

Reestructuración global de los tráfico portuarios: El declive del puerto de Tampico

Alfonso Tello Iturbe

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

UNIVERSITAT DE BARCELONA



**“REESTRUCTURACIÓN GLOBAL DE LOS TRÁFICOS
PORTUARIOS: EL DECLIVE DEL PUERTO DE TAMPICO.”**

Tesis Presentada por Alfonso Tello Iturbe

**Para la obtención del título de doctor en “Planificación y
Desarrollo Regional” por la Universitat de Barcelona Facultat
de Geografia i Història**

Director de Tesis: Dr. José Luis Luzón Benedicto

Mayo /2011

Capítulo VII.

Situación actual del puerto de Tampico.

7.1. Introducción.

Las condiciones imperantes a nivel global, en materia de comercio internacional, obligan a identificar la posición que el puerto de Tampico habrá de desempeñar en un contexto mundial que se caracteriza por constantes reconfiguraciones que adecuan un sistema de redes. Es a través de este sistema de redes que se definen nuevas estrategias para enfrentar los retos derivados de los cambios, ya que no hacerlo, no sólo los deja fuera de todo concurso comercial, sino también evita apoyarse en su historial portuario para rectificar acciones pasadas y replantear nuevas estrategias de largo plazo.

Por ello, y con la finalidad de establecer la base sobre la cual habrán de tomarse las medidas que posicionen al puerto dentro de esta dinámica de cambios de competencia y competitividad, en el presente capítulo, se parte del análisis histórico correspondiente, a las cargas operadas durante el período 1995-2005, con la finalidad de determinar cuáles de ellas han sido desviadas hacia otros destinos, particularmente hacia el puerto de Altamira, por estar localizado precisamente en el mismo estado y a una distancia menor a 50 kilómetros.

Asimismo, se determina la presencia porcentual de la actividad del puerto de Tampico en el concierto nacional, con la finalidad de comprobar la tendencia seguida desde 1985 a 2005 (período de estudio), así como determinar las cargas que, por su importancia, han sido históricamente la base de este importante puerto de altura en el Golfo de México, además de identificar cuáles de ellas han migrado hacia el puerto de Altamira, provocando una disminución importante en los flujos registrados por el puerto de Tampico.

7.2. Flujos Comerciales

Los flujos comerciales están constituidos por las cargas tanto de importación como de exportación que pasan por las instalaciones de un puerto, su manejo exige de instalaciones y equipamientos modernos, además de personal

técnicamente capacitado para efectuar las maniobras, tanto de descarga como de carga en las embarcaciones surtas en sus muelles.

Es innegable que un puerto con un tránsito constante de volúmenes de carga, genera niveles importante de empleos tanto directos como indirectos que impactan positivamente a la ciudad portuaria. Siendo esta una de las razones más importantes para que los esfuerzos de quienes administran el puerto y de quienes están al frente del municipio, planeen conjuntamente acciones estratégicas, convencidos que el producto de esta actividad concertada, se habrá de traducir en importantes derramas en la economía de la ciudad portuaria.

Para la presente investigación, se consideró el período de 1985 a 2005, para analizar los volúmenes de estos flujos, con la finalidad de identificar si como resultado de ajustes a nivel global, o como consecuencia de algunas acciones emprendidas tanto por las autoridades municipales como por las autoridades portuarias, se han detectado importantes desviaciones de cargas hacia otros puertos localizados en este mismo litoral, con los correspondientes impactos negativos en la economía del puerto de Tampico.

7.2.1. Cargas manejadas a nivel país para el período (1986-2005)

Para este propósito, con la información estadística que provee la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, División Puertos (2007)¹, se integraron los cuadros que muestran las cargas operadas a nivel nacional para el período 1986-2005, de Altura (importación y exportación) en los rubros: carga general, petroquímicos, granel mineral y agrícola

Cargas de altura manejadas a nivel país (millones de toneladas).

AÑO/ALTURA	CARGA GENERAL	GRANEL MINERAL	GRANEL AGRÍCOLA	PETROQUIMICOS
1986	3,651	13,790	2,767	75,746
1987	4,194	14,910	4,392	78,894
1988	4,701	17,020	4,698	80,483
1989	5,443	15,811	5,692	77,414

¹ Secretaria de Comunicaciones y Transportes, División de Puertos, 2007.

1990	7,271	17,463	6,247	76,936
1991	7,148	15,999	4,880	85,482
1992	8,208	17,396	6,184	87,196
1993	9,102	18,447	4,348	86,963
1994	9,655	20,798	5,177	82,057
1995	9,826	27,945	4,322	80,208
1996	13,664	31,576	8,604	91,712
1997	14,140	25,792	6,534	106,930
1998	15,007	33,513	6,951	111,952
1999	15,282	29,932	9,869	117,378
2000	17,236	28,265	10,831	119,240
2001	15,641	24,355	11,822	119,053
2002	17,696	33,150	12,157	120,331
2003	17,874	35,109	10,698	125,398
2004	19,413	34,780	8,712	125,295
2005	19,753	40,964	9,560	127,275
TOTALES	234,905	497,015	144,444	1,975,942
	8.24%	17.42%	5.06%	69.28%

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, División Puertos. 2007

Como se observa, la carga general manejada en todos los puertos de la República Mexicana, representa para el período a nivel nacional el 8.24%, en tanto que la carga representada por el manejo de granel mineral, significó el 17.42% contra el 5.06% de granel agrícola y el 69.28% de cargas petroquímicas.

Sin embargo, con la intención de comparar los tonelajes de altura operados por el puerto de Tampico contra el total operador por el país, para el período 1985-2005 se integró el siguiente cuadro.

Cargas de Altura, puerto de Tampico (miles de toneladas)

AÑO	Carga General	Carga Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
1985	902	nd*	620	2385	727	nd
1986	nd	Nd	nd	Nd	nd	nd
1987	1099	Nd	547	3174	1091	47
1988	nd	Nd	nd	Nd	nd	nd
1989	1108	Nd	1076	3085	844	27
1990	1328	Nd	1741	1599	1006	49
1991	1239	Nd	1186	980	550	44
1992	1204	Nd	773	1039	507	26

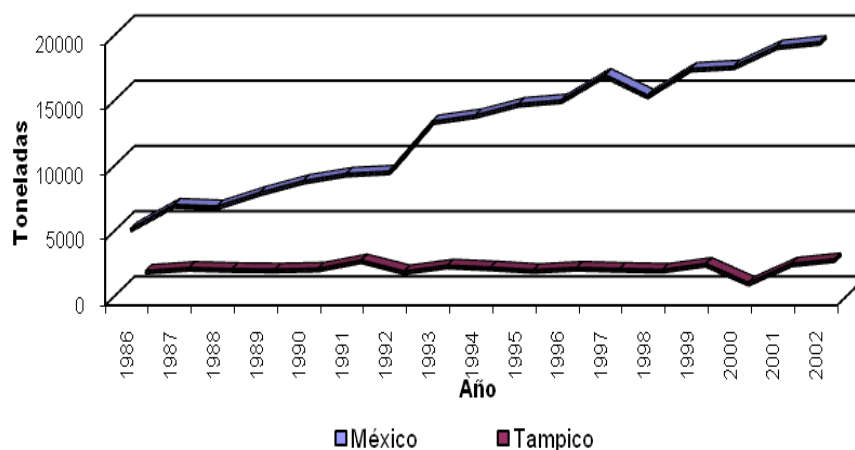
1993	1273	Nd	32	878	572	4
1994	1910	Nd	233	462	844	nd
1995	1070	474	604	1643	1309	67
1996	1510	538	1042	2114	700	80
1997	1362	406	699	2370	811	23
1998	1164	446	619	1955	1898	11
1999	1338	328	192	1567	2653	25
2000	1249	344	162	1636	2693	59
2001	1186	212	422	1104	2608	nd
2002	1646	157	512	1064	3191	21
2003	1285	124	443	811	1818	9
2004	1656	93	11	580	1536	37
2005	1998	82	12	888	2326	95
TOTAL	25527	3204	10926	29334	27684	624
	12.23%		7.56%	5.90%	1.45%	

Fuente: propia a partir de datos de la Apitam 2005.2

* nd. No disponible

Durante el período de estudio, el puerto de Tampico se significó a nivel país por manejar del gran total nacional de carga general el 12.23%, que resulta muy significativo, tomando en cuenta que una parte importante de las cargas se distribuían en el hinterland cautivo del puerto, en tanto que para el manejo de granel agrícola, obtuvo el 7.56%, para granel mineral el 5.90% y el 1.45% de petróleo y sus derivados, proyectados en la siguiente gráfica:

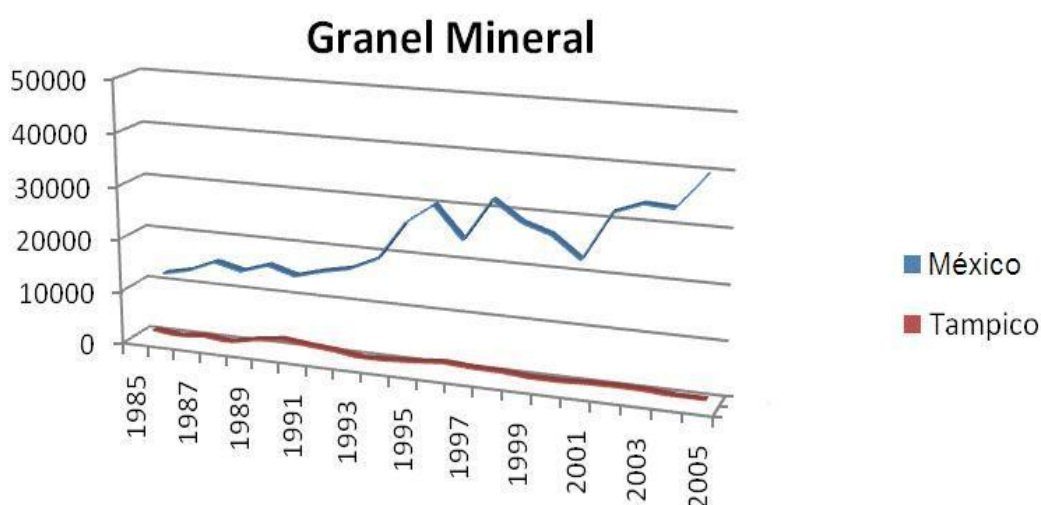
Carga General comparativo Mexico Tampico (1986-2005)



Fuente: Propia a partir de los datos proporcionados por la API

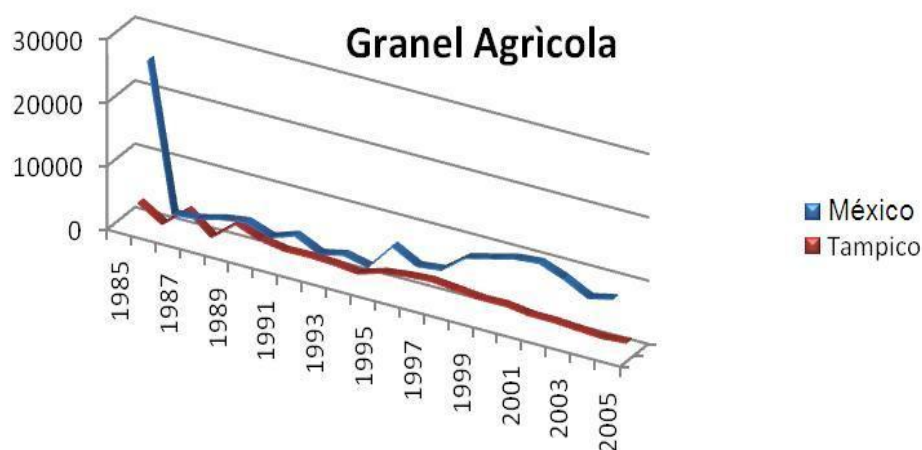
² Administración Portuaria Integral de Tampico, 2005

Los resultados determinan que el total de carga general manejada por Tampico a lo largo del período de estudio, presenta una tendencia más o menos uniforme a través del tiempo, con un promedio anual operado de 1 millón 276 mil toneladas, representando un promedio mensual de 106 mil 363, sin incluir los 3 millones 204 mil toneladas operadas en contenedores de 1995-2005, que significó un promedio mensual de 24 mil 273, por lo que estos dos rubros representaron un tonelaje promedio importante para el puerto.



Fuente: Propia a partir de los datos proporcionados por la API

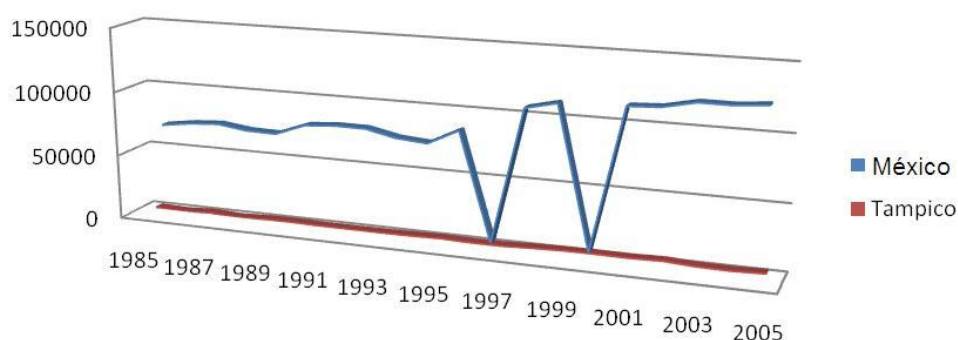
En cuanto al granel mineral operado durante el período 1985-2005, muestra gráficamente una línea a través del tiempo con ligeros movimientos ascendentes y descendentes, que representó un gran total de 29 millones 334 mil toneladas, con un promedio anual de 1 millón 466 mil que significaron un movimiento mensual de 122 dos mil 225 toneladas, que supera al tonelaje de carga general operado, constituyéndose como una de las cargas más importantes para la vida del puerto, expresado básicamente por productos como Fluorita (grado ácido y grado metalúrgico), concentrado de plomo, concentrado de zinc, manganeso, ferromanganeso, entre otros.



Fuente: Propia a partir de los datos proporcionados por la API

El movimiento de granel agrícola, por este puerto durante el período de 1985-2005, significó un gran total de 10 millones 926 mil toneladas de productos agrícolas representados por maíz, frijol soya, trigo y avena, entre otros, que anualmente arrojan un total de 546 mil 300 toneladas y un promedio mensual de 45 mil 525 toneladas.

Petroquímicos



Fuente: Propia a partir de los datos proporcionados por la API

En relación con el renglón de petroquímicos, este representó un manejo de 27 millones 684 mil toneladas a lo largo del período, con un manejo anual de 1

millón 384 mil toneladas y un promedio mensual de 115 mil 350 toneladas, además del manejo de 2 mil 600 toneladas promedio mensuales de melazas, manejadas a través del muelle de metales y minerales.

En el siguiente cuadro, se presentan los movimientos de flujos comerciales a través de Tampico para el período 1985-2005, correlacionados con el total de toneladas operados por el país, así como su importancia por cada uno de los rubros.

(Miles de toneladas)

AÑO	Carga General	Carga Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
1985	902	nd*	620	2385	727	Nd
1986	nd	nd	nd	nd	Nd	Nd
1987	1099	nd	547	3174	1091	47
1988	nd	nd	nd	nd	Nd	Nd
1989	1108	nd	1076	3085	844	27
1990	1328	nd	1741	1599	1006	49
1991	1239	nd	1186	980	550	44
1992	1204	nd	773	1039	507	26
1993	1273	nd	32	878	572	4
1994	1910	nd	233	462	844	Nd
1995	1070	474	604	1643	1309	67
1996	1510	538	1042	2114	700	80
1997	1362	406	699	2370	811	23
1998	1164	446	619	1955	1898	11
1999	1338	328	192	1567	2653	25
2000	1249	344	162	1636	2693	59
2001	1186	212	422	1104	2608	Nd
2002	1646	157	512	1064	3191	21
2003	1285	124	443	811	1818	9
2004	1656	93	11	580	1536	37
2005	1998	82	12	888	2326	95
Total	25527	3204	10926	29334	27684	624
	26.24%	3.29%	11.23%	30.15	28.45%	0.64%

Fuente: propia a partir de datos de la Apitam 2005

* nd. No disponible

Como se observa, la carga general operada durante el período de análisis, representó del total el 29.53% (carga general más carga contenerizada), que en

buena medida refleja la importancia del puerto como operador de este tipo carga general (suelta o fraccionada), seguida en orden de importancia por los flujos de minerales con un 30.15%, petróleo y derivados con el 28.45%, granel agrícola con un 11.23% y finalmente por fluidos con un 0.64%.

De esta manera, los flujos totales de carga general, graneles minerales y productos petroleros, mantienen un equilibrio a lo largo de los años de estudio, con excepción de los graneles agrícolas, que comenzaron a decrecer una vez que el congestionamiento del puerto de Veracruz se resolvió y muchos de los buques que escalaban Tampico dejaron de hacerlo. Desde luego que en su momento mantuvieron un cierto equilibrio que seguramente jugó un papel importante en la toma de decisiones para direccionar apoyos financieros a Tampico, que de haberse apoyado con un buen plan estratégico, seguro que habría impulsado la construcción de nueva infraestructura que le permitiera responder a las nuevas exigencias del mercado y de la intermodalidad.

En el siguiente cuadro, podremos observar durante el período de estudio, el comportamiento de los rubros carga general, contenedores, graneles agrícola y mineral, así como productos petroleros y otros fluidos, para las cargas de importación operada por Tampico.

Cargas de Importación (miles de toneladas).

AÑO	Carga General	Carga Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
1985	379	nd*	620	370	320	Nd
1986	nd.	Nd	Nd	nd	Nd	nd.
1987	237	Nd	547	406	239	Nd
1988	nd.	Nd	Nd	nd	Nd	Nd
1989	445	Nd	1061	359	159	27
1990	701	Nd	1741	384	309	49
1991	489	Nd	1170	378	206	44
1992	523	Nd	773	430	213	26
1993	394	Nd	32	310	Nd	4
1994	1005	Nd	233	5	275	Nd
1995	327	101	592	365	315	Nd
1996	628	117	1040	547	146	13
1997	427	77	693	694	302	Nd

1998	414	103	612	413	688	Nd
1999	595	73	192	203	1307	Nd
2000	837	81	151	202	1537	Nd
2001	879	65	419	226	958	Nd
2002	1327	58	512	233	1213	Nd
2003	1125	44	443	231	743	Nd
2004	1575	34	11	234	687	Nd
2005	1879	35	12	229	1328	Nd
Total	14186	788	10854	6219	10945	163
	32.87%	1.83%	25.15%	14.41%	25.36%	0.38%

Fuente: propia a partir de datos de la Apitam 2005.

*nd. No disponible

Como se puede analizar, para el período en estudio, la carga general de importación representó del total operado el 32.87%, lo que permite observar que una parte importante de la entrada al país de estos flujos comerciales, se distribuían entre los estados que integran el hinterland cautivo al puerto de Tampico. Por su parte, el manejo de petróleo y derivados, le sigue en orden de importancia con un 25.36%, contando la importación de muchos productos como ortoxileno, paraxileno, benceno, butadieno y más, que demanda un importante número de empresas localizadas en la región y en el hinterland. Posteriormente, con un 25.15% se ubica la importación de granos como maíz, avena, trigo, soya, sorgo, entre otros, que durante las décadas de los ochenta y noventa ingresaban al país por este puerto, ante el congestionamiento que presentaba el puerto de Veracruz, y por las elevadas adquisiciones que realizaban las empresas paraestatales, así como por la imposibilidad de su producción a nivel nacional. Por su parte, el granel mineral de importación está representado por el 14.41%, que resulta muy significativo en un puerto que precisamente se reconocía para aquellos años como exportador de metales y minerales, y con un 1.83% el movimiento de contenedores que comenzaba a crecer a través de este puerto y otros fluidos como la melaza (miel de caña) con un 0.38%.

Importación, por tipo de cargas (1985-2005)

TIPO DE CARGAS	MILES DE TONS.
Carga General Suelta	14,186
Carga Contenerizada	788
Granel Agrícola	10,854

Granel Mineral	6,219
Petróleo y Derivados	10,945
Otros Fluidos	163
Totales	43,155

Fuente: propia a partir de datos de la Apitam 2005

Cargas de exportación (miles de toneladas)

AÑO	Carga General	Carga Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
1985	523	nd*	Nd	2015	407	Nd
1986	Nd	nd	Nd	Nd	Nd	Nd
1987	862	nd	Nd	2768	852	47
1988	Nd	nd	Nd	Nd	Nd	Nd
1989	663	nd	15	2726	685	Nd
1990	627	nd	Nd	1215	697	Nd
1991	750	nd	16	602	344	Nd
1992	681	nd	Nd	609	294	Nd
1993	879	nd	Nd	568	572	Nd
1994	905	nd	Nd	457	569	Nd
1995	743	373	12	1278	994	67
1996	882	421	2	1567	554	67
1997	935	329	6	1676	509	23
1998	750	343	7	1542	1210	11
1999	743	255	Nd	1364	1346	25
2000	412	263	11	1434	1156	59
2001	307	147	3	878	1650	Nd
2002	319	99	Nd	831	1978	21
2003	160	80	Nd	580	1075	9
2004	81	59	Nd	346	849	37
2005	119	47	Nd	659	998	95
Total	11341	2416	72	23115	16739	461
	20.95%	4.46%	0.13%	42.69%	30.92%	0.85%

Fuente: propia a partir de datos de la Apitam 2005

*nd. No disponible

En el rubro exportaciones, llama la atención el renglón que corresponde al granel mineral con un 42.69% representado en buena medida por las exportaciones de fluorita, concentrado de zinc, plomo, entre otros, seguido en este orden por las exportaciones de petróleo y derivados con un 30.92% y, desde luego, de la carga general de los estados que conforman el hinterland al puerto, que representó para el período en estudio el 20.95% que de alguna forma perfila a Tampico como especialista en el manejo de carga unitizada o fraccionada.

Es importante mencionar que la exportación en contenedores con algunas cargas de exportadores, en los ochentas resultaron relevantes, ya que algunos exportadores enfrentaron con decisión el cambio de paradigma, como Olivetti Mexicana, Olympia de México, entre otras con un 4.46%, no obstante la caída que sufrió este flujo de cargas. Además, con un 0.85% la exportación de fluidos y con 0.13% la salida de granel agrícola, enfatizando así el grave problema que tenemos en el campo mexicano, que no satisface la demanda nacional, abriendo la puerta a las grandes importaciones de productos agrícolas.

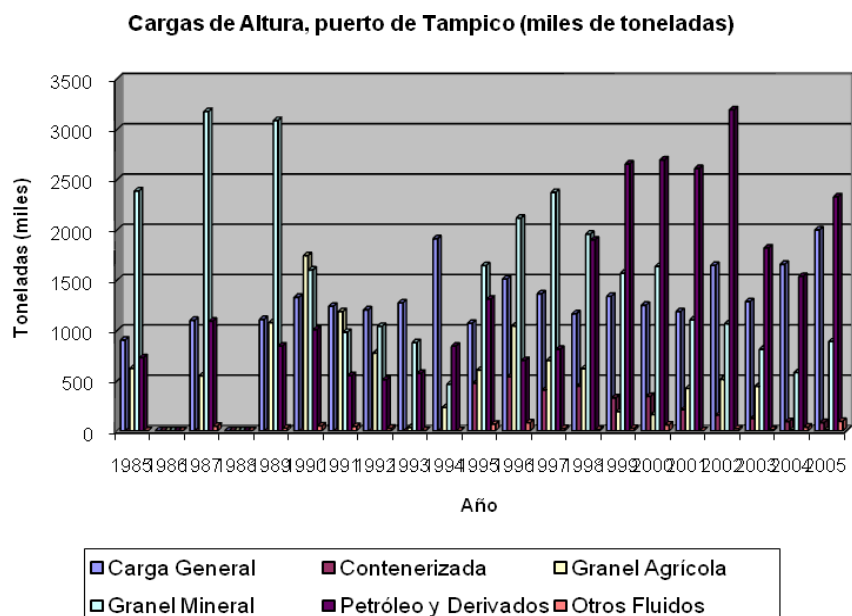
Cargas de Exportación (1985-2005)

TIPO DE CARGA	MILES DE TONS.
<i>Carga General Suelta</i>	11,341
Carga Contenerizada	2,416
Granel Agrícola	72
Granel Mineral	23,115
Petróleo y Derivados	16,739
Otros Fluidos	461
Totales	43,155

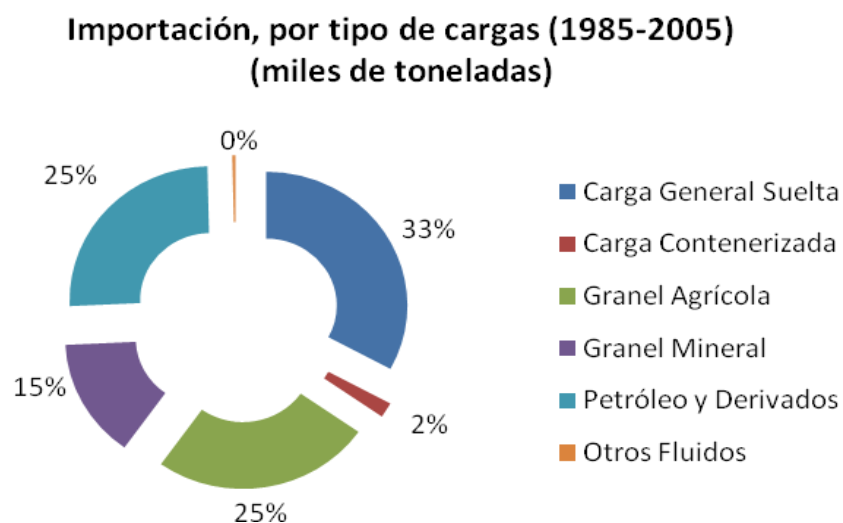
Fuente: propia a partir de datos de la Apitam 2005

En la grafica que se presenta a continuación, están representadas el total tanto de las importaciones como de las exportaciones efectuadas a través de Tampico, durante el período de análisis (1985-2005).

La siguiente gráfica nos permite observar la importancia que a lo largo de los años ha venido desempeñando la carga general suelta, pero también de una manera significativa, las exportaciones de graneles minerales, que en buena medida han venido siendo cargas capturadas por el puerto de Altamira, con los correspondientes impactos negativos en los resultados del puerto de Tampico, así como los movimientos del petróleo y sus derivados, operados a través de la Terminal Marítima Madero.

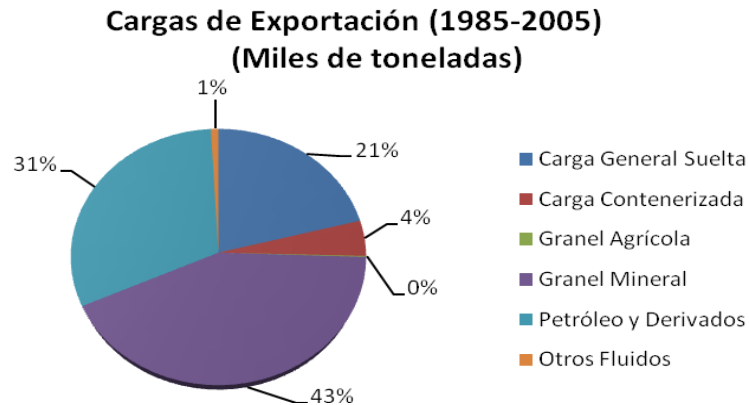


Fuente: Propia a partir de los datos de la Apitam 2005.



Fuente: Propia a partir de los datos de la Apitam 2005.

Una vez totalizados los tonelajes operados como cargas de importación, claramente se manifiesta el peso del manejo de la carga general suelta, de importación, seguida en orden de importancia por el granel agrícola, petróleo y derivados, el granel mineral, contenedores y fluidos.



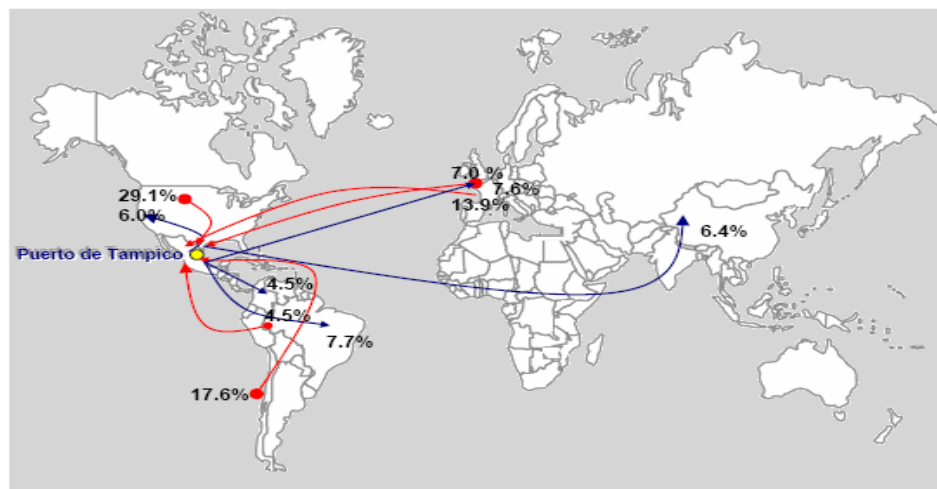
Fuente: Propia a partir de los datos de la Apitam 2005

Por cuanto se refiere a las cargas de exportación, en primer lugar se nos presenta con un 43% el granel mineral, seguido con un 31% el petróleo, con un 21% la carga general suelta, con un 4% la carga contenerizada y con 1% los fluidos.

7.3. Puerto de Tampico: Navegación de altura, importaciones y exportaciones por origen y destino.

En el siguiente mapa, se aprecia cuáles son los principales orígenes y destinos de las mercancías que entran o salen a través del puerto de Tampico.

Mapa: destinos cargas importación/exportación a través de Tampico.



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo 2006-2011

El puerto de Tampico cuenta con 15 rutas de escala regular a través de diversas líneas navieras que le conectan con Sudamérica: Chile, Ecuador, Perú y Colombia por el lado del Pacífico; con Brasil, Venezuela, Panamá, Uruguay y países del Caribe por el lado Atlántico; España, Italia, Bélgica y Alemania en Europa; así como China y Corea en Asia; por otro lado, gracias a otros servicios charter (fletamento) para el movimiento de cargas de importación como de exportación, representados por 27 agencias consignatarias de buques establecidas en el puerto, que proporcionan servicio a más de 70 puertos en 30 países.

Producto de esta importante relación comercial hacia el interior y el exterior del país, el puerto de Tampico, de conformidad con la Apitam (2005)³, opera volúmenes importantes de flujos comerciales de importación que se distribuyen entre cuando menos 9 de los estados más importantes de la República Mexicana, que constituyen su Hinterland, destacando entre ellos los estados de San Luis Potosí, Nuevo León, Tamaulipas, el Distrito Federal, Jalisco, el Estado de México, entre otros.

Los flujos de cargas de Importación que ingresan al país a través del puerto de Tampico proceden de países como: Estados Unidos, Chile, Italia, Bélgica, Brasil, Ucrania, Perú, Venezuela, Malasia, España, Trinidad y Tobago, Turquía, Finlandia, Suiza, Sudáfrica, Colombia, Israel, Alemania, Cuba, Jamaica, Puerto Rico, Rumania, China, Taiwán y otros.

Dentro de los principales productos de importación, se encuentran la madera, el cobre, el acero, lámina, tubos, viguetas de acero, palanquilla, barras de acero, planchón, concentrado de Plata, Concentrado de zinc, Concentrado de Plomo, Triplay y Carbón Coke, que de conformidad con el Plan Maestro de Desarrollo (2006-2012), proceden de Norteamérica (58%), Europa (12.1%), Sudamérica (12.7%), Asia (2.3%) y otros (4.4%).

Por cuanto se refiere a los destinos de las exportaciones nacionales, que en buena medida se originan en la zona de influencia cautiva al puerto de

³ Administración Portuaria Integral de Tampico, 2005.

Tampico, con los correspondientes beneficios socioeconómicos para las regiones que lo conforman, tenemos que: las cargas de exportación que se originan en el interior del país, proceden de los estados de: Tamaulipas, San Luis Potosí, Distrito Federal, Nuevo León, Zacatecas, Coahuila, Estado de México, Chihuahua y otros estados con menores volúmenes; tienen como destino final los siguientes países: Estados Unidos, China Popular, Bélgica, Guatemala, Japón, Reino Unido, Holanda, Venezuela, Colombia, Brasil, Alemania, Perú, Canadá, Puerto Rico, Nigeria, Honduras, Costa Rica, España, Suiza, Haití, Argentina, Islas Caimán, Australia, Cuba, Israel, Turquía, Jamaica, Ecuador, República Dominicana, Panamá, otros.

Dentro de los principales productos de exportación destacan: el Concentrado de Zinc, la Melaza, el Clincker, la Carga General, Azúcar, Aceites, Concentrado de Zinc, Concentrado de Cobre, Bentonita, Fluorita Grado Ácido y Grado Metalúrgico, Lámina, Miel y Dimetil Tereftalato (DMT) en supersacos.

Por cuanto se refiere al Intercambio Comercial realizado a través de Tampico (Exportaciones) con el resto del mundo, es importante resaltar que el 66.6% de las cargas están conectadas con Norteamérica, lo que demuestra el grado de dependencia de nuestro país con esta economía considerada como una de las más importantes del mundo, siendo aprovechada por las ventajas que ofrece la cercanía, en tanto que con Centro y Sudamérica, se tiene un 17.2%, superior al resto del mundo, que encabeza Europa con 9.8%, seguida del Caribe con 6%, Asia con 5.4% y África con 1.0%.

7.4. Hinterland

En el siguiente mapa, podemos apreciar el alcance en el territorio nacional que representa la zona de influencia al puerto de Tampico, pero que también es compartido por el puerto de Altamira en Tamaulipas, y los puertos de Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos, localizados en el estado de Veracruz, que en la medida que sus sistemas carreteros y ferroviarios se enlacen con otros, incrementarán su presencia en regiones más alejadas del territorio como resultado de su interconexión. Independientemente, de que está por iniciar

operaciones el primer puente marítimo denominado Nafta Gulf Bridge, entre los puertos de Veracruz y el de Mobile, Alabama.

Mapa: Hinterland al puerto de Tampico



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo 2006-2011

Como se ha comentado, en el estado de Tamaulipas, se localizan dos de los más importantes puertos del país, y es precisamente por su importancia, que entre ellos se ha promovido una marcada competencia por el manejo y control de los productos que ingresan o salen del país, de ahí que en el presente capítulo habrán de identificarse los beneficios que les favorecen, derivados de las actividades portuarias reflejadas en su área de influencia: conocida como hinterland.

Es particularmente importante señalar, que la ciudad y puerto de Tampico se funda en el año de 1823 por instrucciones de Don Antonio López de Santa Anna, pero es hasta el año 1922, cuando se constituye como tal el Gremio Unido de Alijadores, S.A. de R.L., que por su historial y desempeño en forma ininterrumpida, ha merecido amplios reconocimientos en materia de: calidad de su gestión, ausencia de huelgas, ritmos elevados en las operaciones tanto de carga como de descarga y, por la disminución de robos que en buena medida contribuyeron al beneficio de importadores y exportadores.

La zona de influencia al puerto es extensa debido a su cercanía con la Ciudad de México, localizada a 468 kilómetros, Monterrey (530 kilómetros) y la frontera con Estados Unidos de Norteamérica (492 kms). Este puerto fluvial está

ampliamente comunicado a través de sus enlaces: carretero y ferroviario, que sin ser de lo mejor, le conectan con los principales centros productivos industriales y agrícolas ubicados en los estados de Aguascalientes, Coahuila, Estado de México, Guanajuato, Jalisco, Nuevo León, San Luis Potosí, Tamaulipas, Veracruz, Zacatecas así como con el Distrito Federal (Plan Maestro, 2006-2011)⁴.

Como puede constatarse en los cuadros estadísticos (importación/exportación) correspondientes, el puerto de Tampico movilizó a través de sus instalaciones, importantes volúmenes de carga año con año a todos los destinos mencionados, no obstante enfrentar las limitaciones propias de un puerto fluvial, tales como: azolve en el canal de navegación que exige constante dragado para alcanzar el calado exigido por embarcaciones cada vez más grandes, y que impacta los costos portuarios en perjuicio de los usuarios. Por otro lado, la falta de buenas conexiones carreteras y un sistema más moderno en materia ferroviaria, evita que coadyuven favorablemente con los flujos comerciales, disminuyendo los tiempos de traslado y fletes, como resultado de una mayor productividad. Desde luego que para alcanzar una elevada productividad, es necesario incorporar además de una gestión de calidad, un sistema ferroviario modernizado que responda a la intermodalidad, independientemente de la construcción de corredores y puertos secos, que redimensionen el hinterland portuario, con el fin de favorecer la competencia entre puertos.

En este marco, las autoridades encargadas de la dirección de los puertos de Tampico y Altamira, han venido implementando diferentes estrategias operativas y mercadológicas, con el fin de responder a la dinámica del mercado a través de cambios en la gestión que impacten favorablemente al área de influencia al puerto que merecen un análisis por separado, y determinar si las modificaciones responden estrictamente al impacto de las nuevas redes de comunicación, o bien, si se transforman por cambios en la producción nacional derivada de la llegada de nuevas empresas extranjeras que, capitalizando las

⁴ PLAN Maestro de Desarrollo 2006-2011.

ventajas comparativas que oferta el país, contribuyen a la modificación de la zona de influencia.

7.4.1. La zona de influencia del puerto

Hasta hace relativamente poco tiempo, en nuestro país, algunos de los puertos redujeron su actividad competitiva como consecuencia de los pobres y espaciados apoyos recibidos del gobierno federal. Esta situación contribuyó a la debilitación de su imagen en un mercado cuyo dinamismo exige más infraestructura, equipamiento, capacitación y facilidades administrativas, con la finalidad de evitar o limitar los puntos de rompimiento en la cadena de transporte, para constituir enlaces nacionales e internacionales más fluidos.

En esa fase, como menciona Bird (1971)⁵, el puerto estableció limitados vínculos con el exterior, se cerró a su “foreland”, es decir, a su zona de influencia externa y, al proceder de esta manera, debilitó simultáneamente su “hinterland” o zona de influencia interna. Esta situación dio paso al calificativo de frontera rígida para puertos que se caracterizaban por romper la cadena de acciones por su poca participación en el ambiente cosmopolita de intercambio de productos y de nuevas ideas, en relación con el avance tecnológico y cambios mundiales impulsado por un sistema de redes comerciales.

Es posible que en el caso del puerto de Tampico, las actividades para promocionarlo no resultaran o fueron lo suficientemente atractivas para colocar al puerto como un importante nodo que direccionara los flujos de carga, no sólo a los destinos dentro del hinterland, sino que capitalizando los beneficios de la infraestructura carretera o ferroviaria, impulsará sus desplazamientos hacia otras latitudes.

En este contexto, la falta de infraestructura, nuevos espacios, equipo, sistema de comunicaciones, etc., lejos de crear, desarrollar y fortalecer muchos de estos enlaces, los debilitaron cuando el puerto más requería de su impulso, ya que la información que se conocía en el mundo portuario le ubicaba como punto terminal donde las mercancías permanecían largo tiempo detenidas, así como un

⁵ BIRD, J. (1971). *The gateway concept. En Seaports and seaport terminals*. Hutchinson University Library. London. UK.

lento recorrido hasta el destino final, con la correspondiente desvinculación de los intereses de importadores y exportadores; en otras palabras, el puerto estaba considerado como punto de quiebre en el flujo de las mercancías hacia y del interior hacia el exterior.

De esta forma, el puerto perdió importancia, su actividad como lugar de inserción de nuevas redes se debilitó, los flujos se “adelgazaron” o “redireccionaron” y los contactos fueron reducidos. Para investigadores como Yanes (2002)⁶, la debilidad de los enlaces terrestres entre la costa y el interior hasta bien entrado el siglo XX, es muestra de este proceso en algunos países de América Latina, al que no se ha podido sustraer el puerto de Tampico.

En lo político, desde los ochentas, la tendencia fue privilegiar a los puertos industriales pero no a puertos tradicionales como Tampico, que vio seriamente limitadas sus oportunidades para crecer y aumentar su infraestructura para hacer frente a las exigencias del mercado, en materia de equipamiento técnicamente adelantado; de manera que las mercancías tuvieran un tránsito más expedito, gracias a procesos modernizados y controles más dinámicos, de la mano con una moderna conectividad carretera y ferroviaria.

Para un grupo de expertos de la UNCTAD, los puertos no desempeñaban un papel importante en la economía de un país cuando el desarrollo de éste, dependía sobre todo de los mercados nacionales (UNCTAD: 1992.)⁷. Esta situación, que aclara la actividad del puerto para establecer o mantener fuertes vínculos comerciales y territoriales con su región inmediata, no lo hace con procesos productivos y comerciales de regiones interiores más alejadas. Esta tendencia se vio reforzada por la falta de integración de los sistemas de transporte y escasa inversión viaria (carretera y ferroviaria) que impedía establecer redes continuas de flujos “puerta a puerta” que son el sustento del éxito del intermodalismo.

⁶ YANES, Luis, Álvarez Daniel: “*Los puertos y su vinculación entre lo local y lo global*”. Revista Litorales. Año 1, n°1, noviembre de 2002. ISSN 1666-5945.

⁷ UNCTAD (1992), *La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación*. Informe de la secretaría de la UNCTAD. Comisión del transporte Marítimo. Grupo Intergubernamental Especial de Expertos en Puertos. Naciones Unidas.

En este marco, el “hinterland” resultaba restringido y prácticamente cautivo por las dificultades de accesibilidad; baste recordar que en el caso de Tampico, las unidades transportadoras de productos del interior, necesariamente pasaban por el centro de la Ciudad, lo que tenía sus cuotas de tiempo y costos, pero como el transporte (viejo) era utilizado por clientes con actividades localizadas en las cercanías a la terminal portuaria, ello les representaba ciertas ventajas económicas y estabilidad, pero también una pobre relación comercial con el ámbito regional.

Para Wallerstein (1996)⁸, la reestructuración de la economía y la búsqueda de un nuevo modelo de acumulación, apoyado en los recientes avances científico-técnicos, propició la fragmentación de la producción a nivel mundial, diversificando la localización de las etapas que integran el proceso productivo, con la finalidad de encontrar ventajas para cada una de ellas. Esta vía, complementada con la apertura comercial y la desregulación económica de los países periféricos, reclaman del puerto nuevas características que le ubiquen como parte de un contexto no sólo dinámico sino creativo. Por lo tanto, si el país no podía mantenerse al margen de estas acciones, el puerto tampoco estaba en condiciones de hacerlo, no obstante que las necesidades presupuestales reflejaban importantes reducciones.

En este marco de limitaciones presupuestales, las autoridades portuarias decidieron otorgar la administración de los puertos a empresas particulares, de tal manera que se impulsarán inversiones y se apoyaran actividades para promover al puerto, a través de la realización de visitas a los principales centros demandantes de productos importados y estados exportadores por excelencia. Este programa de visitas, promovería las ventajas que el puerto otorgaba para apoyar procesos que constantemente se redefinían, dando paso a una nueva zona de influencia que se reconfigura como parte de la nueva geopolítica mundial.

⁸ WALLERSTEIN (1996) *Después del Liberalismo*. Ed. Siglo XXI, México.

7.4.2. El nuevo hinterland del puerto

Teóricamente, la apertura comercial constituyó la oportunidad para que el puerto de Tampico interactuara a nivel global y tomara decisiones tendientes a destrabar los problemas que alentaban el paso de las mercancías a través de sus instalaciones. A estas acciones se sumaron los transportistas, estableciendo mecanismos para que las terminales marítimas se convirtieran en nodos de transferencia, eliminando la ruptura de carga y creando la posibilidad de que las terminales respondieran en forma nodal a la transferencia de flujos hacia y desde las regiones interiores del país.

A diferencia del período en que las autoridades portuarias realizaban pobres esfuerzos para superar algunas de las deficiencias que encarecían las actividades en los puertos, en la actualidad, el nuevo enclave globalizado no es más una terminal como lo explica Fossey (1997)⁹ sino, centros de procesamiento, distribución e integración de cadenas productivas fragmentadas internacionalmente. De tal manera que para ajustarse a este perfil del puerto moderno, ha sido fundamental realizar acciones integradoras a nivel sectorial, además de ampliar la zona de influencia con el soporte de puertos secos o la creación de corredores como parte de los modernos sistemas intermodales de transporte e información.

Es por lo tanto, el intermodalismo el que tiene que ver con la integración de los diversos modos de transporte, en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos de transporte marítimo y terrestre, son coordinados e integrados en un solo sistema o red, para eliminar las rupturas de carga. De esta manera, los productos fluyen entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor seguridad. Hoy es posible otorgar un Conocimiento de Embarque a un cliente que integra el transporte terrestre y el marítimo, con el servicio puerta a puerta en contenedores, considerado como otro elemento integrador en este nuevo escenario de redes de la distribución física de las mercancías.

⁹ FOSSEY, J. (1997). *Relay gold*. Revista Containerisation International, Vol. 30. N° 6, junio de 1997. Emap Business Communications. New Jersey. USA.

Recordemos que como parte del nuevo entorno, el contenedor adquirió mayor relevancia, ya que por sus características físicas está en condiciones de transportar mercancías muy variadas (carga suelta, partes, productos perecederos, vehículos...), y ello lo identifica como elemento clave en el intermodalismo que se deriva del transporte marítimo y los puertos. El invento del contenedor resultó ser un elemento básico que permite integrar las redes de transporte terrestre con las marítimas, en la medida que este embalaje puede ser movido por un camión, un ferrocarril o un barco, evitando las rupturas de carga en las terminales portuarias o interiores. Tales características tecnológicas, facilitan el traslado de los flujos de mercancías y la integración de procesos productivos fragmentados en el espacio. En otras palabras, el uso del contenedor permite articular a los puertos con regiones distantes del interior, a través de los servicios, puerta a puerta (H/H) o puerto a Puerta (P/H).

Antes del desarrollo del servicio intermodal y multimodal, era imposible desarrollar una red global de transportes, ya que la separación entre estos medios, impedía el desarrollo de los flujos “puerta a puerta” (fábrica en el país de origen hasta la planta en el país de destino). Es decir, no resultaba factible desarrollar la producción fragmentada e integrada, ya que los modos de transporte funcionaban de forma separada y los flujos, en el mejor de los casos, se ofrecían de “puerto a puerto” con vínculos territoriales de menor alcance y una limitada acción estructurante en la organización del espacio, situación ampliamente superada con la aparición y aceptación del contenedor.

Con el intermodalismo y la acción de los agentes sociales vinculados a las redes globales de carga y envío, se alcanzaron repercusiones de gran relevancia, ya que los extensos ejes integrados de comunicaciones y transportes desplegados a todo lo largo y ancho del territorio, han consolidado una de las principales fuerzas estructuradoras del espacio en la actualidad.

El puerto de Tampico no ha permanecido ajeno a este modo de transporte y muchas acciones realizadas por las autoridades dan constancia de ello, pero aunque su penetración ha contribuido a modificar las conexiones espaciales, otros factores, como el político y el físico, contribuyeron de manera importante para que

el puerto no se haya incorporado oportunamente a esta nueva realidad mundial como fue, y desde luego ha sido, lo deseable.

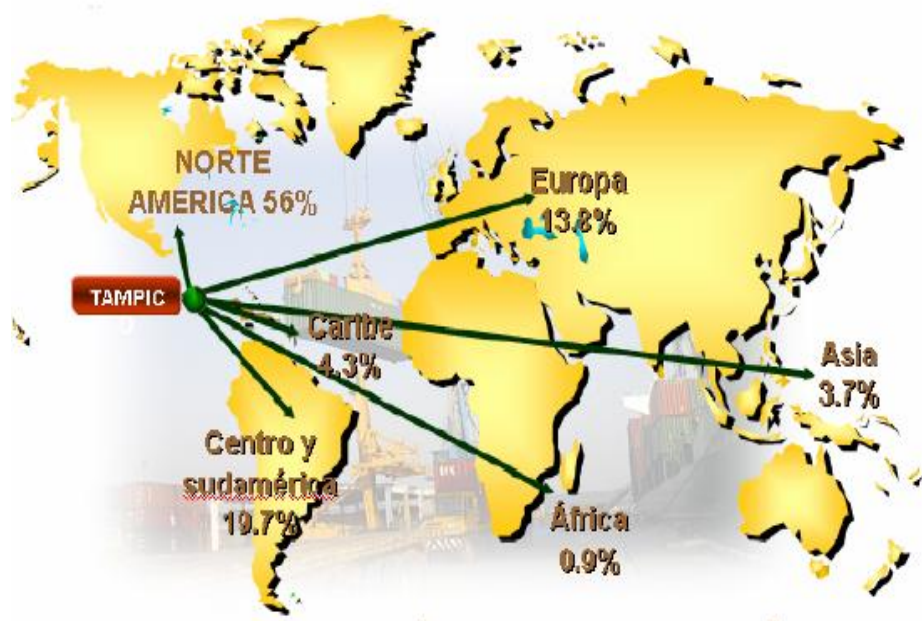
Por lo tanto, las limitaciones que presenta el puerto de Tampico no le permiten competir con puertos más dinámicos que, al ampliar su vinculación territorial a través de la expansión de sus zonas de influencia, invaden y disputan las áreas tradicionales de puertos vecinos. En este contexto, las autoridades portuarias tampiqueñas han venido postergando su participación en el intermodalismo, ya que las mejoras físicas en materia de accesibilidad territorial que propician la conformación de hinterlands ampliados cada vez más competitivos, no se logran con la fuerza y constancia que reclama la competencia interportuaria en el estado, donde campea la falta de voluntad para lograr sinergias entre los puertos de Tampico y Altamira.

Actualmente, el puerto de la integración en redes, es aquel que se caracteriza por movimientos rápidos a diferencia de los tiempos lentos que determinan a los puertos tradicionales, y que les margina de esta realidad. Tampico, no obstante sus limitaciones, se revaloriza como espacio, como lugar diferenciado e incluso como región, en la medida en que se agilizan los movimientos de tránsito, de la mano con cambios en la burocracia administrativa que se espera impacten favorablemente los tiempos de carga, descarga y traslado. En este sentido, las nuevas exigencias determinarán si tales cambios fueron efectuados en tiempo y forma.

7.5. Foreland.

En el siguiente mapa se presentan los principales destinos de las cargas que salen a través del puerto de Tampico, sobresaliendo nuestra enorme dependencia de la Economía Norteamericana, que como se aprecia representa un 56% de las cargas de exportación, seguida en orden de importancia por países del sur de América latina, con 19.7%, área del Caribe, con 4.3%, países de la Unión Europea con 13.8%, África con 0.9% y países de Asia con 3.7%.

Mapa del Foreland del puerto de Tampico



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo 2006-2011

El término Foreland se refiere específicamente al área complementaria de un puerto conectada a éste por barco, es decir, al conjunto de áreas desde donde se atraen las importaciones y se distribuyen las exportaciones. Aunque en un sentido más amplio puede aplicarse al conjunto de territorios (países, ciudades, regiones) con los que se encuentra conectado otro territorio.

Explicado el término, estaremos en condiciones de determinar que el foreland al puerto de Tampico, lo constituyen todos aquellos países localizados en otras latitudes con los cuales se mantiene un contacto, sea éste a través de las exportaciones realizadas desde nuestro país, o de las importaciones provenientes de ultramar con destino a México.

Desde luego que este concepto al igual que el correspondiente al hinterland, se han venido ampliando o modificando, como consecuencia de las nuevas relaciones comerciales establecidas en principio, a través de alianzas que nodalmente les coloca en contacto con espacios geográficos otrora poco alcanzables, y que gracias a este sistema de redes, entra de inmediato a formar parte del alcance que une a Tampico con el resto del mundo.

7.6. Los tipos de carga.

Los principales productos operados a través de Tampico son: derivados del petróleo, acero en distintas presentaciones (lámina, ángulos, palanquilla, placas, tubos, vigas estructuras, chatarra de acero), madera, cemento, clinker, concentrado de zinc, de cobre, fluorita grado ácido y metalúrgico, carbón coke, roca fosfórica y bentonita, mismos que son distribuidos o transportados a través de:

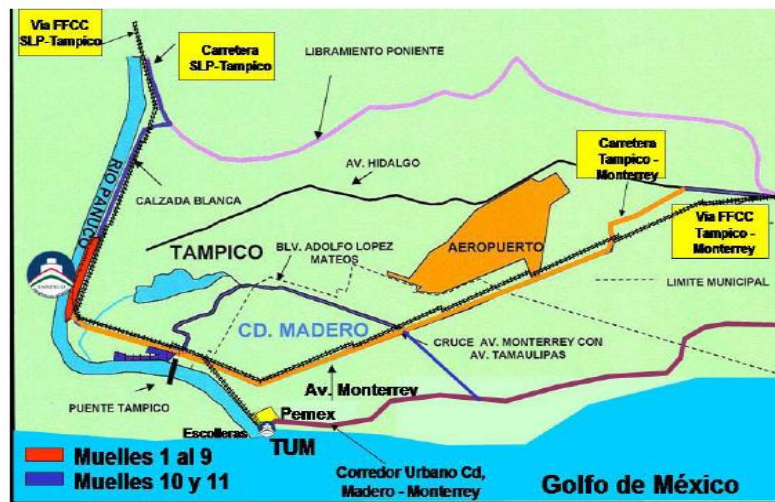
Transporte Carretero: La zona conurbada donde se encuentra ubicado el puerto tiene comunicación por medio de carreteras dentro de su zona de influencia económica, en las siguientes rutas:

- Tampico-Monterrey con ramales a Saltillo, Torreón, Durango y Monclova.
- Tampico-San Luis Potosí con ramales a Querétaro, Aguascalientes, Guadalajara, Manzanillo y Lázaro Cárdenas.
- Tampico-México con ramales en Toluca
- Tampico-Matamoros y Reynosa.

En el siguiente mapa podemos apreciar el trazado de las carreteras a través de las cuales, el puerto de Tampico se conecta con las ciudades de su hinterland pero que, en buena medida, requieren de importantes inyecciones de recursos para lograr elevarlas a los niveles exigidos por el comercio internacional, de manera que se cumpla con un desplazamiento más ágil, seguro y más competitivo.

Hacia el norte del país, el puerto podrá competir desplazando mercancías, porque las carreteras sin ser de lo mejor, presentan mejores condiciones que las vías que conectan con el centro y occidente del país, que encarecen sustancialmente los fletes como consecuencia de los peajes (costos de casetas), los costos del combustible (diesel) y los derivados de sobornos para evitar detenciones en las ciudades y municipios por los cuales se transita.

Mapa Carretero del puerto de Tampico



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo 2006-2011

Transporte Ferroviario: El puerto está comunicado por rutas ferroviarias con los principales destino del Noreste y Centro del país, así como con puertos del litoral del pacífico, donde se ubican los principales corredores industriales, centros comerciales y enlaces multimodales, como se aprecia en el trazado de sus corredores.

- Corredor ferroviario Tampico-San Luis Potosí-Aguascalientes.
- Corredor ferroviario Tampico-San Luis Potosí en enlace:
 - San Luis Potosí al norte con Saltillo-Monterrey-Nuevo Laredo
 - San Luis Potosí al Sur con Celaya-Querétaro-Distrito Federal
- Corredor ferroviario Tampico-Cd. Victoria-Monterrey-Torreón-Monclova-Piedras Negras.

Las vías ferroviarias en el país representan una importante cantidad de kilómetros que datan del Porfiriato, por lo que resulta necesario realizar un diagnóstico que identifique además de los problemas actuales, las áreas de oportunidad para el tendido de vías, de la mano con una planeación financiera que garantice el recurso para que el ferrocarril responda a la nueva realidad en materia de transportación de cargas, sabedores que en la actualidad, se demanda un servicio rápido, confiable y competitivo, como el otorgado por este modo de carga que en nuestro país, en su momento, constituyó una importante alternativa

para el desplazamiento de cargas entre los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y el de Salina Cruz, Oaxaca. De reactivarse este proyecto, se contaría con un enlace ferroviario muy importante y económico para competir con el canal de Panamá, en el desplazamiento de mercancías hacia los países de la Cuenca del Pacífico y viceversa.

Mapa: Ferroviario, puerto de Tampico



Fuente: Plan Maestro de Desarrollo 2006-2011

Las empresas ferroviarias vinculadas al puerto de Tampico son: Transportación Ferroviaria Mexicana hoy Kansas City Southern (TFM-KCS) y Ferrocarril Mexicano (FERROMEX). TFM-KCS atiende el entorno portuario de Ciudad Madero y Tampico, en tanto que FERROMEX responde principalmente a las operaciones del puerto de Altamira.

Estas dos empresas cuentan con rutas diferentes para llegar a uno de los principales destinos de carga que es Monterrey, recorriendo la primera 940 km. y la segunda 523 km. Esto significa que el operador ferroviario con ruta corta (FERROMEX), quede sujeto a una serie de condicionantes para obtener el derecho de paso a las diversas terminales del puerto de Tampico. Se espera que en el corto plazo, como resultado de sus acercamientos, las relaciones entre ambas empresas puedan redefinir las condiciones que más les favorezcan en materia de uso de las instalaciones de la otra empresa.

7.7. La navegación de cabotaje: tipos de carga, origen y destino, hinterland y foreland.

La navegación de cabotaje abarca el litoral del Golfo de México y es realizada tanto por embarcaciones nacionales como de bandera extranjera, que cubren esta franja del territorio nacional casi en su totalidad, ya que recorren puertos localizados en el estado de Tamaulipas como el Mezquital, la Pesca y el puerto de Tampico; en el estado de Veracruz, el puerto de Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos, así como los ubicados en los estados de Campeche, Camp, Quintana Roo y Progreso Yucatán. Dentro de las cargas que por su importancia tiene la mayor representatividad, tenemos las derivadas del petróleo, el cemento, la pesca y las correspondientes al suministro de plataformas petroleras.

De conformidad con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (2006/2011), el total de las cargas de cabotaje operadas entre Tampico y los puertos arriba mencionados durante el ejercicio correspondiente a 2005, ascendió a la cantidad de 5 millones 382 mil toneladas que, en relación con el año anterior (2004), representaron un incremento del 88% y el 46% del total de cargas operadas por el puerto durante este año. Esta información, por su importancia resulta muy reveladora al tratar de identificar una nueva vocación del puerto.

7.8. Infraestructura.

Tanto la Administración Portuaria de Tampico (APITAM), como las dependencias anteriores a la aparición de este organismo, así como el Operador del puerto, vienen realizando gestiones y acciones para mantener una infraestructura capaz de responder a las exigencias de antiguos y nuevos clientes, siendo esta razón, por la cual se ha considerado importante recapitular en forma detallada la infraestructura y el equipo con que cuentan estas importantes terminales públicas.

Actualmente, el puerto de Tampico cuenta con 2 terminales de uso público, la correspondiente al Recinto Fiscal Autorizado con nueve tramos, y los muelles 10 y 11, conocidos como ex metales y minerales. Para la atención de las

embarcaciones comerciales, las terminales cuentan con nueve posiciones de atraque para barcos de hasta 32,000 Toneladas de Registro Bruto (T.R.B), 220 metros de eslora, 32 metros de manga y 9.75 metros de calado. Por su parte, de conformidad con la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (2006), el puerto cuenta con 5,248 M2 de cobertizos y 115,767 M2 de bodegas, que constituyen una de sus fortalezas en relación con el puerto de Altamira para el manejo de carga general fraccionada.

La distribución de los muelles en estas dos terminales públicas, así como la capacidad actual de almacenamiento y los tipos de cargas operados se aprecia en el cuadro que se presenta a continuación:

Terminal	Longitud de Atraque (m)	Posiciones de atraque	Capacidad actual de almacenamiento	Tipo de carga
Recinto Fiscal	1,490	9	2,088,731 ton/año	Carga Gral. y Conts.
Muelle fiscal 10 y 11	576	2	2,012,000 ton/año	Carga Gral. y Mineral

Fuente: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo/ Apitam 2006.

Una de las graves limitaciones que presenta el puerto, está constituida por su falta de calado, limitante que se ha traducido en una importante desviación de embarcaciones mayores hacia puertos como el de Altamira y el de Veracruz y, con ello, de importantes cargas que históricamente eran captadas por este puerto tanto a la salida como a la entrada al país.

Esta situación pretende ser revertida, a través de nuevos estudios y cuantiosas inversiones que buscan dotar al puerto de mayor profundidad en el canal de navegación (calado), además de una ágil gestión de calidad, con la finalidad, de que algunas cargas retomen a este puerto como la vía para su desplazamiento y otras le consideren como una opción viable y competitiva.

Áreas de navegación

Cadenamiento	Profundidad	Ancho de plantilla
Km- 0 al km. 9	10.6 metros	100.0 metros
Km. 9 al km. 14	10.6 metros	100.0 metros
Km-14 al 19	9.15 metros	60.0 metros

Fuente: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo/Apitam 2006.

En cuanto a áreas en las terminales públicas para almacenaje de mercancías cerradas (almacenes) o abiertas, plazuelas, cobertizos y patios, el puerto de Tampico oferta para el beneficio de los usuarios, las siguientes áreas de almacenamiento.

Áreas de almacenamiento		Obras de protección	
Cobertizos	5,248 m2		
Bodegas	29,560 m2	Escollera Norte	1,340 m.
Recinto Fiscalizado	43,770 m2	Escollera Sur	1,445 m.
Metales y Minerales	42,437 m2	Espigón	185 m.

Fuente: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo/Apitam 2006.

Desde luego que un puerto, debe también contar con el equipo especializado requerido para realizar las maniobras que trasladan las mercancías de la zona de almacenaje hasta el costado del buque y/o a bordo de las embarcaciones y viceversa, y para el caso que nos ocupa, el operador ofrece el apoyo del siguiente equipo:

Equipo	Cant.	Equipo	Cant.
Tractocamiones 15-30 tons.	47	Tractores de arrastre 20-25 tons.	24
Tractor ferroviario 1300 ton.	6	Camiones volteo 7-12 m3	9
Plataformas 20-30 ton.	67	Banda Transportadora Móvil 300	4
Almejas 1-3 tons. HR	44	Cargador frontal 1,3-3,0 m3.	15
Tolvas 1-3 3.0m3	nd	Auto Grúas de 100-150 tons	3
Auto Grúas de 50-100 tons.	6	Auto Grúas de 25-40 ton.	2
Grúas de vías de 25-35	2	Montacargas 20,000 a 40,000 lbs.	12
Montacargas 10,000 a 20,000 lbs	7	Montacargas 4,000 a 10,000 lbs.	58
Montacargas porta contenedores 35-60	4	Pala mecánica 1,3 tons.	7
Basculas 75 tons.	1	Autotankes 10,000 m3	2
Lancha para pilotos 8 plazas	3	Grúa Móvil Gottward 74-104 tons.	1

Fuente: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo/Apitam 2006.

Además, siendo una parte muy importante para la asistencia ofrecida a las embarcaciones durante las maniobras de atraque y desatraque, el puerto cuenta con remolcadores que realizan esta importante labor de apoyo a los buques que escalan el puerto.

Unidades	Caballos de fuerza
2	4,352 H.P.
2	4,200 H.P.
1	3,200 H.P.

Fuente: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo/Apitam 2006.

Además de lo anterior, se ofertan una serie de servicios adicionales que, por su importancia, son parte del encadenamiento de actividades y acciones que impactan favorablemente al puerto y a la ciudad, al estar relacionado con el empleo que se genera y por el efecto multiplicador del gasto que se realiza para la carga o descarga de las embarcaciones que escalan regular e irregularmente este puerto, que son entre otros, los siguientes:

Servicios	
Muelle	Remolque
Almacenamiento	Renta de equipo
Maniobras de carga y descarga	Lanchaje
Amarre/desamarre de cabos	Lavandería
Suministro de combustible	Avituallamiento
Servicio de buques	Báscula
Recolección de basura	Pilotaje
Servicio de comunicación	Fumigación
Telefonía bancaria	Reparación de embarcaciones
Atraque	Suministro de agua potable

Fuente: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo/Apitam 2006.

Pero si hemos venido relacionando la infraestructura del puerto y los servicios que oferta, no podemos dejar de mencionar a quienes hacen posible esta actividad secuencial, que son los armadores, fletadores u operadores de buques, que regularmente escalan el puerto atendiendo servicios de cabotaje, gran cabotaje y rutas transoceánicas, que unen a Tampico con importantes puertos de América Latina y el resto del mundo (como se aprecia en el cuadro) y desde luego los servicios irregulares (trampas), siempre dispuestos a transportar cargas que por su volumen y destino justifiquen la renta de buques, por viaje o tiempo determinado, a favor de actores (charters) que participan activamente promoviendo a estas embarcaciones que de muchas formas favorecen la transportación y la realización de las operaciones. Asimismo, de quienes se

benefician con la recepción oportuna de sus mercancías y de las líneas navieras (regulares o irregulares) que realizan las importaciones y exportaciones en forma expedita y eficiente, para cumplir con los tiempos pactados y asegurar de esta manera nuevos contratos de transportación. Las líneas que escalan este puerto son entre otras las siguientes:

LINEAS NAVIERAS QUE ARRIBAN AL PUERTO DE TAMPICO			
LINEAS QUE ESCALAN EUROPA			
Línea Naviera	Destinos y rutas	Países que toca	Carga
H. Stinnes Lines	Amberes, Bremen. Bilbao, San Juan, Río Haina, Veracruz, Tampico	Rep. Dominicana, Puerto Rico, España, Alemania	Carga General y Contenedores
Anseática, Línea	Amberes, Hamburgo, Bilbao, Río Haina, Tampico, Veracruz, Cartagena	Alemania, Bélgica, España, Rep. Dominicana, Colombia	Carga General y Contenedores, Acero
Transea Transport USA	Civitavecchia, Nuevo Orleáns, Houston, Tampico	Italia, EE.UU.	Acero Inoxidable de importación.
Zim container Lines, CMACGM, Hapag Lloyd	Tampico, Río Haina, Pto. Príncipe, San Juan Kingston (conexión vía Kingston con: Río de Janeiro, Itaji, Santos, Fortaleza	Jamaica, Pto. Rico, Rep. Dominicana, Haití, Brasil, Araba, Cuba, Colombia, Perú, Trinidad y Tobago, Australia, China, Corea del Sur	Contenedores y carga general
LINEAS QUE TOCAN AMERICA			
Associated Transport Line	San Juan-Río Haina, Pt. Everglades, Ptro. Cortes, San Nicolás, Point Lisas, Houston, Nvo. Orleáns, Tampico, Veracruz, Panamá, Esmeraldas, Guayaquil, Arica, Valparaíso, Antofagasta.	EE.UU., Ecuador, Rep. Dominicana, Trinidad y Tobago, Chile, Panamá.	Carga General/Contenedores , Madera.
BOSS Lines / Penant Servicios Marítimos, LTD.	Riío de Janiero- Angra- Praya Mole- Vitoria- New Orleáns- Houston- Veracruz- Tampico	Brasil, EEUU	Acero de Importación
Rio International Terminals	Antofagasta- Ikike- San Antonio -Canal de Panamá-Tampico- Veracruz	Chile, Panamá	Carga General: Cobre de Importación.
Línea Amazónica	Iquitos-Leticia-Manaus-	Perú, Brasil, EEUU,	Carga General

Peruana	Tolu- Barranquilla- Pto. Everglades- Houston- Tampico	Colombia	Importa.- Madera
Montemar Marítima (espacios compartidos con ZIM)	Buenos Aires-Montevideo -Santos -Tampico Kingston	Argentina, Uruguay, Brasil, Jamaica	Carga Gral. y contenedores
NAVESCO	Tampico- Veracruz- Progreso- Pto. Limón- Almirante- Chiriqui- Cartagena- Barranquilla- Houston- Nvo. Orleáns	Costa Rica, Colombia, EEUU, Panamá	Carga Gral: DMT, PVC, Zinc, Paneles Yeso, Fertilizantes
Dowa Line	Tampico- Cartagena- Pto. Cabello	Venezuela , Colombia	Carga Gral. Productos de Acero
Expedimar	Tampico - La Habana	Cuba	Carga Gral y Cont.: Palanquilla de Acero
Orica Export	Rio Haina- Kingston - Tampico- Esmeraldas- Samba Bonita- Pto España- Pto Cortes- Pto. Cabello	Rep. Dominicana, Jamaica, Ecuador, Panamá- Haiti- Honduras	Carga Gral. y Cont. Exporta Explosivos
SCM Line	Houston- Tampico - Cartagena 2. Pto. Ordaz- Tampico- Nvo. Orleáns- Ft. Lauredale.	Venezuela, Colombia, EEUU	Carga General, DMT, Ferrosilicon
Seabord Marine	Valparaíso - San Antonio- San Vicente, Arica- Callao - Venezuela- Houston- Tampico	EEUU, Perú, Chile, Venezuela, y Panamá	Carga Gral. Y Cont: Madera, cobre.
TBS Shipping Services	Mobile- Tampico - Veracruz- Cartagena- Pto. Cabello- Matanzas, Pto. Ordaz. 2. Santos- Rio Janiero- Sao Francisco Do Soul- Tampico- Veracruz- Mobile- Nuevo Orleans- Houston.	Colombia, Brasil, Venezuela, EEUU	Carga general y contenedores.
Naviera Armamex	Tampico - Coatzacoalcos -Progreso (Servicio de Cabotaje)	México	Carga Gral y Contenedores

Fuente: Administración portuaria Integral, Tampico 2006.

Hemos comentado, que un puerto sin un sistema carretero y ferroviario moderno y funcional, no participa ni participará activamente de las relaciones

comerciales que impulsan los procesos globalizados. Por lo tanto, en este contexto, gestionar oportunamente con las autoridades estatales y federales los apoyos correspondientes, permitirá crear una red que redimensione la conectividad del puerto con su área de influencia, de tal forma que ello impacte favorablemente los costos del traslado de las mercancías en sus trayectos hacia el interior o hacia el exterior.

El cuadro que se presenta a continuación, nos ofrece las distancias que existen entre el puerto e importantes ciudades del hinterland, a través del sistema ferroviario y carretero. Es importante mencionar que hacia el norte del estado, las condiciones son favorables sin ser de lo mejor, pero no hacia el sur y el occidente del país, que representa la parte geográfica, con la cual el puerto esta ligado históricamente, y que por la falta de una inversión estratégicamente planeada, no ha permitido que el puerto adquiriera la relevancia del pasado y enfrente una situación cada vez más difícil al trabajar por debajo de su capacidad instalada, generando importantes costos de mantenimiento; como ha sido expuesto a lo largo de esta trabajo

Distancias del Puerto a las ciudades principales (Kms.)

CIUDAD	CARRETERA	FERROCARRIL
Altamira	42	42
Matamoros	492	832
Reynosa	508	752
Monterrey	530	523
Saltillo	615	716
San Luis Potosí	399	446
Aguascalientes	567	654
Querétaro	538	666
Cd. Victoria	242	285
Pachuca	380	902
México, D.F.	468	921
Guadalajara	706	1002
Veracruz	506	1260

Fuente: Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo

7.9. El río Pánuco: calados, avenidas, etc.

Una de las formas como el puerto de Tampico se relaciona con su comunidad portuaria, está representada por la infraestructura, que en buena medida contribuye a favorecer una navegación segura a través del río, y al mismo tiempo, que una parte importante de la población (pendular) que habita en el norte de Veracruz (ciudad dormitorio), que trabaja en el sur de Tamaulipas, cruce el Pánuco a diario por las mañanas y retorne por las noches. Por otro lado, es indispensable mantener un canal de navegación dragado, para garantizar la seguridad de las embarcaciones tanto a la entrada como a la salida. Como ha sido comentado, las actividades derivadas de la operación de los buques, contribuyen a la generación de empleos en la zona que demanda parte de la mano de obra pendular mencionada.

Por su parte, el canal de navegación tiene apoyos y protección de una importante infraestructura que conforman dos escolleras; la Norte que se encuentra en la margen izquierda de la desembocadura del río Pánuco, con 1,340 metros de longitud, y la Sur ubicada en la margen derecha, con una longitud de 1,445 metros. Además de un espigón de 185 metros localizado aproximadamente a 100 metros de la escollera Sur.

El puerto cuenta también con un señalamiento marítimo integrado por un faro giratorio de 43 metros de altura, 12 balizas con luz destellante distribuidas a lo largo del canal de navegación y una boya de recalada, ubicada a 2 millas náuticas a partir de las escolleras mar adentro (Apitam, 2006)¹⁰, que son fundamentales para la realización de una navegación segura en el río

En relación con el río, tiene especial importancia proveer información en relación con las avenidas. Estas avenidas, posteriores a meteoros como ciclones, huracanes, tormentas tropicales o las temporadas de lluvias torrenciales, elevan sus niveles provocando con ello que eventualmente algún tipo de embarcaciones (de cierto tonelaje) no puedan salir ni entrar al puerto, salvo que la autoridad

¹⁰ Administración Portuaria Integral de Tampico, 2006.

portuaria lo permita, y cuando ello sucede, habrá de tenerse especial cuidado durante la navegación por la gran cantidad de palizada que es arrastrada aguas abajo, y que significa un peligro latente sobre todo para pequeñas embarcaciones, ya que la corriente no sólo arrastra palos o troncos, sino también cables, cabos rotos y otros materiales que fácilmente se enredan en las propelas. Cuando esto sucede, se generan importantes tiempos perdidos, específicamente durante el atraque o desatraque, hasta en tanto no se libren de estos materiales, que en ocasiones hacen necesaria la contratación de los servicios de buzos profesionales para su remoción y retiro del cauce del río.

En relación con las características del canal de navegación, en la actualidad se cuenta con una profundidad oficial de 32 pies hasta el kilómetro 14, mientras que a partir de este kilómetro hasta el 22, se cuenta con una profundidad natural del río que es de 28 pies.

7.10. Conclusiones.

El presente capítulo, clarifica a la luz de las estadísticas la posición histórica de Tampico para el período 1985-2005, tanto a nivel nacional como local, lo que nos permite observar en qué renglones el puerto se ha venido significando, como es el caso de la carga general fraccionada, los metales y minerales, sin restar la importancia que tiene desde luego el movimiento de otras cargas, como contenedores, el petróleo y sus derivados.

En la zona sur del estado de Tamaulipas, se encuentra localizada la Terminal Marítima Madero, que es un importante generador de exportaciones, importaciones y manejo de cargas de cabotaje, entre puertos localizados en el Golfo de México y, que desde luego, impactan muy favorablemente el total de carga operada por el puerto en conjunto.

Para el período en estudio 1985-2005, el puerto de Tampico a nivel país, operó del gran total nacional de carga general el 10.87%, dato que resulta muy significativo, ya que una parte importante de las cargas se distribuían en el hinterland cautivo del puerto, en tanto que para el manejo de granel agrícola,

obtuvo el 7.56%, para granel mineral el 5.90% y el 1.45% de petróleo y sus derivados.

Es decir, en el renglón carga general manejada por Tampico a lo largo del período de estudio (10 años), presenta una tendencia más o menos uniforme a través del tiempo con un promedio anual operado de 255 mil 700 mil toneladas que representó un promedio mensual de 21 mil 308, sin incluir los 3 millones 204 mil toneladas operadas en contenedores de 1995-2005, que representó un promedio mensual de 26 mil 700, por lo que estos dos rubros significaron un tonelaje promedio importante para el puerto.

Los resultados ofrecidos, dejan ver claramente que el puerto de Tampico es fuerte en el manejo de carga general fraccionada y minerales, pero no así en el manejo de contenedores, que como sabemos, fue un detonador muy importante de los cambios estratégicos registrados a nivel mundial que impulsaron la reconfiguración de los puertos y construcción de buques con características definidas para el traslado del contenedor que, al capitalizar las economías de escala, demandan de cambios tanto en las infraestructuras físicas portuarias, como en la administración y gestión comercial.

Se observa en el resumen presentado para el rubro de importaciones, que para el período (1985-2005) la carga general representó del total de las importaciones el 32.87%, seguida del petróleo y derivados con 25.36%, granel agrícola con un 25.15%, granel mineral con un 14.42% y otros fluidos como melaza con 0.37%. Los resultados reflejan claramente la vocación del puerto en el manejo de carga general fraccionada, seguida del manejo de graneles agrícolas y minerales, aunque se debe comentar que las cifras en relación con las importaciones de granos agrícolas, obedeció al hecho de que el puerto de Veracruz presentaba importantes congestionamientos que obligaron al desvío de muchos de los buques que transportaban granos hacia Tampico, para evitar pérdidas millonarias a los importadores que mayoritariamente estaban representados por Conasupo, empresa del Gobierno Federal. Por su parte, la importación de minerales ejerce en el peso estadístico un importante porcentaje.

El resumen de las exportaciones, nos informa de los siguientes resultados: para la carga general fraccionada un 20.95%, para contenedores un 4.46%, en el caso del grano agrícola, sólo 0.13%, situación que revela nuestra dependencia de este importante rubro; un 42.69% para metales y minerales, constituyéndose como el renglón más fuerte para el puerto como lo veremos más adelante, el 30.92% para petróleo y derivados, seguido del renglón fluidos con un 0.85%.

Al totalizar los porcentajes para los principales rubros en las cargas de altura, tenemos que en primer lugar se ubican los metales y minerales con un 67%, seguido de la carga general fraccionada con 64%. El petróleo y derivados con 56%, granel agrícola con 25%, contenedores con 6% y fluidos con el 1%.

Los resultados demuestran que el puerto debió especializarse en el manejo de carga general, metales y minerales, tomando en cuenta la apertura del puerto de Altamira en 1985. Por lo tanto, muchas acciones estratégicas pudieron planearse para implementarse en el mediano y largo plazo en relación con estos rubros, tales como: mejorar las instalaciones, sus accesos, la infraestructura, así como la adquisición de equipo más moderno, capacitación y más, considerando su importancia para el puerto y la generación de muchas de estas cargas en el hinterland tradicional.

Las acciones no prospectadas en relación con el futuro del puerto, en la actualidad difícilmente podrán desarrollarse con las ventajas visualizadas del pasado, ya que por una parte en Altamira, se estableció la empresa Cooper T. Smith, especializada en el manejo de metales y minerales, así como la empresa Altamira Terminal Portuaria, para el manejo de granel agrícola y, por si fuera poco, durante el presente año (2010) entró en operación una nueva empresa especializada en el manejo de acero, por lo que si algunas partidas importantes de este producto y sus derivados se movilizaban por Tampico, seguramente lo harán por Altamira, reduciendo aún más las oportunidades para la especialización del puerto e incrementado las posibilidades de orientarlo al Turismo o al cabotaje.

Resulta poco claro que las personas encargadas de la operación y dirección de empresas como el Sistema Portuario Tampico Altamira, el Gremio

Unido de Alijadores, las agencias de buques, las agencias aduanales, transportistas, etc., no hayan visualizado el derrotero que seguían acciones como la privatización portuaria y otras más, así como los nulos apoyos para confiscación o adquisición de áreas para el desarrollo de futuros espacios a favor del puerto, además de los escasos recursos para infraestructura, obras de conectividad, por mencionar sólo algunos.

Sin embargo, es necesario señalar que el calado que ofrece el río Pánuco, si bien representa una seria limitante para grandes embarcaciones que demandan áreas específicas, equipo especializado, etc., no lo es para buques del porte de 20,000 ó 24,000 ó 30,000 toneladas que actualmente escalan el puerto, aunque se debe mencionar que la condición de puerto fluvial representa ciertas limitaciones, por avenidas e inundaciones en períodos de lluvias o de huracanes, ya que si las avenidas son violentas, el puerto cierra sus operaciones para todo tipo de embarcaciones; por otro lado, si solamente fuera lluvia y esta es pertinaz, las operaciones se detienen para evitar riesgos derivados de operar en estas condiciones por falta de visibilidad. Como se observa, posibilidades para alcanzar alguna especialización las hay, sin embargo, el peso político de ciertas decisiones habrá de disiparse en el corto plazo, y mostrar la cara del proyecto que se apoyará, tomando en cuenta que por una parte vence la concesión otorgada al Gremio Unidos de Alijadores y se asegura que no le será renovada en su totalidad, lo que abre la posibilidad a otro u otros operadores para obtener una concesión que eleve la competencia entre ellos para beneplácito de los usuarios. Por otra parte, cobra cada vez más peso la idea de reorientar al puerto hacia actividades de corte turísticas.