopólicas que permiten su reducción por volumen de carga manejada" (42).

Según se especifica en el Diario de la Federación de fecha 1o. de junio de 1991, los permisionarios acreditados ante la SCT, deberán contar con los recursos humanos,

materiales, financieros, técnicos y la organización indispensable para proporcionar los servicios, materia del permiso que solicitan, y presentar un estudio de factibilidad técnica y financiera, para desempeñar las actividades mencionadas, así como una relación de maquinaria y equipo que destinará al efecto.

Para garantizar el cumplimiento de las condiciones del permiso "cada empresa concesionaria exhibió una póliza de fianza por la cantidad de 500'000,000.00 quinientos millones de pesos (500 mil pesos) a favor de la Tesorería de la Federación y a disposición de la Secretaría de Comunicacionas y Transportes" (43).

Aunque el permiso otorgado es por tiempo indefinido, "cuando se convenga terminar la vigencia de éste, tendrán derecho los concesionarios de solicitar a la SCT la cancelación de la fianza, y les sea devuelta la póliza correspondiente" (44).

Las empresas a quienes les fueron otorgadas las concesiones para efectuar la totalidad de las maniobras portuarias son:

"-*Corporación Integral de Comercio Exterior, S.A. de C.V. (CICE)*, formada por empresarios, industrieles navieros y agentes aduanales veracruzenos.

-*Compañía Terminal de Veracruz, S.A. de C.V. (CTV)*, integrada por empresarios navieros como Tecomar, Delfín Casarín, Ricardo Eberbush y Juan López, entre otros, y

-*Operadora Portuaria del Golfo, S.A. de C.V. (OPG)*, cuyo socio principal es la empresa Transportación Marítima Mexicana, S.A." (45)

De acuerdo al decreto, al inicio de sus actividades en el puerto, cada empresa debió contar con instalaciones, equipo y maquinaria ofreciendo un óptimo manejo de

las cargas para incrementar la productividad de esta terminal marítima, acorde con la demanda de la región.

Según datos estadísticos proporcionados por Puertos Mexicanos, hasta 1992 esta empresa contaba, para todos los servicios del puerto, con 131 montacargas, 15 grúas pato, 19 camiones, 16 succionadoras, 44 tractocamiones, 49 plataformas, 6 grúas de alto tonelaje, entre otros equipos. A partir de ese año, estos equipos fueron adjudicados, mediante un proceso administrativo realizado por la administración de la requisa, entre las tres nuevas empresas concesionarias. (Ver anexo 16)

Al abrirse la competencia entre las tres empresas que comenzaron a operar la zona marítima de Veracruz, cada una de ellas ofreció sus propias estructuras tarifarias, tratando así de ganar clientela. Sin embargo, "estas tarifas no quedaron al libre juego del mercado, como podría esperarse, sino que quedaron sujetas a autorización previa de la SCT para poder aplicarse. El cálculo de las tarifas se realiza de acuerdo al tipo de carga, equipo que se utiliza para su movilización, número de trabajadores que intervienen en las maniobras, costo de la región y el costo de todas aquellas actividades que deriven de la misma" (46).

Las empresas concesionadas "quedan obligadas a pagar el 5% a la Federación anualmente por concepto de participación sobre los ingresos que obtenga por la prestación de los servicios" (47). Antes de la requisa, los gremios sindicales no tenían la obligación de pagar impuestos, mientras que los trabajadores, socios y trabajadores libres, en virtud de la estructura por medio de la cual laboraban y cobraban, estaban en posición de evadir los pagos correspondientes al fisco.

"En la actualidad, las terminales marítimas constituyen la ventana de cada país hacia el mundo, por donde pasan más del 80% de las importaciones-exportaciones. En

consecuencia, de su eficiencia operativa depende la oportuna concurrencia de nuestros productos a los mercados mundiales en donde los costos son un elemento fundamental para establecer su competitividad" (48), así lo manifestó Roberto Ríos Ferrer, entonces director de Puertos Mexicanos.

2.4 Nueva administración

Como se recordará, el sábado 1o. de junio de 1991, apareció publicado el acuerdo que establece las reglas de administración y operación del puerto de Veracruz, así como los acuerdos mediante los cuales se otorgaron los permisos a las empresas que comenzaron a operar a partir del 1o. de agosto de ese mismo año.

En ese documento se destaca, también, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes supervisará la prestación de los servicios y los niveles de productividad, para lo cual se expidieron las normas conforme a las cuales deben sujetarse los permisionarios y los usuarios, estableciéndose sus derechos y obligaciones, cuya ejecución vigilará la autoridad.

Asimismo, se asienta que las empresas quedan obligadas a adoptar las medidas necesarias tendientes a la seguridad de personas, pérdida o daños a las mercancías, conservar en buen estado las instalaciones, maquinaria y equipos durante la prestación de servicios, y se destaca la prohibición de interrumpir o suspender los servicios sin causa justificada, y que en caso contrario deberán hacerlo del conocimiento de Puertos Mexicanos, en un término no menor de 24 horas contando a partir del momento en que se presente dicho evento, en cuyo caso, las empresas deberán proporcionar los servicios de maniobras, previa solicitud expresa de los

usuarios con estricto apego a las disposiciones legales y administrativas que estén en vigor.

Con el objetivo de tratar de brindar una mejor atención a clientes, "se creó la Junta de Programación y Arribo de Embarcaciones del Puerto de Veracruz, la cual está integrada por un representante de Puertomex, capitanía de puerto, administración, las empresas y demás autoridades y entidades públicas y privadas involucradas" (49). Esta medida fue diseñada para reducir tiempos, costos y trámites a través de un mecanismo rápido, según el cual, cuando un buque vaya a arribar a puerto, los navieros o sus representantes estén en posibilidad de presentar, con un tiempo de 48 horas de enticipación, en un solo acto y ante una sola instancia, de la llegada del barco, las operaciones que se pretenden efectuar, y aportar la documentación que conforme a la legislación aplicable vigente, se requiera presentar para obtener el permiso de arribo.

Entre las funciones que desempeña la Junta de Programación, "está la de elaborar y coordinar un programa de operación con indicación del día y horario en que deban realizarse las actividades, tomando en cuenta el equipo y trabajadores necesarios para su ejecución, con base en la disponibilidad de espacios en bodegas, patios y cobertizos" (50).

Con el fin de conocer con mayor detalle los procedimientos de arribo de las embarcaciones en el puerto, se realizó una entrevista al Capitán David Andrade, jefe del Departamento de Navegación en Veracruz. Se hace una transcripción de la misma.

-¿Cuál es el proceso y requerimientos que necesita cubrir un barco para arribar al puerto?

-Los armadores de cada barco son los que designan en qué puerto puede arribar. Esto es, según las características tanto del buque como del puerto. Por su

parte, el agente consignatario solicitará el permiso de arribo al capitán de puerto con 48 ó 24 horas de anticipación antes de su llegada.

Posteriormente, la Junta de Programación da a conocer su ETA -fecha y hora de arribo- de acuerdo a la eslora, tonelaje y carga se designará el muelle, esto dependiendo del servicio que realizará.

El agente consignatario se encarga también de todo lo relacionado a la mercancía, a la carga y descarga de la misma, supervisa que el cargamento sea el correcto para colocarlo en la bodega asignada. Igualmente dará aviso de la entrada y salida de la embarcación y al término de su operación solicitará el despacho de la capitanía.

-¿Cuánto tiempo permanece un barco atracado en el muelle?

-Solo el tiempo que se requiera para cargar o descargarlo.

-¿Cómo se calcula el costo de estadía del buque?

-El pago de estadía depende del tipo de carga. En promedio la estadía de un granelero es de 3 a 4 semanas (carga general, tuberos y exportación, por ejemplo).

-¿Cuánto se cobra por estadía de un barco?

-Las autoridades mexicanas al igual que en todos los países, para recuperar las inversiones y principalmente para cubrir los gastos de reparación y mantenimiento de las instalaciones y los correspondientes a la prestación de los servicios, establecen cobros llamados "Derechos" que básicamente son tres:

- Derechos de puerto.- Este corresponde al uso de las instalaciones marítimas. Se cobra a las embarcaciones de altura por cada tonelada bruta de registro o fracción - capacidad del barco expresada en toneladas-.
- Derechos de atraque.- (uso de instalaciones como la dársena y los muelles). El cobro se hace de acuerdo a la tarifa vigente más IVA por cada hora de uso o permanencia (se cobra hora fracción).

- Derechos de muellaje.-(uso de las instalaciones terrestres). Se aplica por cada tonelada o fracción, de carga procedente de un puerto extranjero o con destino a él, que se opere en los barcos.

-¿Cuántos barcos, aproximadamente, arriban por día al puerto?

-Diez embarcaciones aproximadamente por día -barcos de altura-, tráfico de cabotaje 11 y pesqueros 20; antes de la requisa el arribo de embarcaciones por mes era de 65 -altura y cabotaje-, actualmente son 150 mensuales.

-¿Actualmente, el puerto sufre de saturación?

-Sí. En ocasiones el puerto sufre de saturación. Hay más movimiento portuerio los dias sábados y domingos.

-Cuando hay saturación en los muelles, ¿qué medidas se toman?

-La embarcación queda fondeada hasta que le corresponda su turno. No se puede hacer nada a este respecto.

En términos generales, la eficiente operación de un puerto se obtiene logrando que las mercancías permanezcan el menor tiempo posible dentro de sus instalaciones, es decir, el puerto es factor de transferencia, no un factor de retención.

CAPITULO III

Planes de Modernización

"Al contar México con más de diez mil kilómetros de litorales es innegable la relevancia de los puertos y el papel estratégico que juegan en el desarrollo comercial del país, pues el transporte marítimo capta más del 30% de la carga nacional y más del 80% de la destinada al comercio exterior" (51).

Ante las exigencias de la evolución de la economía del país, de los principales exportadores y del turismo, la anterior administración definió en el Plan Nacional de Desarrollo (PND)1989-1994, la modernización del Sistema Portuario Nacional.

3.1 Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994

El Plan establece que la adecuada operación de los puertos es indispensable para el desarrollo del comercio, por ende, plantea la necesidad de mejorar la planeación, control y ejecución del desarrollo portuario, además de adoptarse estrategias operativas que integren eficientemente a concesionarios y empresas que prestan servicios portuarios.

En el documento, se dispone la elaboración de reformas convenientes que permitan el flujo libre, seguro, eficiente y rápido de las mercancías en los puertos e incrementar la productividad en la prestación de los servicios conexos.

Con el propósito de elevar el rendimiento operativo, se hace necesario llevar a cabo la modernización, reconstrucción y reparación de maquinaria, así como del equipo de maniobras y la mejor utilización de la infraestructura marítimo-portuaria existente, además de terminar las obras en proceso y atender el dragado, el señalamiento marítimo, la reconstrucción y el mantenimiento de muelles y accesos a puertos" (52).

Reviste especial atención, en este marco teórico, la participación de la inversión privada en la construcción y operación de terminales de carga y de pasajeros, almacenes, muelles y otros servicios portuarios conexos, con la finalidad de fomentar el transporte de cabotaje con objeto de reducir costos.

En la pasada administración, "se dio mayor impulso al desarrollo y consolidación de puertos industriales en concordancia con las políticas nacionales de descentralización económica y demográfica para apoyar el desarrollo regional equilibrado" (53).

3.1.1 Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria

"Con base en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaboró el Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria y de ordenamiento de los diferentes servicios que se proporcionan en los recintos marítimos, a fin de acelerar el desarrollo del transporte marítimo en beneficio de la nación" (54).

El órgano encargado de llevar a cabo dicho programa en forma coordinada y eficiente fue Puertos Mexicanos que debería cumplir plenamente los objetivos, metas y políticas establecidas en el documento.

En este contexto, se detallan los planteamientos y orientaciones generales del programa a mediano plazo, que deberían cumplir con los objetivos propuestos para el subsector portuario; acciones de ampliación, conservación, reconstrucción y desarrollo de las instalaciones y el equipo de los puertos del país.

En él, se precisan los criterios específicos para el desarrollo de la infraestructura portuaria durante el periodo 1989-1994 y plantea las principales acciones de inversión para la modernización del subsector portuario.

El Sistema Portuario Nacional requiere de modernización, equipamiento y mejorar la organización para elevar su eficiencia, sobre todo en lo que se refiere al intercambio modal, sistemas de carga y descarga, así como medios de almacenamiento.

Sin embargo, para satisfacer de manera adecuada la demanda de servicios portuarios el programa propone que la mayor parte de las inversiones se destine a la construcción, conservación, dragado y equipo.

Ante la situación prevaleciente en materia de infraestructura y equipamiento portuarios, las acciones a realizar tenían los siguientes objetivos específicos:

"-Amplier y modernizar la infraestructura portuaria;

-ampilar, renovar y conservar el equipo portuario y el de dragado;

-alentar la inversión de los sectores privado y social en la construcción y operación de terminales especializadas de carga, muelles para cruceros, marinas turísticas y puertos de abrigo" (55).

En el programa, también se hace referencia a la política financiera la cual debe ser autosuficiente, mediante la aplicación de una política tarifaria y de derechos portuarios, con ello, se generarían los recursos propios necesarios para cubrir tanto los gastos de operación como de mantenimiento de la infraestructura, instalaciones y equipo. Destacan los siguientes lineamientos.

"-La totalidad del gasto corriente sería cubierto con ingresos de operación provenientes de recursos propios y de los derechos portuarios con ese carácter.

-La inversión en equipo y la modernización y reconstrucción de la infraestructura se financiarían con ingresos de operación y, complementariamente, con transferencias y crédito externo.

-El apoyo al sector social para equipamiento y administración de recintos fiscales se apoyaría con derechos portuarios.

-Se impulsaría la participación de los sectores privado y social en el desarrollo de los servicios y de la infraestructura" (56).

El propósito primordial de la política financiera fue establecer los criterios de eficiencia, para atender los requerimientos que impone el Sistema Portuario Nacional, hoy en día.

En el mismo documento se cita el Programa de Trabajo 1989-1994 de Puertos Mexicanos, cuyas acciones estarían encaminadas a dar continuidad a las líneas de

política establecida en el Plan Nacional de Desarrollo. Comprende básicamente las obras físicas que estarían orientadas a atender los requerimientos de infraestructura del Sistema Portuario del país.

Con ello, se coadyuvaría a la recuperación económica con estabilización permanente, tal y como lo indica el Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria: bajo la aplicación racional de inversión pública en infraestructura, que apoyada en inversión privada, haga frente al rezago alcanzado y permita fomentar la expansión de las exportaciones no petroleras, lograr el fortalecimiento gradual del mercado interno y favorecer el desarrollo turístico hacia México.

"Mediante la rehabilitación, modernización y desarrollo del Sistema Portuario, Puertos Mexicanos se dio a la tarea de atender con prontitud y eficiencia los incrementos en la demanda de servicios portuarios, para hacer frente a los efectos de los rezagos que venían obstruyendo el buen funcionamiento en los puertos" (57).

"Con la participación de los sectores privado y social interesados en el desarrollo de la infraestructura portuaria, la SCT por conducto de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, deberá otorgar la concesión o permiso correspondiente a los participantes que reúnan las mejores condiciones técnicas y financieras, tanto para la ejecución de las obras como su operación" (58).

"Las obras mayores de infraestructura portuaria en áreas y canales de navegación y señalamiento marítimo-portuario, quedaron a cargo de Puertos Mexicanos; mientras a los inversionistas todo lo relativo a muelles, patios, bodegas y equipos e instalaciones complementarias, para que los servicios de concesión, se presten en óptimas condiciones" (59).

Según el programa, Puertomex proyectó para el puerto de Veracruz, durante el periodo 1989-1994, una inversión pública de 673,963 millones de pesos (673.963 mil pesos) distribuida de la siguiente manera:

AÑO	(mill. de pesos) CANTIDAD	Miles $
1989	30,798	30,798
1990	71,360	71,360
1991/1994	571,805	571,805
TOTAL	673,963	673.963

3.1.2 Programa Nacional de Modernización de la Infraestructura del Transporte 1990-1994

En él se determinan las actividades que realizará el sector en la materia, para contribuir al logro de los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo.

Este documento es el fundamento de los programas que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene bajo su responsabilidad directa en materia de conservación, modernización y construcción de obras de infraestructura. Además de ser el marco de referencia para los programas institucionales de mediano plazo y los operativos anuales que habrán de formular los organismos del sector.

Ante los nuevos requerimientos que impone el ritmo del progreso mundial tenemos que: "Los puertos marítimos necesitan modernizarse, ampliar algunas posiciones de muelles e incorporar instalaciones mecanizadas adecuadas a las

características y tipo de carga; se les debe dotar de patios y almacenes con capacidad y funcionamiento adecuados, así como de accesos terrestres eficientes, que resuelvan el confinamiento al que han sido sometidos por el crecimiento de las zonas urbanas circundantes" (60).

Entre los objetivos y estrategias, el subsector transportes tendría que participar en forma eficaz para contribuir a la reactivación económica y a la modernización del país.

"Para mejorar la capacidad, calidad y eficiencia de los servicios de transporte, era necesario disponer de una infraestructura moderna y, responder así, a las políticas de crecimiento y estabilidad económica, integración y desarrollo regional, promoción del empleo, competitividad en el comercio exterior y atención a las demandas sociales" (61).

El plan señala que el sector Comunicaciones y Transportes formuló las estrategias y políticas para aprovechar al máximo todos los recursos disponibles, lograr la participación del sector social y privado, y realizar la infraestructura con la mayor productividad posible, ello con la finalidad de tratar de erradicar el retraso tecnológico existente e ineficiente en algunas instalaciones.

El Programa de Modernización de la Infraestructura del Transporte y la política general del sector se orientan a alcanzar los objetivos que establece en la materia el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.

El equipo y la infraestructura no han sido suficientes para atender la creciente demanda, es decir, se cuenta con el equipo base para realizar las operaciones portuarias en las terminales marítimas del país. Empero, se necesita ampliar su

capacidad y proceder a su modernización inmediata, así como tratar de incrementar el equipo especializado y las instalaciones para el manejo de contenedores y mejorar los sistemas de carga y descarga, y aumentar la capacidad de almacenamiento de graneles agrícolas.

En relación a la construcción de infraestructura, el programa establece que en el puerto de Veracruz se realizarán obras de ampliación de la terminal de contenedores y la construcción de nuevas instalaciones portuarias que permitan la expansión de su capacidad a largo plazo.

"En cuanto a la ampliación y modernización del equipo portuario, las acciones más vigorosas se orientaron a la ampliación de terminales especializadas de contenedoras en Veracruz, Altamira, Manzanillo y Lázaro Cárdenas" (62).

Es así, como la modernización del Sistema Portuario Nacional tuvo como base los programas de construcción y equipamiento ejecutados en el periodo 1989-1994, que apoyaban de manera definitiva la posibilidad de intensificar el movimiento portuario nacional, tanto en el marco de los grandes acuerdos comerciales de México con otros países como al referente Sistema Nacional de Distribución.

3.2 Creación y extinción del organismo Puertos Mexicanos

La necesidad de un buen funcionamiento para el comercio exterior y el impacto de éste en la industria y la economía del país, determinó que el Gobierno Federal estableciera una legislación que solucionara la problemática existente en el ámbito marítimo y portuario, y es por ello que el 29 de diciembre de 1970, se publica en el

Diario Oficial de la Federación, la Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, integrada por representantes de trabajadores portuarios, de usuarios, demandantes y retribuidores de servicios y el Ejecutivo Federal.

"En 1984, se expide el Programa de Modernización de la Administración Pública Federal, por lo que, de acuerdo a las directrices establecidas por la Secretaría de Programación y Presupuesto, el sector Comunicaciones y Transportes procede a la extinción de algunas entidades del subsector portuario, tales como Servicio Multimodal Transísmico, la Coordinación General del Programa de Puertos Industriales y el Fideicomiso para el Equipamiento Marítimo y Portuario que fueron creados para atender aspectos específicos en los puertos" (63).

Con esta medida, se da cumplimiento a las políticas de austeridad y racionalidad en el gasto público y se propicia que la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos asuma las atribuciones, responsabilidades y funciones de dichos organismos.

"Sin embargo, aún cuando a través de esa estructura se resolvieron diferentes problemas, persistía la necesidad de consolidar en un sólo órgano las actividades que se realizan en puertos y las que en ellos inciden, tales como los recintos fluviales, las de obras marítimas y dragado. Sobre todo, se requería la existencia de un criterio único en la administración de los diversos puertos y marinas" (64).

Posteriormente, el 28 de marzo de 1989, mediante decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación, se crea el órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes denominado Puertos Mexicanos, cuyo propósito fundamental sería dar unidad a las tareas de administración,

operación, construcción, dragado y mantenimiento de los puertos nacionales que se encontraban dispersas en diversas dependencias y entidades del sector.

De esta manera, se redujeron las áreas administrativas, de personal, de recursos financieros y se evitó la duplicidad de funciones, además se dio agilidad y oportunidad a la toma de decisiones.

Complementariamente, "el 17 de julio de 1989 se crearon las delegaciones de Puertos Mexicanos, mismas que ejercieron sus funciones dentro del ámbito territorial asignado al puerto respectivo y haciéndose cargo de la administración local portuaria" (65).

Desde el inicio de la pasada administración, se llevó un intenso programa de modernización del Sistema Portuario para beneficio del comercio exterior. "Al cumplirse cuatro años de haberse establecido, como una empresa desconcentrada, el Gobierno Federal decidió el 2 de septiembre de 1992, poner en marcha la privatización de los servicios portuarios con la desaparición de Puertos Mexicanos y el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (Fondeport)" (66).

"A fin de que el Sistema Portuario Nacional pueda tener una mayor apertura a la inversión privada y, en consecuencia, ser más eficiente en sus actividades, se instruyó a las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y Hacienda y Crédito Público, para que la Presidencia del Consejo de la Administración pasara a ésta última" (67).

Al haberse cumplido con la mayor parte de las metas implicadas a Puertos Mexicanos, se considera la culminación de una primera etapa cuyo propósito primordial fue modernizar a cuatro terminales marítimas (Manzanillo,

Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz) que por su importancia y ubicación estratégica eran la base de la apertura comercial de nuestro país con el resto del mundo.

Cabe señalar, que desde la creación de Puertomex hasta su extinción; éste incrementó los servicios que prestaba como coordinador de los puertos. Esto se pudo hacer con la ayuda y la participación de la inversión privada. Con ello se entiende, que la primera etapa se concluyó con la demanda de infraestructura y equipamiento en el corto plazo, y se espera que para el mediano plazo se dé un adecuado apoyo a las importaciones y exportaciones mexicanas.

"Puertos Mexicanos, tuvo suficiencia en la operación y además recibió en su momento el sustento del Gobierno Federal en su programa de inversiones. Sin embargo, es indudable que hay todavía mucho por hacer. Ahora, bajo la rectoría de la Secretaría de Hacienda, la emprese privada Puertomex debió ampliar su capacidad de gestión y su capacidad de administración participando más activamente en los puertos mexicanos" (68).

El 2 de septiembre de 1992, el entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, licenciado Andrés Caso Lombardo, durante la reunión de desincorporación de Puertos Mexicanos dijo que "la transferencia se hacía para que la operación se pueda manejar, por parte de la SHCP, durante un periodo corto de tiempo, mientras se hace la licitación de los distintos equipos e instalaciones... ello se hará apegado a derecho y bajo la autoridad clara de la SCT en materia portuaria, marcándose los lineamientos de autoridad que la Secretaría de Hacienda y la Unidad de Desincorporación, deban cumplir en cada paso en la licitación" (69).

A principios de 1993, las autoridades del subsector portuario dieron a conocer oficialmente la forma de cómo serían privatizados los puertos -en total 72, según Puertos Mexicanos-, el proceso de desincorporación es que cada puerto tenga su propia Administración Portuaria Integral (API), de acuerdo a la normatividad de la Nueva Ley de Puertos aprobada el 17 de junio de 1993.

Una nota del diario el *Financiero* (7 marzo 93) dice: "A la IP, los 22 principales puertos, en este semestre", en conferencia de prensa, el coordinador general de la Unidad de Puertos y Marina Mercante, Jaime Corredor, reiteró que "el papel del gobierno será exclusivamente normativo y de supervisión..." y aseveró "que lo importante, no es aumentar los ingresos del gobierno sino hacer eficiente este sector de la actividad productiva...".

Declaraciones, promesas, soluciones temporales, quizás.

Por otra parte, a Puertos Mexicanos se le encomendó, desde su creación, conducir el desarrollo portuario nacional, éste se fijó 5 metas a cumplirse en un lapso no mayor de 4 años, así lo dio a conocer en un boletín de prensa fechado en marzo de 1989, donde señalaba las principales acciones que realizaría, estas son:

1) Alcanzar metas de productividad portuaria que representen incrementar cien por ciento la eficiencia en el manejo de los contenedores respecto a 1988, así como un 50% más para los graneles agrícolas.

2) Construir y poner en operación tres nuevos puertos para el desarrollo regional: Progreso en el estado de Yucatán, Topolobampo en el estado de Sinaloa y Pichilingue en el estado de Baja California.

3) En 1992, dos puertos en el Pacífico: Manzanillo y Lázaro Cárdenas y dos en el Golfo de México: Altamira y Veracruz, vinculados a las zonas industriales más importantes del país, puedan alcanzar niveles internacionales de productividad para beneficio de nuestro comercio exterior.

4) Construir nuevas instalaciones para impulsar el creciente turismo marítimo en Ensenada, Progreso y Vallarta.

5) Impulsar la participación privada para ampliar y desarrollar el Sistema Portuario Nacional.

De acuerdo a informes proporcionados por Puertos Mexicanos, todas las metas expuestas anteriormente se cumplieron dentro de la fecha establecida.

En el mismo decreto del 28 de marzo de 1989, señala las atribuciones que debería desempeñar Puertos Mexicanos, entre las que destacan:

-Planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional de acuerdo con las políticas que establezca la SCT en relación con los servicios qua presta.

-Construir, ampliar y conservar las obras marítimas y portuarias, así como realizar las obras conexas y accesorias por sí o a través de las entidades paraestatalas encargadas de los servicios portuarios.

-Igualmente tendría a su cargo la aprobación de los programas de capacitación del personal portuario, supervisar su cumplimiento y, en su caso, proporcionar la capacitación.

Asimismo, el acuerdo establece que Puertos Mexicanos estaría a cargo de un Vocal Ejecutivo, designado por el Presidente de la República, a propuesta del secretario de Comunicaciones y Transportes, y contaría con el personal técnico, administrativo y de apoyo necesario para su eficiente funcionamiento, de conformidad con el presupuesto autorizado.

"La modernización del Sistema Portuario Nacional, se inició desde 1989 con logros concretos ya que se pretendía acelerar el mejoramiento de la productividad portuaria con la realización de un programa de trabajo que establecía acciones y metas precisas del Gobierno Federal, en estrecha concertación con los trabajadores portuarios, los usuarios y las autoridades paraestatales y municipales, y con la activa participación de los sectores social y privado en las inversiones para el desarrollo portuario" (70).

No debe olvidarse que el tema de esta investigación es la modernización del puerto de Veracruz. Sin embargo, era necesario partir de estas premisas para tener un marco contextual de la forma en que se llevaría a cabo y así poder hacer un análisis de las acciones y resultados de las políticas y programas correspondientes al balance 1989-1994 de esta terminal marítima del Golfo de México, que hoy por hoy es una de las más importantes para el comercio exterior de nuestro país.

3.2.1 programas de modernización en el puerto de Veracruz

Puertos Mexicanos llevó a cabo la modernización y rehabilitación del puerto de Veracruz de acuerdo a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, para

responder satisfactoriamente a las demandas impuestas por el comercio y por el mercado interno.

"En 1990, con una inversión de 15 mil millones de pesos (15 mil pesos) se realizaron obras de construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria en Veracruz, entre las que destacan: rehabilitación de las vías férreas y bodegas en el recinto fiscal, así como la modernización de la terminal de contenedores, que consistió en la prolongación del muelle para contar con dos posiciones de atraque y construcción de patios y bodega de consolidación" (71).

"Con la puesta en marcha del Programa de Acciones Emergentes para modernizar el puerto de Veracruz tendiente a la organización de las operaciones y el mejoramiento de la productividad; en este último aspecto -en el año de 1989- el rendimiento del manejo de contenedores se incrementó cerca del 30%, el de graneles agrícolas en poco más de 18% y el de carga general unitizada en 45%" (72).

"La ejecución de este programa requirió de un fuerte impulso en materia de equipo portuario, que en 1989 se destinó una inversión de 7,500 millones de pesos (7.5 mil pesos) y en 1990 fue de 25 mil millones de pesos (25 mil pesos) con recursos provenientes de Puertos Mexicanos y de Servicios Portuarios de Veracruz" (73).

"En 1990 se llevaron a cabo acciones entre las que sobresalen: la segunda posición de atraque en le terminal de contenedores, la cual fue dotada de dos grúas portacontenedores y se continuó con la importante rehabilitación de la infraestructura portuaria; en 1991, Puertos Mexicanos avanzó hacia la rápida

modernización del Sistema Portuario Nacional, se brindó apoyo al comercio exterior mexicano mediante la disminución de los costos al acortar la estadía de los barcos y por la mejoría de los sistemas operativos y de control en las terminales marítimas" (74).

"Por lo que respecta a infraestructura, en el puerto de Veracruz se prosiguió con la rehabilitación, tanto en la terminal de contenedores como en el resto de las instalaciones, para tener un puerto eficiente y pueda atender al comercio exterior con los países de la Cuenca del Atlántico" (75).

No cabe duda, que un hecho que destaca por su importancia ha sido la requisa (ver capítulo II) ordenada por el Gobierno Federal, para reestructurar y modernizar el puerto de Veracruz, donde se ha tratado de eliminar las prácticas de ineficiencia y corrupción que lo habían caracterizado por décadas. A partir de agosto de 1991, las maniobras se efectúan a través de tres empresas permisionarias, eliminando prácticas monopólicas y favoreciendo la libre competencia.

"La implementación de tabuladores equitativos benefició a los trabajadores, porque ahora reciben su pago en forma directa y personal. A la vez, se ha tratado de mejorar, en un rápido proceso, los sistemas de operación y control, que permitan erradicar la desaparición de mercancías, hecho que contribuyó al desprestigio del puerto" (76).

Con estas medidas, se cumplieron las instrucciones del Presidente de la República, que sumadas al programa de rehabilitación que se encontraba en proceso por parte del organismo Puertos Mexicanos, permitió que el puerto de Veracruz alcanzara mejores niveles de servicio.

Como parte de este programa se construyó un nuevo remolcador marino para este puerto y se restablecieron las bodegas que garantizaban la protección de la carga. Además se realizaron las obras de instalación de energía eléctrica y alumbrado.

Dada la importancia que representa el puerto de Veracruz, se requirió dar prioridad a la preparación de las instalaciones previas a puesta en operación de las nuevas grúas portacontenedores, así como de las grúas y la ampliación a 11 hectáreas del patio de maniobras para contenedores. Igualmente se continuará con la construcción del camino perimetral que une en uno solo a los dos recintos fiscales, así lo refiere el Plan de Trabajo 1992, de Puertos Mexicanos.

En cuanto al nuevo equipo portuario, "se adquirieron ocho grandes grúas portacontenedores de muelle y 16 grúas de marco de patio sobre neumáticos. De este total, se destinaron a Veracruz, cuatro de las grúas de marco de patio, iniciándose además la operación de dos grúas de muelle, desde el mes de diciembre de 1992" (77).

Como se ha podido observar, Puertos Mexicanos cumplió con eficacia las metas propuestas por la anterior administración, para dotar al puerto de Veracruz con instalaciones y equipos capaces de operar a niveles de servicio similares a puertos internacionales de primer orden.

"En 1994 se continuaron con los trabajos de remodelación del muelle número 2 y otros; obras generales de mantenimiento y conservación. En ese mismo año APIVER, la recién constituida Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER), invirtió con recursos propios más de 66 millones de nuevos

pesos en obras de construcción, mantenimiento de infraestructura y en la adquisición de predios para ampliar el área de almacenaje" (78).

"Se tiene planeado proseguir con la edificación de una nueva carretera alterna de acceso a los muelles, la cual facilitará y agilizará tanto la entrada como la salida de vehículos de la zona portuaria. Asimismo, se inició la construcción, en una extensión de seis hectáreas, de un estacionamiento para 500 trailers, con lo que se evitarán los congestionamientos en los accesos portuarios" (79).

Esto es sólo el comienzo de un largo proceso de modernización, que llevará tiempo. Es verdad que se avanzó en la rehabilitación de esta terminal marítima; pero también es verdad que la infraestructura, equipamiento, instalaciones, etc, están en malas condiciones de operación por lo que será necesario construir, ampliar y comprar más equipo para renovar el ya vetusto.

Con la participación de la iniciativa privada, que ahora tendrá más oportunidad de invertir en los puertos, como es el caso del puerto de Veracruz, que desde principios de 1994 se privatizaron las maniobras de acuerdo a lo estipulado en la nueva Ley de Puertos, se espera que con los nuevos concesionarios, en el corto plazo, el puerto incremente su capacidad operativa ya que por él se moviliza la mayor parte del comercio de nuestro país.

3.3 Descentralización de la administración portuaria

México tiene que alcanzar un nivel mundial de productividad en la modernización de sus puertos, y responder, con apertura comercial al reto de un crecimiento económico sostenido

"Por ello, se promulgó la nueva Ley de Puertos, aprobada por la Cámara de Diputados y por el Senado de la República, que entró en vigor el 20 de julio de 1993; parte fundamental en la estrategia de modernización del país, la cual exige como tarea esencial fomentar una infraestructura de comunicaciones y transportes que, por su capacidad y eficiencia, se convierta en motor del desarrollo de nuestro comercio exterior" (80).

La Ley establece que para lograr esta modernización es indispensable la plena descentralización de la administración portuaria, que conlleva a la autonomía operativa y financiera de los puertos.

A estos propósitos se orienta la redefinición del papel del Gobierno Federal en materia portuaria que, en el ámbito jurídico, reafirma y precisa sus funciones de carácter esencialmente normativo de la actividad portuaria.

Como puntos de mayor interés, la nueva Ley de Puertos establece que:

-La nación conserva el dominio inalienable de los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios, otorgando en concesión el aprovechamiento, uso y

explotación de dichos bienes, así como la construcción de obras en los mismos y la prestación de servicios portuarios.

-Las concesiones se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas, a ciudadanos y personas morales mexicanos. La inversión extranjera podrá participar bajo coinversiones hasta que la nueva Ley de Inversión Extranjera sea aprobada.

-La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las concesiones hasta por un plazo de 50 años, las cuales podrán ser prorrogadas hasta por un periodo igual al señalado originalmente, tomando en cuenta las características de los proyectos y los montos de inversión.

-La construcción e instalaciones portuarias se considerarán propiedad del concesionario durante la vigencia de la concesión. Al término de ésta, únicamente las obras e instalaciones adheribles de manera permanente a dichos bienes pasarán al dominio de la nación.

-Se crea una nueva figura llamada Administración Portuaria Integral (API), con un administrador portuario que es el titular de la concesión, con objeto de que éste asuma con autonomía operativa y financiera las actividades de construcción, planeación, promoción, uso, usufructo y fomento de las instalaciones portuarias, así como la operación de los sistemas internos de vigilancia y seguridad.

-La API se otorgará inicialmente a sociedades mercantiles, y para su funcionamiento deberá presentar un Programa Maestro de Desarrollo que garantice una eficiente explotación de los espacios portuarios y su desarrollo futuro, el cual será autorizado por la SCT.

-La inversión extranjera podrá participar dentro del capital de las APIs hasta con un 49%. En el caso de terminales, instalaciones y servicios portuarios esta participación podrá alcanzar porcentajes mayores, hasta el cien por ciento, según la legislación en la mataria.

-Los administradores portuarios podrán determinar las basas tarifarias y los precios a que se sujeten los operadores de terminales, marinas a instalacionas portuarias, y los prestadoras da servicios con quianas tengan celebrados contratos. Esta regulación tarifaria daberá permitir la prestación de servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad y competitividad.

-El Gobierno reduce su intarvención directa y retiena únicamente las facultades normativas y de control, estableciando máximos y mínimos en la ragulación tarifaria.

La nueva Ley de Puertos, conforme a los propósitos expresados, busca, por un lado, ser una ley de fomento para lograr una mayor participación de la sociedad y, por otro, establecer el marco para que los puertos, que son lugares estratégicos y privilegiados del litoral mexicano, sa aprovechen más intensa y racionalmente.

El impacto de la privatización de puertos será benéfico para nuestro país, ya que se brindaran servicios más eficientes, con mayor nivel de competencia, mejorando la calidad y el precio. Esto implica que las operaciones portuarias serán desempeñadas con mucho más profesionalismo y especialización.

3.4 La API de Veracruz

En los apartados anteriores se ha dado un panorama general del desarrollo que ha tenido el puerto de Veracruz en nuestro país; se han presentado aspectos generales que dieron paso a la requisa y como consecuencia, la concesión a tres empresas encargadas para prestar los servicios en el puerto.

Ahora explicaré en que consiste la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz (APIVER), cuáles son sus funciones y su consolidación en México.

El 31 de enero de 1994, se cumplió un viejo anhelo de los veracruzanos. Un día histórico que enmarca el deseo de que el puerto de Veracruz, se maneje en esta misma ciudad de Veracruz y no en la ciudad de México. Realmente representa un cambio importante y significativo para la vida del puerto. Ello, obedeció a un compromiso de la política de descentralización del Gobierno Federal.

"Con la constitución de la APIVER, se inicia otra nueva etapa en la vida constitucional del puerto más importante de nuestro país. Al contar con una administración propia, autónoma y autosuficiente financieramenta, a través de la cual, se podrán tomar, en el mismo puerto las decisiones que atañen a su funcionamiento, promoción y desarrollo...", y dijo "que la API de Veracruz se constituye como una sociedad de capital variable, a la cual de le otorgan en concesión, por un periodo de 50 años, los bienes de dominio público de la federación que conforman el recinto portuario o los que están construidos en él..." así lo expresó, Jaime Corredor, jefe de la Unidad de Puertos y Marina Mercante, en

su discurso del 28 de enero de 1994, durante la instauración de la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz.

"La infraestructura portuaria existente no se desincorpora del dominio público; sólo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API para la administración integral del puerto. También esta empresa asume las funciones administrativas dentro del puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la vigilancia, así como el mantenimiento y construcción de la infraestructura y del señalamiento marítimo" (81).

"... el Gobierno no debe estar manejando remolcadores, sino que son cuestiones que lo pueden hacer los particulares y lo pueden hacer bien. Que la autoridad esté bien equipada y tenga los medios para ser autoridad...", así lo manifestó el Dr. Pedro Aspe, Secretario de Hacienda y Crédito Público, en su intervención durante la ceremonia de constitución de la Administración Portuaria de Veracruz.

"En el título de concesión se establece formalmente que, salvo en los casos de excepción allí señalados, la operación de terminales e instalaciones y la prestación de los servicios portuarios deberá hacerse siempre a través de terceros, los cuales, en ningún caso, podrán ser empresas filiales o subsidiarias, personas físicas o morales, con las cuales la API tenga relaciones patrimoniales o corporativas" (82).

En la instauración de la API en Veracruz, Jaime Corredor, aseveró en su discurso que, "el órgano básico de gobierno de la API será un Consejo de Administración y está integrado por nueve miembros: un representante del Secretario de Comunicaciones y Transportes, el director del Centro SCT en el

estado de Veracruz, el representante estatal de Nacional Financiera, el delegado estatal del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, el delegado en Veracruz de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, el secretario de finanzas del gobierno del estado de Veracruz, el presidente municipal de Veracruz, y dos miembros distinguidos de la comunidad veracruzana".

Una vez constituida la API, el Consejo de Administración designó como director general al señor Angel González Rue Alvidrez, quien contará con la infraestructura material y humana para cumplir con sus funciones y responsabilidades.

Tal vez el tema de la Administración Portuaria Integral no es, por lo tanto, novedoso, ni mucho menos sorpresivo para los interesados del puerto. (Pero sí, para algunas personas que están descontextualizadas sobre el tema). Sin embargo, era necesario hacer una explicación del funcionamiento de la APIVER y de las características del título de concesión, al tomar en cuenta el enorme interés que existe por todo lo que pasa en relación a este puerto; siendo éste un núcleo fundamental de la vida económica, política y social de Veracruz y de sus habitantes, y al considerar que la constitución de la API marca un cambio estructural en la evolución del puerto.

Con esta acción se da un paso más en el proceso de reestructuración y modernización del puerto veracruzano; un paso más de la descentralización y administración autónoma.

De esta manera, el Ejecutivo Federal puso en marcha el proceso de privatización del Sistema Portuario Nacional, incluido el puerto de Veracruz, dando amplia participación a la inversión privada en el sector.

3.5 Mayor participación en el puerto de los sectores privado y social

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993, la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V. (APIVER) presentó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes su Programa Maestro de Desarrollo Portuario, para su autorización.

Dicho programa cumple con los requisitos que establece la mencionada Ley, así como con todas las condiciones que estipula el Título de Concesión correspondiente. En él se precisan los siguientes aspectos:

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

-Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

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

-Los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes que se concesionan" (83).

El programa parte de que, debido a su propicia ubicación geográfica y buenas conexiones terrestres, así como adecuadas y diversas, pero cada vez más

insuficientes instalaciones, Veracruz tiene ventaja para continuar como uno de los mejores puertos del país y el más importante del Golfo de México.

No obstante, en el documento se señala que las principales restricciones para el desarrollo del puerto son: "el rezago acumulado en la conservación y mantanimiento de diversas obras de infraestructura; la problemática viel al interior y al exterior del puerto; y el espacio disponible para su expansión" (84).

"Para resolver esas limitantes se requerirá reubicar instaleciones; demoler construcciones; redefinir y construir nuevas vialidades; realizar nuevas inversiones adecuadas al tipo de operación y carga, que se anticipa en el puerto y prever nuevas áreas para su expansión futura. Todo ello, en un contexto de competitividad y eficiencia de les operaciones del puerto, así como de competencia al interior del mismo" (85).

El Programe Maestro de Desarrollo Portuario busca solucionar esa problemática. El programa será actualizado cada cinco años, por lo menos, y someterá las actualizaciones a qua haya lugar para su aprobación a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En el mismo documento se especifica las diversas acciones que llevará a cabo la APIVER. Por ejemplo: En materia de conservación y mantenimiento de la infraestructura en el puerto de Veracruz, se destinarán recursos a ese propósito. Se buscará corregir deficiencias en áreas esenciales para la seguridad y la oparación dal puerto: protección y abrigo; muelles y malecones; bodegas y cobertizos; señalización y dragado de mantenimiento.

En 1994, el gasto total en conservación y mantenimiento ascendió a N$16.0 millones, (Ver anexo 17):

Asimismo, APIVER se compromete a verificar que se realicen los programas de mantenimiento preventivo (diario, semanal, mensual, etcétera, según corresponda) tanto del equipo que se le concesiona como de aquel propiedad del Gobierno Federal que se arrende a operadores del puerto.

De acuerdo al plan, en 1994 las inversiones de APIVER se orientaron a resolver los cuellos da botella actuales del puerto en materia de operación y vialidad, cuya solución es impostergable, iniciar las obras de infraestructura que permitan, en años posteriores, el reordenamiento gradual de actividades y su expansión.

En años subsiguientes "se terminarán varias de esas obras de infraestructura oparativa y de vialidad, se avanzará en introducir servicios en las nuevas áreas habilitadas y se iniciarán las obras relativas al reordenamiento vial del ferrocarril en el interior del puerto" (86).

Los objetivos específicos que se buscan alcanzar en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario están orientados a garantizar la competencia entre los operadores del puerto; maximizar la eficiencia y eficacia en las operaciones y responder a la demanda de áreas, terminales e instalaciones en el recinto portuario.

Otro apartado del plan se refiere a la infraestructura de servicio público que son las áreas o superficies cuya operación y administración estará a cargo de diversos operadores integrales.

También lo son los muelles de uso público o de uso compartido, la coordinación general, será responsabilidad de APIVER; además regulará la asignación en las instalaciones de fluidos y graneles en la zona de la terminal de usos múltiples y en las zonas de carga general.

En tanto, la infraestructura de uso particular o exclusiva, como son instalaciones que se refieren a áreas sin frente de agua y terminales, que incluyen superficies y muelles. El programa considera 15 terminales (Ver anexo 18):

En el plan se destace, asimismo, la forma operativa de los servicios, en este sentido, APIVER presenta las principales características de la organización propuesta para los servicios en el puerto de Veracruz y que proporcionará esta empresa, así como los que prestarán otras empresas (terceros). Por Ley el único servicio que proporcionará APIVER será el de radioayuda a embarcaciones.

Sin embargo, APIVER pretende implementar otros servicios que actualmente no se prestan en esta terminal marítima, pero que buscará inducir (Ver anexo 19):

"Durante 1994, se propuso que, en materia de servicios el periodo de transición quede terminado. Esto es, licitar entre operadores integrales potenciales las áreas norte y sur de almacenamiento para carga general. Posteriormente, en 1995-1996 se licitarán las nuevas áreas que se habilitarán en la zona de la terminal de usos múltiples y en la de almacenamiento estacionario" (87).

Entonces, cuando proceda, abrir a la competencia de diversos prestadores, los servicios portuarios mediante concursos de calificación técnica y, de manera simultánea, cancelar el pago de contraprestaciones de los permisionarios actuales. Es decir, una vez que aplique el permiso estos perderán su exclusividad.

Por último, en el documento, APIVER presenta los principales aspectos financieros que habrá de desarrollar y estos se dividen en:

"-Proyección financiera indicativa, 1994-2008.

-Presupuesto de ingresos, así como estados financieros estimados, para 1994 (trimestrales).

-Estructura de financiamiento para 1994" (88).

Mientras que la proyección es un ejercicio indicativo acerca de la evolución de las finanzas de la empresa, el presupuesto y los estados financieros para 1994 constituyen el sustento financiero de las operaciones de APIVER, así como de la modernización y expansión del puerto en el primer año de operación.

Presentado el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Veracruz por APIVER en octubre de 1994, ante las autoridades del sector comunicaciones, sólo se esperaba la resolución para poner en marcha cada una de les acciones planteadas en el mismo.

Una vez que se constituyó formalmente la APIVER de Veracruz se procedió a hacer un estudio minucioso y detallado de toda la infraestructura, equipamiento, maquinaria, e instalaciones de esta terminal marítima para poder así diseñar este programa. En él se estableca cuáles serán las funciones que desempeñará la APIVER de manera particular y conjuntamente con los prestadores privados para la operación del puerto.

Quizá lo más característico del programa es la proyección que se tiene para el puerto de Veracruz, toda vez que se privatizó, lo cual formaba parte del programa de modernización del Sistema Portuario Nacional, medida que llevó a

cabo el Gobierno Federal. Con ello, se pretende alcanzar, en el corto plazo, una mejor eficiencia en la prestación de servicios y , por ende, una mayor competitividad a nivel mundial.

Al concluir la investigación de tesis, aún no se avizoraba le fecha en que se privetizarían los puertos. Finalmente, el 11 de julio de 1995, se inició la primera etapa para privatizar el Sistema Portuario Nacional, los puertos que la conforman son Veracruz, Menzanillo, Lázaro Cárdenas y Altamira.

Para verificar lo dicho, reproducimos el título de la nota que apareció publicada en el diario *Reforma*, el día 12 de julio de 1995, que dice "Designan Concesión portuaria".

La encargada de lanzar la convocatoria y reportar el fallo a la SCT, fue la Administración Portuaria Integral del puerto veracruzano, después de revisar los planes técnicos y económicos de las empresas. El uso de la concesión será de 20 años. Las empresas ganadoras que concursaron por la concesión de la terminal de contenedores de Veracruz son: la empresa Ingenieros Civiles y Asociados (ICA) en asociación con la filipina International Container Services, las cuales aplicarán una estrategia de desarrollo que se basa en dos aspectos: incrementar la productividad, en el mediano plazo, a través de reducir costos y consecuentemente precios competitivos para los usuarios y, mejorar la calidad mediante capacitación de personal y en la modernización tecnológica de la terminal.

Con esta acción se complementa el proceso de privatización del puerto de Veracruz, que el Gobierno Federal realiza en el Sistema Portuario Nacional.

CONCLUSIONES

El tema de que se ocupó el presente trabajo de tesis, fue el proceso de privatización del Puerto de Veracruz y todos sus servicios, haciendo reflexiones sobre la importancia del mismo para el desarrollo nacional, las condiciones que guardaba para cumplir con esta función a partir de las cuales se determinó su privatización, y las consecuencias a que llevaron estas acciones en función de los objetivos planteados.

Para abordar el tema, se decidió utilizar una serie de técnicas periodísticas que tuvieron como centro el reportaje, combinándolo con otra serie de acciones, como fueron la observación directa de campo, así como las entrevistas directas con diferentes tipos de actores individuales y colectivos afectados por el proceso, y la revisión documental de notas periodísticas y de materiales diversos de carácter oficial y administrativo, para poder tratar de lograr un panorama completo de lo que significó el proceso.

Se consideró adecuado utilizar esta técnica, porque el reportaje analiza un tema con bases científicas (según la tesis del maestro Julio del Río Reynaga) partiendo de un marco de referencia teórico y puede a su vez semejarse al proceso de creación literaria por la flexibilidad en el lenguaje en el campo descriptivo, expositivo pero sobre todo narrativo.

Así como la nota informativa es considerada como el punto de partida de los géneros periodísticos noticiosos, el reportaje como género interpretativo da la oportunidad de hacer vivos, reales y articulados los hechos.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

El término interpretativo en este género significa que el mayor acopio de datos y la interpretación sobre un hecho o situación específica acerca de la realidad permite una visualización y una comprensión más objetiva de ellos. La interpretación es una valorización objetiva basada en los antecedentes, el análisis y la comprensión de los acontecimientos.

Con lo anterior el reportaje puede dar al lector los antecedentes completos de los hechos que dieron origen a la noticia, el alcance que tuvieron los hechos y circunstancias en el momento en que ocurrieron y explorar lo que podrá resultar de ellos.

En cuanto a la forma escrita el periodista recurre a la estilística en el uso de sus elementos narrativos tales como la narración, la descripción, el diálogo y la exposición, con un lenguaje claro y propio.

Como disciplina social el reportaje para su realización utiliza el método científico para desarrollarse y por ello se apoya en investigaciones documentales y de campo.

La elaboración de este reportaje, se llevó a cabo por considerarlo de interés social, un hecho importante en la economía del país, ya que por el puerto de Veracruz, se realiza la mayor parte del comercio exterior con otros países.

El trabajo de campo del tema en estudio, se realizó en el organismo desconcentrado de Puertos Mexicanos, y en el puerto de Veracruz. Los datos se obtuvieron en visitas a las instalaciones portuarias y las instalaciones administrativas del citado organismo, en las que se realizaron observaciones directas del proceso del trabajo y de las condiciones sociales y laborales en que ocurre, así como entrevistas a funcionarios de diferentes niveles, a dirigentes

sindicales, a trabajadores de diferentes áreas administrativas y operativas, y a usuarios del servicio.

Se realizaron también revisiones y seguimientos periodísticos del proceso, y análisis de documentos internos del organismo, facilitadas por los funcionarios del mismo.

De esta forma, las principales fuentes de información fueron las autoridades portuarias, el personal directivo y administrativo de Puertos Mexicanos, la capitanía de puerto, trabajadores portuarios, periódicos y revistas. Asimismo, se recurrió a textos de consulta general, como diccionarios, textos de recopilación histórica y textos especializados en la materia.

La entrevista fue una de las técnicas auxiliares más valiosas, tanto para la recabación de datos como para ser insertada y enriquecer el texto del reportaje con la verosimilitud que dan las opiniones, los comentarios y las declaraciones.

La metodología empleada en la preparación de este reportaje consistió, después de tener el marco de referencia teórico, en realizar la investigación documental, además de la teoría y práctica de la investigación de campo. Se hizo uso de herramientas de trabajo como la grabadora y la libreta de anotaciones.

Una vez que se pudo contar con los datos, se estuvo en posibilidad de poder proceder a seleccionar el material y clasificarlo. A partir de allí, se ensayaron distintas formas de presenteción del reportaje, hasta decidir que la mejor era la que se presenta como trabajo final.

Durante el acopio de información se enfrentaron diversos problemas, tales como el tiempo para realizar la investigación; el acceso a documentos oficiales, a los cuales se encontró con restricciones severas en un principio, que se fueron

suavizando después, pero nunca dejaron de estar presentes; las reservas de los funcionarios y trabajadores para ser entrevistados, que se resistían a acceder a las entrevistas en un principio, y terminaron accediendo, siempre y cuando se reservara su anonimato, en la mayor parte de los casos, y a no hablar de ciertos temas, siempre. Por ello, el plan de trabajo en más de dos ocasiones sufrió cambios en cuanto a la fecha de terminación, y en más de una ocasión se tuvo que actualizar el enfoque del tema por la información que se estaba generando.

El principal obstáculo que se tuvo que desafiar en las entrevistas, sobre todo para los trabajadores portuarios, se debieron a que no querían hacer ninguna declaración por miedo a represalias por parte de las nuevas empresas. Por parte de los viejos y nuevos funcionarios, por temor a que se divulgara información que por diferentes razones consideraban restringida, y en virtud de ello la posibilidad de verse afectados en sus emplaos, posiciones y privilegios.

Para seleccionar la información proveniente de libros y documentos, y de la observación directa, se manejaron los elementos teóricos existentes sobre el problema, además se hizo el análisis de la información indirecta proveniente de distintas fuentes consultadas, por ejemplo, investigaciones o informes publicados en revistas y periódicos, así como estadísticas u otros datos significativos que pueden localizarse en archivos públicos.

Asimismo, la investigación implicó el manejo de información directa obtenida mediante un acercamiento con la realidad, a través de guías de observación y de entrevista a informantes clave, en este caso, a autoridades y trabajadores portuarios.

Al momento de jerarquizar los materiales, se desechó lo de menos importancia y se priorizó aquellas informaciones aptas para los objetivos que se perseguían, Se trató entonces de organizar lo recopilado teniendo en cuenta de que el reportaje -

como todo género periodístico- consta de: cabeza o título, entrada o lead, cuerpo y remate, fin o conclusiones.

El proceso de modernización del puerto de Veracruz, objeto del presente trabajo, constituye el primer paso de lo que puede considerarse como uno de los objetivos del Gobierno Federal en el proceso de modernización del Sistema Portuario Nacional, uno de cuyos puntos torales es desincorporarlo de sus funciones para transferir su administración y operación a la iniciativa privada.

El proceso de modernización del puerto de Veracruz, realizado por el Ejecutivo Federal durante el periodo 1989-1994, ocurrió dentro del marco de la decisión de dar respuesta a la necesidad de continuar con el programa de modernización portuaria para alcanzar mayor eficiencia en los puertos mexicanos dentro de la estructura ofrecida a los inversionistas extranjeros y nacionales.

Este proceso, que inició con la requisa de los servicios, instalaciones y equipos, dio lugar a una serie de cambios importantes que afectaron no sólo a este puerto, sino al Sistema Portuario Nacional en su conjunto.

Aunque se alcanzaron muchas de las metas propuestas, muchos de los aspectos que se intentaron corregir no fueron alcanzados por las medidas adoptadas, sobre todo en lo que se refiere a aspectos vitales que desde el principio se consideraron prioritarios, como es el caso del mantenimiento de la infraestructura, y la modernización de los equipos con que se cuenta para brindar los servicios, aunque en los aspectos administrativos sí se observan cambios importantes.

Se pudo constatar, tanto por los documentos revisados como a través de las visitas realizadas a ese puerto, que falta servicio de mantenimiento a todos los almacenes, que las láminas en los techos están deterioradas, las puertas de

acceso a bodegas y rejas de seguridad, así como las construcciones en general, han sufrido graves daños por el salitre del medio ambiente.

Y aunque uno de los propósitos de las medidas aplicadas era superar estas fallas y darles mantenimiento, a varios años de iniciado el programa de modernización portuaria, esta situación persiste.

También percibimos irregularidades que había en el mantenimiento a los muelles en el área de defensa de apoyo de los buques, donde, en su mayoría, no son los adecuados; existe la necesidad de equipar los muelles con líneas de combustible y de agua potable, y que a las existentes se les dé mantenimiento, porque se encuentran en pésimas condiciones.

Lo mismo ocurre con los equipos de contra-incendio del recinto, el cual opera con deficiencias notorias.

Otro asunto en el cual no se han notado cambios importantes, es el que se refiere a la protección del medio ambiente y la fauna marina.

Todavía ahora los buques que entran al puerto en ocasiones contaminan las aguas con desechos de diferentes niveles de toxicidad, al derramar combustibles, lubricantes y residuos de sus cargas, sin que hasta la fecha se han tomado medidas drásticas para impedirlo, debido, entre otras cosas, a errores y fallas en la coordinación de las diferentes autoridades encargadas de hacer efectiva la aplicación de la normatividad, o bien, por negligencia de las mismas.

La vigilancia en este aspecto se encuentra a cargo de la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP); ésta se coordina con la Dirección Estatal de Tránsito y con el Ayuntamiento para efectos de limpia y transporte. Interviene también la Dirección General de Ecología Marina

dependiente de la Armada de México a través de PROMAN (Protección al Medio Ambiente Marino), que se encarga de inspeccionar que las instalaciones de los muelles de líquidos y productos químicos de empresas como Pemex, Compañía Marítima Mexicana, S. A., de Látex, S. A., y otras, no provoquen derrames de productor que afecten a la fauna marina.

A pesar de la multiplicidad de instancias (o quizás precisamente por ello), los derrames y la contaminación persisten, entre otras cosas, por la flexibilidad e insuficiencia de los procedimientos de vigilancia y supervisión. Esto demuestra, de manera fehaciente, que no son las grandes burocracias y los cuerpos normativos complejos y exhaustivos los factores más seguros para lograr los mejores resultados en las labores, sino que resulta imprescindible, más importante y mucho más seguro, el compromiso laboral y la conciencia y compromiso que al respecto puedan tener los trabajadores en coordinación con los responsables de los programas.

Esta situación se manifiesta, por ejemplo, en el ámbito de acción de la Secretaría de Marina, Armada de México y Dirección General de Ecología Marina.

Para realizar una supervisión, la dependencia nombra a un Inspector el cual procede a una revisión ocular a partir de la cual llena un formato de Acta de Inspección, para determinar si un barco contaminó o no las aguas del puerto por vertimiento de desechos y otras materias tóxicas; si el dictamen es positivo se aplica una sanción económica al capitán del barco, según sea el caso y los daños causados.

Sin embargo, la revisión ocular es notoriamente insuficiente para determinar daños, toda vez que los derrames no son siempre productos que se puedan observar a simple vista, y en muchas ocasiones, aunque lo sean, no se reportan.

En el esfuerzo de recabar información para el presente trabajo, no se pudo obtener más sobre el tema, a pesar de que se recurrió a las autoridades correspondiente, que invariablemente se negaron a proporcionarla, remitiendo siempre a otras instancias, argumentando una veces desconocimiento, y que no era un área de su competencia.

En el aspecto de productividad, se notaron avances importantes, que responden en parte a los objetivos del Plan de Modernización de la Infraestructura Portuaria, del cual se derivaron las acciones que se comentan. Este incremento se pudo ver en datos que en 1994 el puerto de Veracruz atendió un total de 430 buques, 72% más que en 1988; durante los últimos seis años, el movimiento de carga se incrementó 101.6% al pasar de 2,201,445 miles de toneladas en 1988 a 4,438,7 en 1994; en el área de manejo de contenedores, éste aumentó, con respecto a 1988, en un 269.2%.

Sin embargo, el aumento en la productividad no se ha reflejado siempre en inversiones para el mejoramiento de las instalaciones donde se nota el aumento de la productividad. Esto refleja, sin lugar a dudas, que no existe una correlación necesaria entre inversión privada, con modernización de instalaciones y forma de operar los servicios, toda vez que las empresas se preocupan más por obtener una mayor y más rápida tasa de retorno del capital invertido, en un servicio al que ven, antes que como eso, como un negocio que tienen que ser lo más redituable posible.

Con esto no se quiere decir que la mejor forma de administración y operación sea la dependencia del Estado, toda vez que ésta genera intereses políticos y económicos de grupos que crean poco a poco deficiencias como las que llevaron a la privatización como vía de solución.

Creemos que ninguno de esos fundamentalismos es la solución, sino la operación eficiente dentro de cualquiera de esos esquemas.

Por ejemplo, el aumento en el movimiento de contenedores en Veracruz que se ha tenido en los últimos años (1988-1994), con una tasa media anual del 25.6%, ha ocasionado un alto nivel de ocupación de muelle, llegándose a registrar en el muelle especializado para contenedores un atraque medio mensual de 14 embercaciones con estadía de 1.50 por embarcación.

El crecimiento del tráfico de contenedores y el alto porcentaje de ocupación del muelle especializado de contenedores, hace necesario contar con otras posiciones de atraque, para lo cual se requiere realizar una serie de adecuaciones para ubicarlas, con inversiones que no se han dado y que, de acuerdo a respuestas de directivos de las empresas concesionarias de los servicios con que se pudo contactar, hay planes para ello en el mediano plazo.

Otra irregularidad en el cumplimiento de los objetivos de modernización portuaria, se puede observar en la anarquía que persiste en el aspecto de manejo de productos peligrosos en los muelles especializados, debido a la falta de inversiones para ampliar y mejorar la infraestructura, lo cual sigue generando congestionemientos graves.

Al establecerse el marco para mejorar la planeación, control y ejecución del desarrollo marítimo-portuario, de acuerdo a los objetivos del PND, la nueva Ley de Puertos de 1993, que reemplazó la normatividad vigente desde 1970, abrió espacios a la participación de inversionistas privados en el subsector mediante la creación de la figura de Administración Portuaria Integral (API). Con ella, en 1994 se logró la conformación y puesta en operación de 17 administraciones, de los 22 puertos más importantes de México, incluida la del puerto de Veracruz.

El cambio de la Administración Federal en 1994, ha demorado el proceso de modernización portuaria iniciada en el sexenio anterior.

Por un lado, la desaparición de Puertos Mexicanos frenó las inversiones gubernamentales en el sector, mientras que la falta de definición de las nuevas reglas de participación, han retraído de manera importante las inversiones privadas.

Con la concesión de la terminal de contenedores de Veracruz a dos empresas privadas, se da por concluida la privatización de esta terminal marítima.

Sin embargo, hace falta acelerar este proceso en otros puertos, para evitar que se provoquen rezagos que se pudieran convertir en cuellos de botella para el desarrollo nacional.

En la pasada administración, la política económica del Gobierno Federal dio confianza y seguridad a los inversionistas privados para invertir en este sector, hoy la situación que prevalece en nuestro país es de incertidumbre y desconfianza, por lo cual la modernización del Sistema Portuario Nacional se ha visto afectada, y el proceso de su privatización se hará más lento.

REFERENCIAS

1. Dictamen Legislativo de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados. Págs. 61 y 62.

2. Idem.

3. "Manual de Dimensionamiento Portuario de la SCT", capítulo II. Puertos Mexicanos. Pág. 3-6.

4. Idem.

5. Idem.

6. idem.

7. Idem.

8. Idem.

9. Idem.

10. Idem.

11. "Manual de Información Turística del Estado de Veracruz", tomo II. Secretaría de Turismo.

12. Idem.

13. Publicación Mar y Tierra, Cuaderno No. 16. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Enero/Febrero 1980.

14. Catastro Portuario 1990. Vocalía de Planeación de Puertos Mexicanos/SCT, 2a. Edición, junio 1989. (Actualizado hasta 1988)

15. Idem.

16. "Monografía del Puerto de Veracruz". SCT/Subsecretaría de Transporte. Veracruz, Ver. 1992.

17. Publicación Mar y Tierra, Cuaderno No. 16. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Enero/Febrero 1980.

18. Idem.

19. Idem.

20. Publicación Mar y Tierra, Cuaderno No. 25. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos. Julio/Agosto 1981.

21. Idem.

22. "Monografía del Puerto de Veracruz", SCT/Subsecretaría de Transporte. Veracruz, Ver., 1992.

23. "Manual de Información Turística del Estado de Veracruz", tomo II. Secretaría de Turismo.

24. Idem.

25. "Memoria 1989-1994". Sector Comunicaciones y transportes.

26. "¡Ojalál sea en pro", Revista Puertos No. 425. Septiembre 1991, México, D. F.

27. Idem.

28. Idem.

29. "Acuerdo por el que el Gobierno, por conducto de la SCT, requisa los servicios portuarios y todos los bienes que se utilizan para sus operaciones en el puerto de Veracruz". Diario Oficial de la Federación, junio 1o, 1991. Págs. 2-28

30. "Nueva Etapa Histórica en Veracruz", publicación interna de Puertos Mexicanos/SCT. Agosto/Septiembre 1991. Año II. No. 18

31 Idem.

32. Idem.

33. "Informe de la Administración de la Requisa del puerto de Veracruz". El Administrador de la Requisa, Puertos Mexicanos. Sector Comunicaciones y Transportes. Agosto 29, 1991. México, D. F.

34. Derecho Administrativo, capitulo XIII. Jorge Fernández Ruiz. Editorial Porrúa. Págs. 235-238

35. Idem.

36. "Informe de la Administración de la Requisa del Puerto de Veracruz". El Administrador de la Requisa, Puertos Mexicanos. Sector Comunicaciones y Transportes. Agosto 29, 1991.

37. "¡Ojalál sea en pro", Revista Puertos, No. 425. Septiembre 1991. México, D. F.

38. Idem.

39. Idem.

40. "Informe de la Administración de la Requisa del Puerto de Veracruz". El Administrador de la Requisa, Puertos Mexicanos. Sector Comunicaciones y Transportes. Agosto 29, 1991.

41. Idem.

42. Idem.

43. "Acuerdo por el que el Gobierno, por conducto de la SCT, requisa los servicios portuarios, los de maniobra y todos los bienes que se utilizan para su operación en el puerto de Veracruz". Diario Oficial de la Federación, junio 1o, 1991.

44. Idem.

45. Idem.

46. Idem.

47. Idem.

48. "Política y Modernización Portuaria", publicación interna de Puertos Mexicanos/SCT. Octubre/Noviembre 1991, año II, No. 19.

49. "Acuerdo por el que el Gobierno, por conducto de la SCT, requisa los servicios portuarios, los de maniobra y todos los bienes que se utilizan para su operación en el puerto de Veracruz". Diario Oficial de la Federación, junio 1o, 1991.

50. Idem.

51. "El Sistema Portuario Mexicano, hacia una acelerada modernización para enfrentar los retos del cambio", publicación interna de Puertos Mexicanos/SCT. Octubre/Noviembre 1991, año II, No. 19.

52. Plan Nacional de Desarrollo (PND) 1989-1994.

53. Idem.

54. "Cuarto Informe de Ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Puertos Mexicanos/SCT.

55. Programa de Modernización de la Infraestructura Portuaria 1989-1994. Puertos Mexicanos/SCT.

56. Idem.

57. Idem.

58. Idem.

59. Idem.

60. Idem.

61. Idem.

62. Idem.

63. Manual de Organización de Puertos Mexicanos/SCT. Marzo 1992.

64. Idem.

65. "Cuarto Informe de Ejecusión del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994". Puertos Mexicanos/SCT.

66. Idem.

67. Idem.

68. Idem.

69. "Versión estenográfica de la Reunión Extraordinaria de los Consejos de Administración de las Empresas de Servicios Portuarios. Discurso pronunciado por el licenciado Andrés Caso Lombardo, secretario de la SCT. Septiembre 2, 1992.

70. "Política y Modernización Portuaria", publicación interna de Puertos Mexicanos/SCT. Octubre/Noviembre 1991, año II, No. 19.

71. Programa de Trabajo 1992, Puertos Mexicanos/SCT.

72. Idem.

73. Idem.

74. Idem.

75. Idem.

76. Idem.

77. Idem.

78. Programa Meestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz (Administración Portuaria Integral de Veracruz, S. A. de C.V.)

79. Idem.

80. Dictamen Legislativo de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados.

81. "Título de Concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz". Diario Oficial de la Federación, febrero 1o, 1994.

82. Idem.

83. Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz. (Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V.)

84. Idem.

85. Idem.

86. Idem.

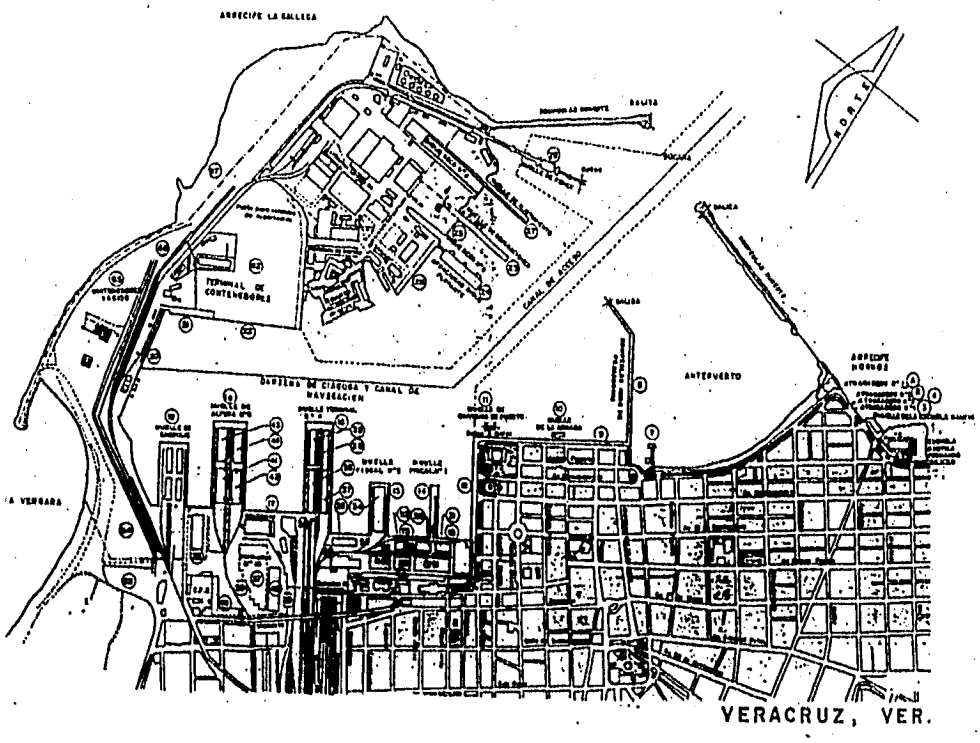
87. Idem.

88. Idem.

ANEXOS

ANEXO 1

PUERTO DE VERACRUZ



ANEXO 2

OBRAS DE PROTECCION

Obra de protección	Localización	Año de construcción	Longitud (m.)	Ancho de corona (m.)	Altura de corona (m.)	Estructura
Espigón ISSSTE sur Espigón ISSSTE norte	Frente al balneario del ISSSTE en Mocambo	1977	-	-	-	Destruida
Espigón cangrejo W. Espigón cangrejo E.	Blvd. M. A. Camacho entre estatua del mismo.	-	-	-	-	Bajo el mar
Espigón No. 7	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	102	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. 8	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	110	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. 9	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	102	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. I	Mocambo	1955-1985	250	4.00	1.85	Piedra de 20 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. II	Mocambo	1955-1985	185	4.00	1.85	Piedra de 20 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. III	Mocambo	1955-1985	180	4.00	1.85	Piedra de 20 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. IV	Mocambo	1955-1985	144	4.00	1.85	Piedra de 20 Kg. a 1000 Kg.
Espigón Playa Martí	Blvd. M. A. Camacho entre Martí-Washington	1976	2.15		1.10	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón Bolívar	Blvd. M. A. Camacho entre Bolívar y Emancipación	1976	-	-	-	Destruida
Espigón Villa del Mar	Villa del Mar	1976	-	-	-	Semidestruida
Espigón Villa del Mar Norte	Villa del Mar	1976	210	4.00	1.80	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón Playa de Hornos	Blvd. M. A. Camacho entre 16 de Sept. y Xicotencatl	1957-1991				
Rompeolas Sureste	Sureste zona port. formando la entrada a la Bocana	1888-1902	920	3.00	2.68	Piedra y concreto
Rompeolas Norte	Norte del centro de la bahía formando la entrada de la misma	1888-1902	738	7.30	3.80 y 2.45	Piedra y concreto
Rompeolas Noroeste	Noroeste del centro de la bahía que une el islote de San Juan de Ulúa con tierra firme.	1881-1902	434 lado Este 549 lado caseta 1094	6.70	4.30	Piedra y concreto
Rompeolas muro de pescadores	Sureste del centro de la bahía formando esta y el antepuerto	1882-1902	600 Este 530 Oeste	10.00	2.49	Block de concreto simple
Rompeolas de protección noroeste	Se inicia en el arrecife La Gallega a poca distancia del final del rompeolas	1953	1013	7.30	4.10	Piedra de 20 Kg. a 3 tons.
Muro de protección de patio de contenedores varias II.	Se inicia del rompeolas de protección del noroeste hacia el noreste.	1991		4.00	2.90	Piedra de 20 Kg. a 3 tons.
Espigón No. 1	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	104	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. 2	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	93	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. 3	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	89	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. 4	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	106	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. 5	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	94	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.
Espigón No. 6	Entre Boca del Río y Mocambo	1955-1977	113	4.24	2.21	Piedra de 5 Kg. a 1000 Kg.

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT

ANEXO 3

AREA DE AGUA

Areas de agua	Localización	Longitud (m.)	Area (m2)	Ancho de plantilla (m.)	Profundidad (m.)	Diámetro máx. cisboga
Bocana	Entre los morros de las rompeolas noreste y sureste			360	8	
Canal de acceso		2,800		200	10.90	
Fondeadora	Al sureste del puerto limitado por rompeolas sureste Blvd. M. Avila Camacho y de pescadores		468,720.42		3 a 9	
Dársena de cisboga	Frente a muelles fiscales				10.90 y 10.36	200
Dársena de maniobras No. 1	Entre malecón II C, II B y muelle fiscal No. 1	440	44,000	100	-12	
Dársena de maniobras No. 2	Entre muelle fiscal 1 y 2 y malecón IIB	440	66,000	150	-11.50	
Dársena de maniobras No. 3	Entre muelle fiscal No. 2 malecón IIB y terminal 4	440	66,000	150	-12	
Dársena de maniobras No. 4	Entre muelle terminal 4 malecón II A y muelle 6	370	83,250	225	-12	
Dársena de maniobras No. 5	Entre muelle 6 malecón II A y muelle 7	370	37,000	100	-9	

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

ANEXO 4

SEÑALAMIENTO MARITIMO

Equipo/construcción	Localización	Tipo de luz	Periodo seg.	Núm. de destellos	Color de señal	Altura de señal	Alcance geográfico (m.n.)	Estructura
3 faros	Isla de Enmedio, Sacrificios y Santiaguillo	Destellante	15 y 10 seg.		Blanco y en isla enmedio tiene colores verde y rojo		2 de 12 mn.	Mampostería
4 balizas de situación	Arrecifes pájaros isla verde, anegada de adentro, rompeolas del sureste	Luminosa			Blanco		9 a 11 mn.	3 de mampostería 1 de concreto
1 baliza de situación	La del edificio nuevo antes Hotel Diligencias				Verde	41 m.	17 mn.	Concreto armado
10 balizas de situación	En los muelles 1, 2 4, 6 y 7 (2 en c/u)	Ciegas				10 a 11 m.	11 mn.	Postes de hierro
6 balizas de situación	Blanquilla sur, 2 en el arrecife la blanquilla rompeolas noreste, pilotes y amarradores sur y norte				1 verde 3 rojas 2 blancas	12 m. 15 m. 10 m., 12 m. 7 m.	11 y 12 mn.	2 postes cilíndricos 2 troncopiramidal metálica sobre columnas de concreto armado
2 balizas	La Galleguilla y muro de pescadores	Luminosa	12 seg.		3 Verdes	10 y 11 mn.	12 y 18 mn.	Postes y columna de concreto

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT

ANEXO 5

OBRAS DE ATRAQUE

Obras de atraque	Localización	Año de construcción	Disposición	Longitud (m.)	Ancho (m.)	Bandas de atraque	Long. de atraque (m.)	Altura (m.)	Prof. (m.)	Estructura	Servicios
Muelle de pesca	1	1976	L	30	6.45	4	31	1.94	-3.5	Pilotes de acero y trabes de concr.	Agua, eléctr. e iluminación
Muelle de la Esc. Náutica	2		Marginal	82	7	2	82	1	-2	Conc. armado	
Muro de pescadores	8	1982	Espigón	600	10	1	200	2.5	-9	Conc. armado	
Malecón II-D	9	1908	Marginal	600	9	3	584	2.2	-6	Conc. armado	Eléctr. e ilumin.
Muelle de la Armada	10	1942 - 1943	T	61	15	1	48	2.3	-7	Conc. armado	
Muelle de cap. Puerto	11	1910	T	65.5	10.2	5	94.5	2.6	-9	Conc. armado	Agua, electr. e ilum.
Malecón II-C	12	1908	Marginal	360	16	1	360	2.2	-5	Conc. armado	
Malecón II-B	13	1908	Marginal	507	20	3	441	2.5	-7.8	Conc. armado	Eléctr. e ilumin.
Muelle fiscal 1	14	1980 - 1982	Espigón	180.5	23.5	2	180	2.7	-8.11	Conc. armado	Agua, eléctr. e ilum.
Muelle fiscal 2	15	1952	Espigón	183	67.75	2	366	2.7	-10	Conc. armado	Agua, eléctr. e ilum.
Muelle terminal No. 4	16	1895 - 1905	Espigón	314 -380	100	3	795	3.2	-9, - 10	Conc. armado	Agua, eléctr. e ilum.
Malecón II-A	17	1908	Marginal	580	20	2	327	3	-8, - 10	Conc. armado	Agua, eléctr. e ilum.
Muelle de altura 6	18	1952	Espigón	302	120	3	724	2.5	-8, - 10	Conc. armado	Agua, eléctr. e ilum.
Muelle de cabotaje 7	19	1952	Espigón	220	107	3	548	1.7	-8	Conc. armado	Agua, eléctr. e ilum.
Muelle marginal	20	1951	Marginal	407	30	1	407	2.6	-9	Conc. armado	Agua, eléctr. e ilum.
Muelle de granos	21	1976	Marginal	168	20.7	1	168	2.4	-10	Conc. armado	Agua, eléctr. ilum. y grúas
Muelle de contenedores	22	1981	Marginal	339	20.7	2	339	2.4	-12	Conc. armado	
Muelle para reparaciones a flote 1	23	1882	Espigón	252	20	3	520	2.25	-8, -12	Conc. armado	Vías grúa y electr.
Atracadero dique flotante	24	1882	Espigón	30	8	1	188	2	-12	Conc. armado	
Muelle marginal central oeste 2	25	1980 - 1981	Marginal	74	20	1	74	2.25	-10	Conc. armado	
Muelle marginal central oeste 1	26	1982	Marginal	223	20	1	223	2	-5, -7	Conc. armado	Vías y grúas
Muelle de almacenamiento	27	1982 - 1983	Espigón	215	20	2	400	2.15	-8	Conc. armado	Vías y grúas
Muelle de Pemex	28	1975	Espigón	300	27	2	180	3.3	-12	Conc. armado	Agua, eléctr., ilum. comb.

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS; SCT.

ANEXO 6

AREAS DE ALMACENAMIENTO

Area	Localización	Año de const.	Dimensiones (m.)	Estructura	Area Total (m2)	Area útil (m2)	Uso	Servicios
Almacén 1	29	1970	49.65 x 49.65	Muros de piedra y techumbre metálica	2465	2465	Carga general	Todos los servicios
Almacén 2	29	1902	49.65 x 49.65	Muros de tabique y techumbre metálica	2465	2465	Carga general	Todos los servicios
Almacén 7	29	1956	22.55 x 49.65	Muros de tabique y techumbre metálica	1119.6	1119.6	Carga general	Todos los servicios
Almacén 4	30	1920	50.10 x 49.90	Muros de tabique y techumbre metálica	2500	2500	Carga general	
Almacén 5	31	1936	55.35 x 36.65	Muros de tabique y techumbre metálica	2028	2028	Carga general	Todos los servicios
Almacén 6	32	1920	55.35 x 36.75	Muros de tabique y techumbre metálica	2034	2034	Carga general	Todos los servicios
Almacén 8	33	1936	36.60 x 36.75	Muros de tabique y techumbre metálica	1345.05	1345.05	Carga general	Todos los servicios
Almacén 9	34	1952	159.80 x 43.95	Muros de tabique y techumbre metálica	7023	7023	Carga general	Todos los servicios
Almacén 10 (Benito Juárez)	35	1952	88.20 x 20.90	Estructura metálica	1843	1843	Carga general	Todos los servicios
Almacén 11	36	1902	150 x 23.50	Muros de tabique y techumbre metálica	3531	3531	Carga general	Todos los servicios
Almacén 12	37	1902	148.10 x 21.60	Muros de tabique y techumbre metálica	3199	3199	Carga general	Todos los servicios
Almacén 13	38	1970	122.60 x 26.60	Muros de tabique y techumbre metálica	3161	3261	Carga general	Todos los servicios
Almacén 13A	39	1975	123.85 x 23.20	M. Block tech. trabes presforzadas	2873	2873	Carga general	Todos los servicios

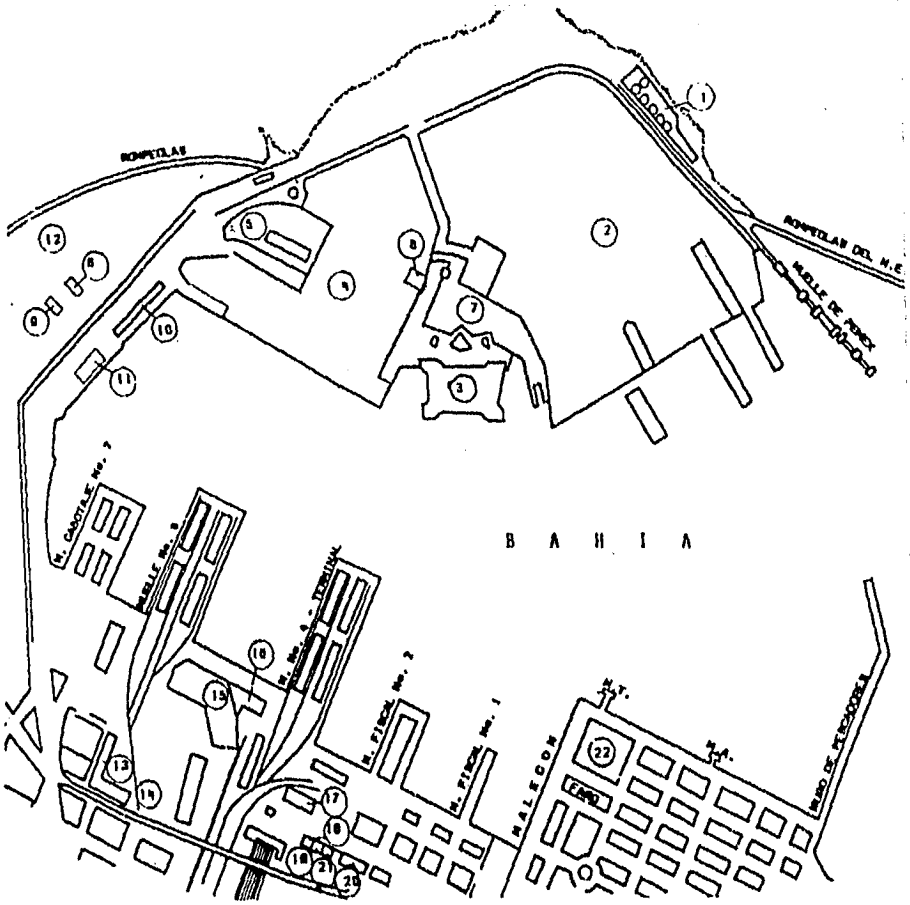
FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

Area	Localización	Año de const.	Dimensiones (m.)	Estructura	Area Total (m2)	Area útil (m2)	Uso	Servicios
Almacén 14	40	1902	7.90 alto 107.80 largo 18.25 ancho	Tabique, losa catalana piso de concreto hid.	1967	1967	Carga general	Todos los servicios
Almacén 15	41	1952	107.80 x 34.90	Tabique, lámina de asbesto y piso de concreto hid.	3762	3762	Carga general	Todos los servicios
Almacén 16	42	1952	107.80 x 34.90	Tabique, lámina de asbesto y piso de concreto hid.	3762	3762	Carga general	Todos los servicios
Almacén 17	43	1952	117.85 x 34.90	Tabique, lámina de asbesto y piso de concreto hid.	4230	4230	Carga general	Todos los servicios
Almacén 18	44	1952	117.85 x 34.90	Tabique, lámina de asbesto y piso de concreto hid.	4320	4320	Carga general	Todos los servicios
Bodega centro 19	45	1975	149.75 x 41.30	Tabique losa de conc. pre-fabricado, piso de concr. hid.	6185	6185	Carga general	Todos los servicios
Bodega Norte 20	46	1975	119.80 x 41.20	Tabique losa de conc. pre-fabricado, piso de concr. hid.	4936	4936	Carga general	Todos los servicios
Bodega vehículos	47	1983	100 x 63	Tabique losa de conc. pre-fabricado, piso de concr. hid.	6930	6930	Vehículos	Todos los servicios
Cobertizo "Efrén Cervantes Altamirano	48	1974	74.15 x 49.55	Piso de conc. hid. y losa de concreto	3525	3525	Importación	Todos los servicios
Cobertizo Maquinaria y Pallets	49	1975	128.60 x 19.75 Nave 1 85.05 x 24.70 Nave 2	Tabique, lámina de asb. y piso de conc. hid.	2540 nave 1 2101 nave 2	2540 nave 1 2101 nave2	Carga de vehículos y equipo	Todos los servicios
Patio playa	50			Concreto armado	4741	4741	Carga general	Electricidad e ilum.

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

ANEXO 7

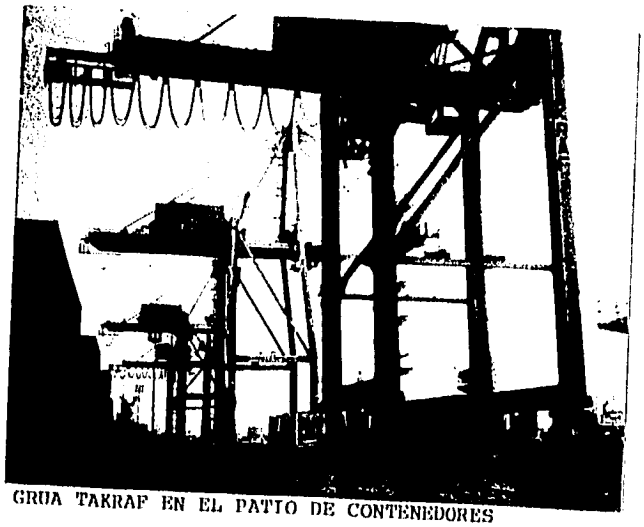
ZONA MARITIMA INSTALACIONES



1 INSTALACIONES DE PEMEX
2 AUVER
3 SAN JUAN DE ULUA
4 PATIO DE CONTENEDORES
5 TERM.DE GRANOS CONASUPO
6 RESIDENCIA DE O.MARITIMAS
7 ARSENAL MILITAR
8 CIA.MEXICANA DE TERM.S.A.
9 LATEX
10 ALUMINIO,S.A.DE C.V.
11 CEMENTOS VERACRUZ
12 PATIO DE CONT. VACIOS
13 TALLERES
14 DESCONSOLIDACION
15 AZUCAR, S.A.
16 EX-TALLER DE SERPOVER
17 EDIF.DE NOMBRAMIENTOS
18 TELECOMUNICACIONES S.C.T.
19 EDIF.CORREOS/TELEGRAFOS
20 ADUANA
21 EDIF. PUMEX
22 TORRE DE PEMEX

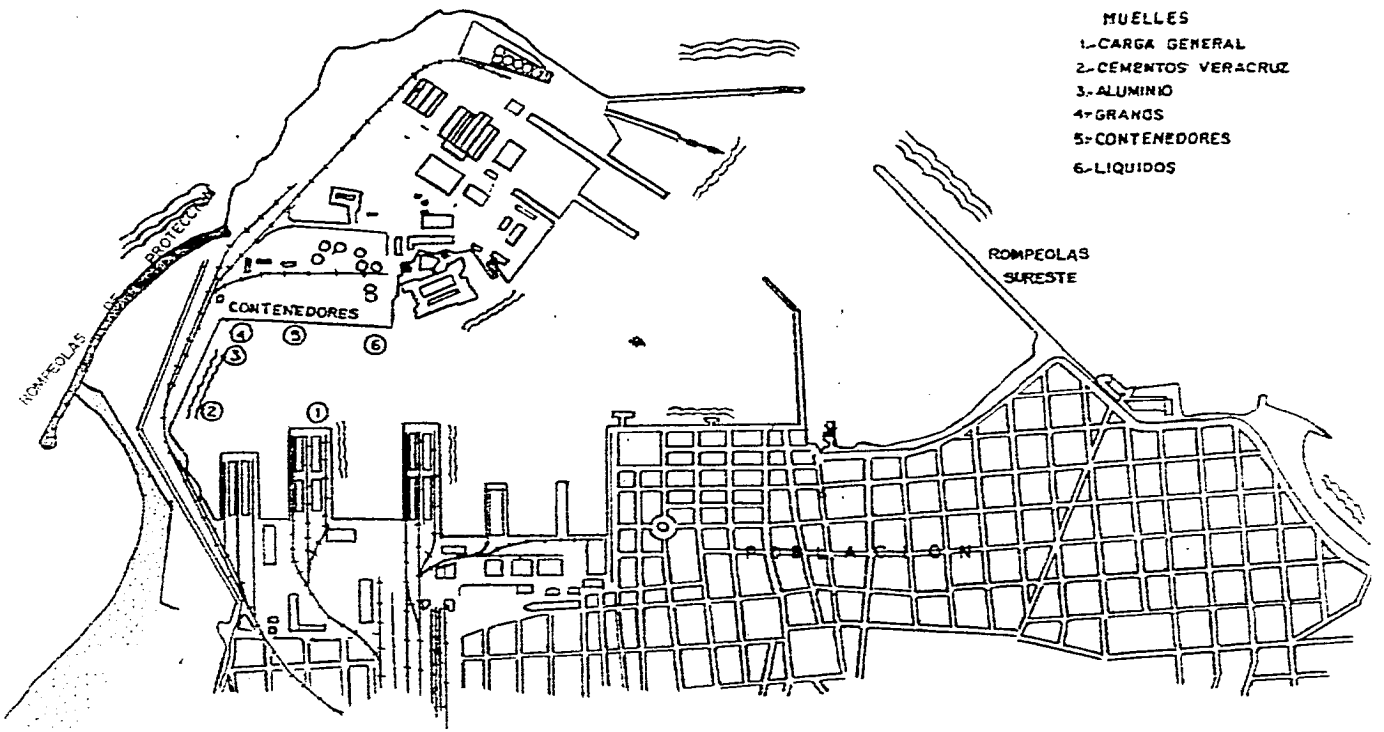
ANEXO 8

GRUA TAKRAF



GRUA TAKRAF EN EL PATIO DE CONTENEDORES

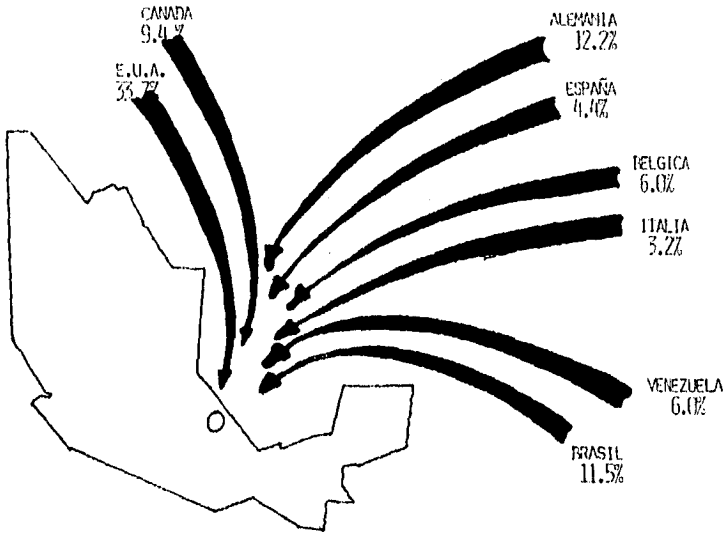
ANEXO 9



FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

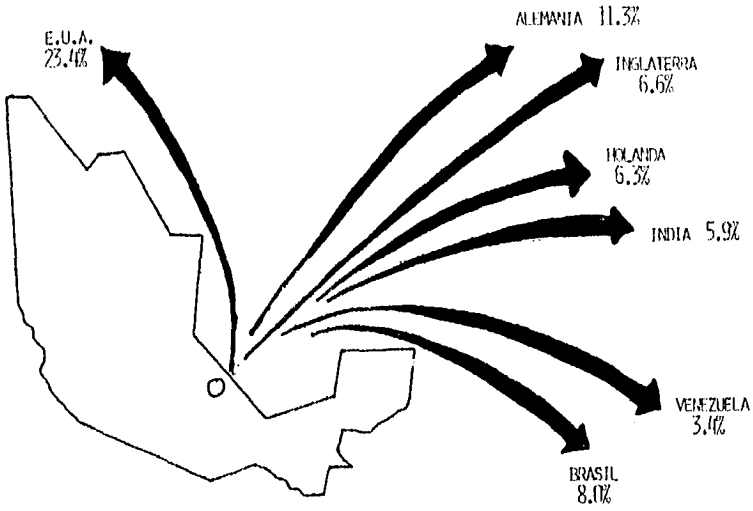
ANEXO 10

ORIGEN DE LA CARGA



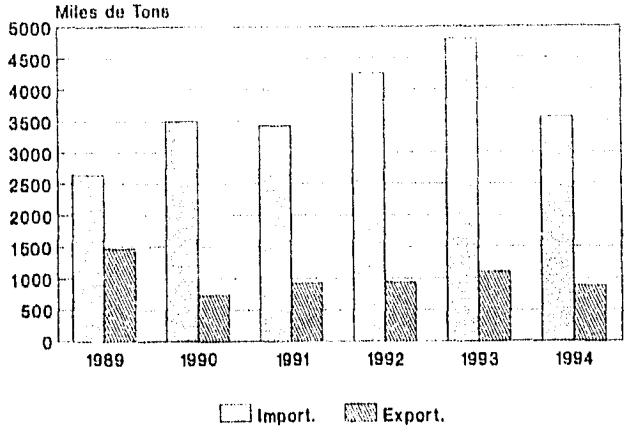
ANEXO 11

DESTINO DE LA CARGA



ANEXO 12

CARGA TOTAL

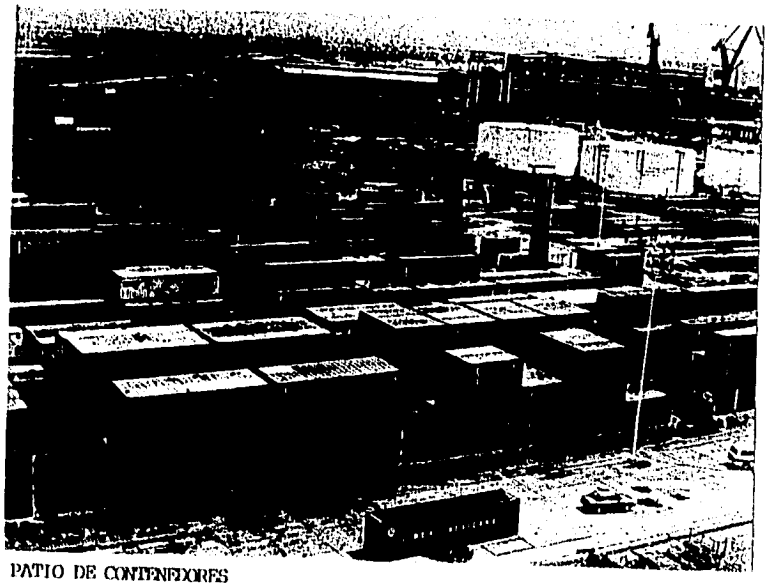


AÑO	IMPORT.	EXPORT.	TOTALES
1989	2,639	1,464	4'103.1
1990	3,503	734	4'237
1991	3,431	922	4'353
1992	4,265.1	938.0	5'203.1
1993	4,812.105	1,106.519	5'918.624
1994*	3,558.4	880.3	4'438.7

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

*Actualizado hasta agosto 1994.

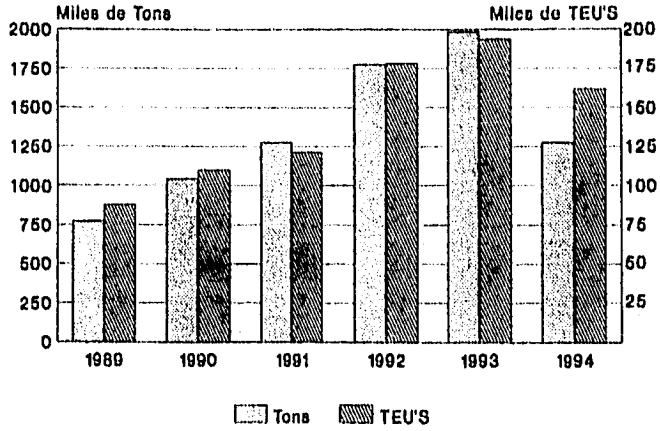
ANEXO 13



PATIO DE CONTENEDORES

ANEXO 14

MOVIMIENTO DE CARGA EN CONTENEDORES



AÑO	LLENOS	VACIOS	TONS. TOTAL	TEU'S
1989	62,508	25,117	771,979	87,625
1990	57,960	18,486	1,042,766	110,036
1991	94,603	27,079	1,276,8	121,682
1992	127,347	50,834	1,777.	178,181
1993	138,751	55,187	1,987,188	193,938
1994*	112,722	48,977	1,274,900	161,699

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

*Actualizado hasta agosto de 1994.

ANEXO 15

EQUIPO PORTUARIO

No. serie/cantidad	Descripción del equipo	Marca	Capacidad	Adquisición	Estado
Arrendado a operadoras					
S-9739-1008	Grúa de muelle	Takaf No.1	30.5 Tons.	1979	Bueno
S-9739-1004	Grúa de muelle	Takaf No.2	30.5 Tons.	1979	Bueno
1047-1	Grúa de patio	Marathon	40.5 Tons.	1990	Bueno
1048-2	Grúa de patio	Marathon	40.5 Tons.	1990	Bueno
1050-3	Grúa de patio	Marathon	40.5 Tons.	1990	Bueno
1051-4	Grúa de patio	Marathon	40.5 Tons.	1990	Bueno
	Grúa de muelle	Bardella Mitsubishi	40 Tons.	1992	Bueno
	Grúa de muelle	Bardella Mitsubishi	40 Tons.	1992	Bueno
	Remolcador Caribe		2182 BHP	1981	Bueno
	Remolcador		4300 BHP	1991	Bueno
Puertos Mexicanos					
P-3580771	Montacarga Mod. GP-0	Yale			Bueno
41584G-4637	Montacarga Mod. GP				Bueno
41584H-4649	Montacarga Mod. GP-0				Bueno
5B5405-81B31-44C	Montacarga Mod. G81				Regular
Y685313HEF-4245	Montacarga Mod. C500	Clark			Regular
816078C	Montacarga Mod. C500/100	Clark			Regular
Concesionado a APIVER					
	Lancha de fibra de vidrio Modelo Delfin 9 Pers.				
	Motor fuera de borda				Bueno
	Lancha resina poliester Modelo Zena				
	Motor fuera de borda				Bueno
'8	Extintores de p.q.s.		4.5 Kg.		Bueno
'64	Extintores de p.q.s.		9 Kg.		Bueno
'43	Extintores de p.q.s.		15 Kg.		Bueno
'26	Extintores de p.q.s.		70 Kg.		Bueno
'2	Bombra eléctrica		10 Ton./Hr.		Bueno
'5	Bomba eléctrica		20 Ton./Hr.		Bueno
	Bomba de combustible int.				Bueno
H73719PB	Camión tipo tanque Mod. 1978 Motor 8AV556315 (camión bomberos)	Seagrave			Regular
'48494	Camión tipo tanque Mod. 1973 Motor 10672 CH (camión bomberos)	Internacional			Regular

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

ANEXO 16

EQUIPAMIENTO DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS 1992

CONCEPTO / TIPO DE MAQUINA	ADQUISICIÓN INICIAL			ADQUISICIONES AGOSTO-DICIEMBRE			ADQUISICIONES EN 1992			TOTALES POR EMPRESA			TOTAL
	CICE	OPG	CTU	CICE	OPG	CTU	CICE	OPG	CTU	CICE	OPG	CTU	
MONTACARGAS	19	18	21	37	1	27	1	2	5	57	21	53	131
MONTACARGAS PORTACONT	1	-	1	2	2	-	1	3	1	4	5	2	11
GRUAS (PATO)	2	2	-	-	-	7	2	-	2	4	2	9	15
CAMIONES	5	4	6	-	-	2	-	-	2	5	4	18	19
SUCCIONADORAS	2	2	4	4	-	-	-	-	4	6	2	8	16
ALMEJAS / TOLVAS	-	-	-	4	-	12	-	4	-	4	4	12	28
TRACTOCAMIONES	-	18	18	-	-	5	6	-	5	6	18	28	44
PLATAFORMAS	4	7	7	-	11	8	6	11	5	18	29	28	49
GRUAS ALTO TONELAJE	2	1	1	-	-	1	1	-	-	3	1	2	6
CARGADOR FRONTAL	-	-	-	-	-	6	2	1	-	2	1	6	9
TRACTOR FERROVIARIO	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1
MICROBUS	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	3

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

ANEXO 17

OBRAS EN CONSERVACION Y MANTENIMIENTO, 1994

Compromiso	Costo estimado (Miles de N$)
Reposición de defensas en muelles	2,000
Reposición de bitas en muelles	2,000
Pintura en bodegas	1,500
Señalización	1,000
Dragado parámetro de muelles	2,000
Dragado mantenimiento canal de acceso	800
Mantenimiento eléctrico	1,000
Bacheo	500
Limpieza de drenes pluviales	200
Mantenimiento oficinas	1,000
Reposición de techos bodegas (1ª etapa)	2,000
Mantenimiento de vías férreas	500
Mantenimiento rompeolas	1,500
Total	**16,000**

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

ANEXO 18

Terminal/Instalación	Concesionario
1. Terminal petrolera	Pemex
2. Astilleros (terminal)	Auver
3. Terminal granelera agrícola	ANDSA-Conasupo
4. Instalación cementera	Apasco
5. Instalación de fluidos	Latex
6. Instalación de fluidos	Term. Marit. del Golfo
7. Instalación de fluidos	CMT
8. Instalación de metales y minerales	Aluminio
9. Instalación de fluidos	Astro
10. Instalación de fluidos	Term. Marit. Exp.
11. Instalación para azúcar y mieles	Por asignar
12. Terminal roll-on/roll-off	CSX
13. Terminal de ferrobarcazas	Protexa-Burlington
14. Instalación de automóviles	TMM
15. Instalación de bodega refrigerada	Por asignar

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

ANEXO 19

SERVICIOS POTENCIALES EN EL PUERTO DE VERACRUZ

Renta de equipo (grúas, tolvas, succionadoras, almejas, etc.)
Certificación de calidad de mercancías
Informática, estadística y procesamiento de datos
Servicios de radiocomunicación especializada
Capacitación de personal
Seguros a la carga
Suministro de combustible a embarcaciones con chalanes
Alquiler de oficinas para despacho
Vigilancia especial de mercancías
Recolección de aguas residuales y sentinas
Teléfono y fax
Cambio de moneda

FUENTE: PUERTOS MEXICANOS, SCT.

TERMINOLOGIA PORTUARIA

ABRIGO.- Area marítima natural o artificial que sirve de protección a las embarcaciones contra los fenómenos naturales que afectan al mar.

ARRECIFE.- Cadena o cordillera de roca o coral que se eleva del fondo del mar, cubierta o no por las aguas y peligrosa para la navegación de superficie.

ASTILLERO.- Establecimiento donde se efectúa la construcción y reparación de buques.

ATRACADERO.- Estructura a la cual se puede arrimar y amarrar una embarcación.

ALTURA.- Término relativo a alta mar.

AMARRADERO.- Sitio y/o elemento donde se sujeta una embarcación.

ANCLAJE.- Dispositivo para fijar una estructura o elemento estructural a otra estructura o al terreno.

ANTEPUERTO.- Area marítima protegida natural o artificialmente inmediata a la bocana o canal de acceso que tirante de agua y superficie para que las embarcaciones que llegan al puerto puedan esperar para entrar o disponerse a salir.

AREA DE ALMACENAMIENTO.- (Marina seca) Es el espacio de tierra destinado para guardar las embarcaciones en seco, pudiendo existir áreas de almacenamiento a cubierto o a interperie, dependiendo de las necesidades y facilidades del puerto. Esta área deberá ser proyectada considerando el medio de varada con que se cuente, los medio de transporte interior, así como la disponibilidad de superficie, para alcanzar la máxima eficiencia.

AREA DE MANIOBRAS.- Es el área que tiene la función de permitir las maniobras de carga y descarga que se realizan en los muelles.

AVITUALLAMIENTO.- Es el suministro de todos aquellos insumos que requiere la embarcación y sus tripulantes para la realización de sus viajes.

BAHIA.- Extensión algo considerable de mar, que penetran en la costa y tiene así una boca de mayor o menor anchura, que puede servir de fondeadero y protección a las embarcaciones.

BALIZA.- Señal fija flotante que marca bajos, canales, direcciones y otros puntos que se desee señeler. Son torres estructureles menores que las de los faros, y su función es la de hacerse notables de díe y de noche mediante una señal luminose fije y destellante. Operan automáticamente cundo son luminoses o ecústicas.

BARCAZA.- Embercación de fondo plano sin propulsión propia que se emplea en la navegación, en opereciones de carga y descarge de los buques y en diversos servicios de obras portuerias.

BOCANA.- Paso estrecho de mar que sirve de entrada a un puerto, bahía o fondeadero.

BODEGA.- Estructura o depósito pare guardar mercancías con riesgos mínimos.

BOYA.- Cuerpo flotente sujeto en el fondo del ague, que se coloca como señal o como elemento de emerre.

CABOTAJE.- Transporte meritimo de carga y de persones entre puertos del mismo país.

CALADO.- Distencia vertical desde le parte más beje de un barco a la superficie del agua.

CANAL.- Parte más profunda navegeble de un río, behíe, etc. Corte artificiel en tierra o dentro de agua pera former una víe nevegable.

CANAL DE NAVEGACION.- Es le zona navegable más importente del puerto, en elle el barco aún en movimiento pese de mar ebierto a le zona protegide y debe de realizar además la maniobra de perada.

CIABOGA.- Vuelte o giro que hecen les embarcaciones o marcha hacia atrás de les mismas.

COBERTIZO.- Espacio cubierto que carece de muros.

CONTENEDOR.- Caja prismática de sección cuadrede o rectanguler, en la que se guardan mercancías pera facilitar su menejo, su preservación y su transporte.

COSTA.- Faje de tierre de anchura indefinida, que se extiende desde la orilla del mar hasta encontrar el primer cambio notable en el aspecto del terreno.

CHALAN.- Embarcación de fondo plano y en forme de cajón, con o sin propulsión propia.

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

DIQUE.- Muro o terraplén que sirve para contener aguas o azolves.

DIQUE FLOTANTE.- Casco especial flotante con secciones en "U" que recibe a flote las embarcaciones, para ponerlas en seco y poder proceder a sus reparaciones.

DIQUE SECO.- Estructura marítima provista de compuertas que permiten dejarlo en seco mediante bombeo, para poder reparar a las embarcaciones.

DRAGADO.- Operación que consiste en excavar o limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, etc.

EMBARCADERO.- Instalación portuaria preparada para embarcar personas o mercancías, generalmente en botes o naves de pequeño porte.

ESCOLLERA.- Conjunto de obra y piedras o bloques echados al fondo del mar, para proteger en forma de dique, la entrada de un puerto, embarcadero, río, etc., contra el embate del oleaje.

ESLORA TOTAL.- Longitud total de una embarcación entre sus bordes exteriores de popa y proa.

ESPIGON.- Estructura protectora de la costa, construida generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el acarreo litoral o para retardar la erosión.

ESTADIA EN PUERTO.- Es el tiempo que dedica la embarcación para realizar las maniobras de descarga de los productos pesqueros, su mantenimiento y reparación, avituallamiento y trámites para iniciar un nuevo viaje de pesca.

FAROS.- Torre o estructura con luz en su parte superior, para que durante la noche sirva de señal y aviso a los navegantes y de día la propia estructura cumpla con esta función.

FONDEADERO.- Area de agua cuyas condiciones de agitación permiten anclarse a las embarcaciones.

GRUA.- Máquina para levantar pesos o cargas a las que mueve horizontalmente en distancias limitadas bajándolas a nuevas posiciones.

HINTERLAND.- Zona de influencia económica de un puarto y región terrestre de la cual y hacia la cual se oriente el flujo de los productos que se mueven por el puerto.

INFRAESTRUCTURA.- Obras y servicios que sirven para integrar y apoyar las actividades productivas de una región o país. Apoyo de una estructura de construcción.

MANGA.- Anchura mayor de un buque.

MUELLAJE.- Pago que hacen las embarcaciones por el uso de una instalación de atraque.

MUELLE.- Obra de atraque para embarcación, sobre el cual se efectúan operaciones de carga o descarga de mercaderías y de embarques de pasajeros.

OPERACION PORTUARIA.- Conjunto de técnicas dirigidas a la adecuada utilización y a la optimización de los servicios portuarios.

PATIO ALMACENAMIENTO.- Area de tierra dentro del puerto donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.

PATIO DE MANIOBRAS.- Area dentro del puerto en donde se manejan las mercancías para descargarlas o cargarlas de y/a los vehículos de transporte, estibarlas, clasificarlas, empacarlas, envasarlas, etc.

PILOTAJE.- Ciencia que enseña el oficio de piloto. Derecho que pagan los buques por los servicios de pilotos prácticos en algunos puertos.

REMOLCADOR.- Embarcación provista de motores potentes que se emplean para halar a otra por medio de cables o de cadenas.

REMOLQUE.- Acción de remolcar.

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

RO RO.- Transferencia por rodamiento. (Roll on Roll off). Sistema de transporte marítimo que se efectúa con embarcaciones especialmente construídas para que la carga de muelle a barco o viceversa, entre y salga sobre elementos rodantes.

TERMINAL PORTUARIA.- Conjunto de edificios , estructura y equipo donde termina y empieza el transporte marítimo, los que se utilizan par traslado, manejo, salida y llegada da pasajeros y de carga.

SERVICIOS PORTUARIOS.- Conjunto de obras, dispositivos, instalación y actividades que facilitan la operación de un puerto.

GLOSARIO

Administración: También se dice de cualquier cuerpo de bienes que por alguna causa no posee ni maneja su propietario, y se administra por terceras personas competentemente autorizadas por el juez.

Concesión: Contrato que realiza la administración con un particular o una empresa, para construir o explotar algo que le pertenece.

Modernización: Acción de modernizar o modernizarse.

Operación: Compra, venta o intercambio comercial.

Productividad: Porcentaje que mide la capacidad o grado de producción y que se determina dividiendo la cantidad total producida por la unidad de trabajo, superficie, etc.

Producción: Cosa de producir.

Rector: Que señala o marca la orientación o el sentido de algo.

Requisar: Incautar algo la autoridad, generalmente a cambio de una indemnización y, particularmente, apoderarse el ejército de vehículos, alimentos y otras cosas necesarias en tiempo de guerra.

Saturación (Saturar): Llenar, ocupar o utilizar algo hasta el límite de su capacidad.

BIBLIOGRAFIA

-DEL RIO REYNAGA, Julio. Técnica del Reportaje. (Tesis) México. F.C.P. y S. 1964.

-FERNANDEZ Ruiz, Jorge. Derecho Administrativo. Capítulo XIII. Editorial Porrúa.

-GONZALEZ, Reyna, Susana. Manual de Redacción e Investigación Documental. 4a. Edición. México, 1990. Editorial Trillas.

-LEÑERO, Vicente. Manual de Periodismo. 1a. Edición. México, 1986. Editorial Grijalbo.

-MARTIN Vivaldi, Gonzalo. El Reportaje, en: géneros periodísticos. Madrid 1973. Editorial Paraninfo.

-MIER, Luis Javier. Periodismo Interpretativo. 2a Edición. México, 1989. Editorial Trillas.

-URIBE, Hernán. Apuntes sobre Investigación y Fuentes en el Reportaje. México. Cuadernos del CEC No. 7, UNAM, 1983.

DOCUMENTOS:

-CATASTRO Portuario 1990. Vocalía de Planeación de Puertos Mexicanos, SCT. 2a. Edición, junio 1989. 543 págs. (actualizado hasta 1988).

-COMPILACION de Legislación Portuaria. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Vocalía Jurídica y Corporativa de Puertos Mexicanos, SCT. México, 1991. 916 págs.

-CUARTO Informe de Ejecución del Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Puertos Mexicanos/SCT.

-DEFINICION de Términos que se Emplean en Obras Marítimas. Secretaría de Puertos y Marina Mercante. Dirección General de Obras Marítimas, SCT. 27 págs.

-DIARIO Oficial.
Decreto por el que se crea el órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes denominado Puertos Mexicanos.

Marzo 28, 1989.
Págs. 79-82

-DIARIO Oficial.
Acuerdo por el que el Gobierno Federal; por conducto de la Sría. de Comunicaciones y Transportes, requisa los servicios portuarios, los de maniobras y todos los bienes que se utilizan para su operación en el puerto de Veracruz.
Junio 1o, 1991
Págs. 2-28

-DIARIO Oficial.
Título de concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz.
Febrero 1o, 1994.
Págs. 17-27

-DICTAMEN Legislativo de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados. Págs. 61 y 62.

-DISCURSO del Dr. Pedro Aspe A., Secretario de Hacienda y Crédito Público, en la instalación formal de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, Ver. Enero 31, 1994.

-DISCURSO del licenciado Jaime Corredor, Jefe de la Unidad de Puertos y Marina Mercante de la SCT, durante la instalación de la APIVER. Enero 28, 1994

-INFORME de la Administración de la Requisa del puerto de Veracruz. El Administrador de la Requisa, Puertos Mexicanos. Sector Comunicaciones y Transportes. Agosto 29, 1991. México.

-LEY de Puertos. México, 1993.

-MANUAL de Dimensionamiento Portuario. Puertos Mexicanos Organo Desconcentrado de la SCT. Julio 1992.

-MANUAL de Información Turística del Estado de Veracruz, Tomo II. Secretaría de Turismo.

-MANUAL de Organización de Puertos Mexicanos/SCT. Marzo 1992.

-MEMORIA 1989-1994. Sector Comunicaciones y Transportes. México, 1995.

-MONOGRAFIA del Puerto de Veracruz. SCT/Subsecretaría de Transporte.

-PLAN Nacional de Desarrollo 1989-1994.

-PROGRAMA Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz (Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C..

-PROGRAMA de Modernización de la Infraestructura Portuaria 1989-1994. Puertos Mexicanos. SCT.

-PROGRAMA Nacional de Modernización de la Infraestructura del Transporte 1990-1994.

-PROGRAMA de Trabajo 1992, Puertos Mexicanos/SCT.

-REPORTE Estadístico del Movimiento de Carga y Pasajeros en los principales puertos. Puertos Mexicanos. Vocalía de Planeación, SCT. Enero-Diciembre 1991-1992 y 1993-1994.

-VERSION Estenográfica de la Reunión Extraordinaria de los Consejos de Adnministración de las Empresas de Servicios Portuarios. Palabras pronunciadas por el licenciado Andrés Caso Lombardo, Srio. de Comunicaciones y Transportes. Septiembre 2, 1992.

HEMEROGRAFIA

-"Inició la liquidación de trabajadores portuarios de los sindicatos de Veracruz"
EL ITSMO
Veracruz, Ver.
Junio 14, 1991.
Primera Plana.

-"Se acabaron desvíos de carga a otras terminales".
EL DICTAMEN
Veracruz, Ver.
Junio 15, 1991.
Pág. 1A.

-"Se incrementó el manejo de mercancías por el puerto".
EL DICTAMEN
Veracruz, Ver.
Junio 27, 1991.
Pág. 3A.

-"¡El puerto estrena sindicatos!".
NOTIVER
Veracruz, Ver.
Julio 9, 1991.
Primera Plana.

-"Nueva imagen tendrá el puerto de Veracruz".
LA NACION
Veracruz, Ver.
Septiembre 20, 1991.
Primera Plana.

-"Anunció la SCT la privatización total del Sistema Portuario Nacional".
EXCELSIOR
México, D. F.
Septiembre 3, 1992.
Pág. 11A.

-"Urge la mayor competitividad en los puertos: SCT".
EL FINANCIERO
México, D.F.
Noviembre 23, 1992.
Pág. 40.

-"Por comenzar la lucha entre inversionistas por el control de los puertos".
EL FINANCIERO
México, D.F.
Marzo 23, 1993.
Pág. 42

-"A la IP, los 22 principales puertos, en este semestre".
EL ECONOMISTA
México, D. F.
Marzo 7, 1994.
Pág. 36

-"Designan concesión portuaria"
REFORMA
México, D. F.
Julio 12, 1995
Pág. 26A

-"Nueva Etapa Histórica en Veracruz"
PUERTOS MEXICANOS
México, D. F.
Agosto/Septiembre 1991
año II, No. 18.

-"Política y Modernización Portuaria"
PUERTOS MEXICANOS
México, D.F.
Octubre/Noviembre 1991
Año II, No. 19.

-"El Sistema Portuario Mexicano, hacia una acelerada modernizacióu
para enfrentar los retos del cambio"
PUERTOS MEXICANOS
México, D.F.
Octubre/Noviembre 1991
Año II, No. 19.

-"¡Ojalal sea en pro".
Revista Puertos No. 425.
México, D. F.
Septiembre 1991.
Pág. 63-64