

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 IV.

El Puerto de Tampico: aspectos físicos

4.1. Introducción

El puerto de Tampico se localiza en el Golfo de México muy cerca de dos de los más importantes puertos del país: el de Altamira, que en su calidad de puerto industrial ha resultado un importante corredor para las cargas de importación y de exportación generadas y demandadas en el norte del país, ubicado a casi a 50 kilómetros del primero; y el puerto de Veracruz, que guarda una excelente posición respecto a los centros de consumo y transformación de los productos importados por México. Por todo ello, el puerto de Tampico requiere de un trabajo concertado y de largo plazo entre las autoridades municipales y portuarias, de tal manera que con las aportaciones de todos los actores, se logren identificar aquellas áreas de oportunidad que favorezcan su futuro, y que al mismo tiempo requerirán de un trabajo estratégico debidamente planeado para su consolidación.

Durante 2006, el puerto de Tampico operó un total de aproximadamente 11.5 millones de toneladas de carga, entre las que destacan cargas de importación como: madera, chatarra, alambrón, planchón y carga general; así como cargas de exportación: cemento, ferromanganeso, fluorita, manganeso, concentrado de zinc, concentrado de plomo y, desde luego, cargas de cabotaje: petróleo y derivados, que son demandados en ciudades como San Luis Potosí, Monterrey, León, Jalisco, Estado de México y el Distrito Federal, con las cuales el puerto está conectado por carreteras y vías ferroviarias.

El puerto de Tampico es un puerto pluvial con un calado de 30.5 pies, que representa una seria limitación para las grandes embarcaciones, por lo que tanto, autoridades municipales como portuarias deben conjuntamente visualizar el tipo de actividades que se desean ofertar a quienes demandan los servicios ofrecidos que, fusionados con otros empresarios, han creado un sofisticado y novedoso sistema de redes. En este nuevo entramado mundial, para tener éxito, es básico

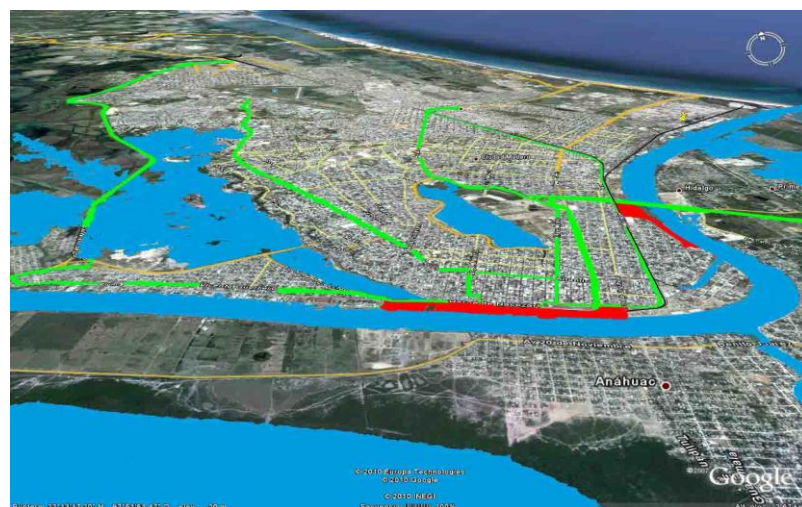
modernizar y adecuar tanto la infraestructura como el sistema carretero y ferroviario que representan sus arterias, además de mejorar las condiciones que presenta en materia de calado el río Pánuco, uno de los más caudalosos del país. Estas modificaciones permitirán la especialización o identificación de la vocación que el puerto de Tampico requiere para responder a las demandas de su hinterland, y en la medida de lo posible, ampliarlo con el fin de capitalizar los beneficios que reporta ser parte de un sistema nodal, así como los derivados de los Tratados y Acuerdos comerciales signados y ratificados por México.

4.2. Características generales

El puerto de Tampico, como se aprecia en la fotografía aérea (1), está localizado sobre la margen izquierda del Río Pánuco, en un recodo bordeado por las pequeñas lagunas del Chairel y el Carpintero, el río Tamesí y el canal de la cortadura, quedando Ciudad Madero de por medio a unos 10 kilómetros del mar (Sánchez, 1998)¹.

En el mapa se aprecia con claridad la ciudad de Tampico, resaltando en color rojo los espacios que ocupan las instalaciones portuarias, su conectividad (verde), ferrocarril (negro) y sistema lagunario (azul).

Fotografía: 1



Fuente: Propia a partir de imágenes del Google Earth. 2010.

¹ SÁNCHEZ, G.M (1998). *“Proyección Histórica de Tampico: Monografía”*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

Tampico es la cabecera del municipio y su único asentamiento urbano, sus coordenadas son: 22° 16' 00" latitud Norte y 97° 47' 00" longitud Oeste, en la llanura costera del meridiano de Greenwich, elevándose unos 12 metros sobre el nivel del mar. Por el Norte Tampico colinda con el municipio de Altamira, por el Sur con el de pueblo Viejo y, al Poniente, con el municipio de Pánuco; éstos dos últimos pertenecientes al estado de Veracruz. Su territorio cubre 69 km² que se extiende en forma lineal hacia el Norte y representa el .09 por ciento de la superficie de Tamaulipas (Sánchez, 1998)².

Siendo Tampico un puerto interior, ofrece abrigo seguro a los buques, aunque para ello sea preciso dragar constantemente su canal de navegación para mantener en todo tiempo su calado oficial de 10 metros, además de la obligada utilización para todos los buques que arriban o zarpan de remolcadores con pilotos que salen a encontrarlos y a conducirlos en su salida, hasta una distancia de seis millas mar afuera que es la recalada reglamentaria.

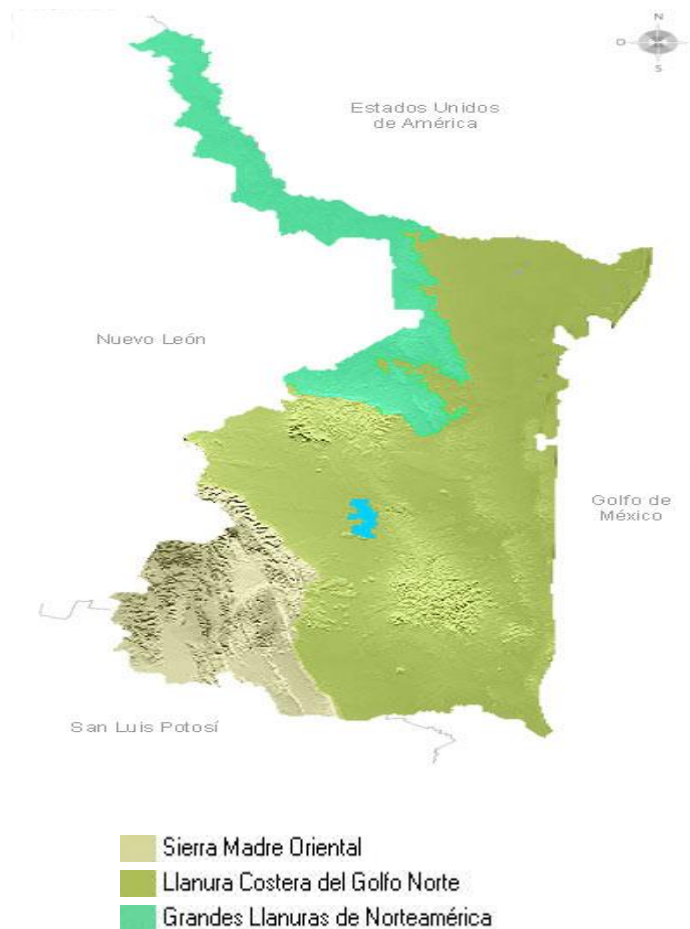
En relación con las entrada y salidas, podemos decir que con el tiempo se ha constituido como una práctica regular el hecho de que capitanes de embarcaciones que escalan regularmente este puerto, una vez autorizada su entrada por la capitanía y, previa comunicación del piloto asignado para su conducción, procedan de la zona de fondeo y encuentren al piloto entre las escolleras y la boya de recalada, lo que se traduce en mejores tiempos de travesía durante las entradas.

4.2.1. Topografía

En el siguiente mapa podremos apreciar, algunas de las características del estado de en relación con la posición del puerto de Tampico como parte de la llanura costera, que caracteriza en un importante porcentaje al estado de Tamaulipas.

² SÁNCHEZ, G.M (1998). *"Proyección Histórica de Tampico: Monografía"*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

Mapa: Topografía de Tamaulipas



Fuente: INEGI. Anuario Estadístico Tamaulipas, México, 2004.

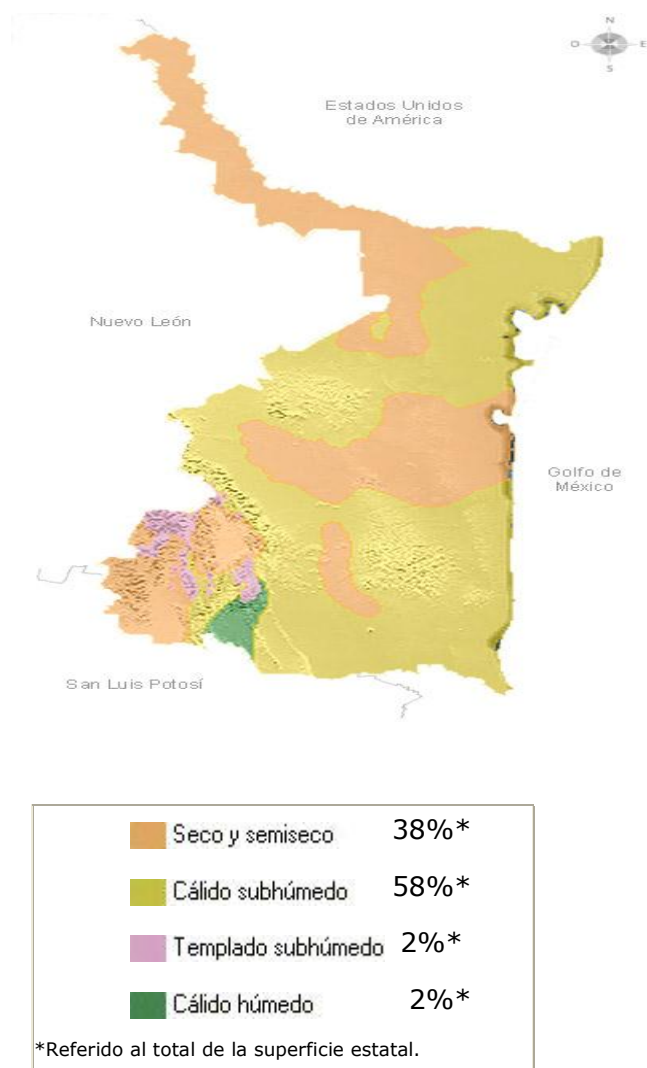
Tampico presenta una topografía sensiblemente plana, siendo sus riberas sólo un poco más elevadas que las mareas de los ríos y de los lagos circundantes, lo que con cierta frecuencia origina inundaciones de importancia en zonas bajas, o ubicadas en las márgenes de la ciudad y en las cercanías de los ríos y lagunas.

El centro de la ciudad y la planicie que lo continúa hacia el norte en línea recta hasta los límites de Altamira, son propiamente una meseta unida a las zonas ribereñas por pendientes suaves de unos 15 metros de elevación promedio (Sánchez, 1998)³.

4.2.2. Clima

Como se aprecia en el siguiente mapa, predomina en la ciudad y puerto de Tampico, el clima de tipo tropical subhúmedo cálido y extremoso, con lluvias durante el verano. La temperatura media anual es de 24 grados centígrados, con un promedio de 36.8 grados centígrados y de 9.7 grados centígrados para la máxima y mínima respectivamente, aunque han llegado a registrarse máximas absolutas de 46 grados centígrados y mínimas de 0 grados centígrados.

Mapa: del clima en Tamaulipas



FUENTE: Elaborado con base en INEGI. 2004. Carta de Climas 1:1 000 000.

³ SÁNCHEZ, G.M (1998). *"Proyección Histórica de Tampico: Monografía"*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

El cuadro de referencia (INEGI: 2004)⁴, establece que el 58% del estado presenta un clima cálido subhúmedo, el 38% presenta clima seco y semiseco en el Centro, el Norte y hacia el Suroeste del estado; el 2% es templado, subhúmedo en la región Suroeste y el restante 2%, presenta clima cálido húmedo localizado hacia el Suroeste.

En relación con la temperatura media anual, se establece que es alrededor de 23.5°C, y la temperatura máxima promedio que es de 22°C, se presenta en los meses de junio a agosto, en tanto que la temperatura mínima promedio que es de 10°C, se presenta en el mes de enero. Por cuanto se refiere a la precipitación media estatal, ésta es de 780 mm anuales, y la temporada de lluvias se presenta en verano en los meses que abarcan de junio a septiembre.

El clima, de acuerdo con la clasificación de Koeppen, modificado por E. García (1973)⁵, pertenece al tipo Aw1 (e) cuya definición es: Clima tropical subhúmedo con dos períodos de lluvias en el verano, separadas por un corto período seco. El subíndice w1, indica que el régimen de humedad es intermedio entre w0 y el w2 con un cociente Precipitación/Temperatura de 43.2 a 55.3, y un porcentaje de lluvia invernal entre el 5 y el 10.2% de la anual. La altura de la lluvia anual es de 1,042.94 mm. La precipitación del mes más húmedo es de 297.85 mm., en septiembre. La precipitación del mes más seco es de 16.83 mm., en febrero. La temperatura media anual es de 24.3° C.

Los vientos dominantes son del Sureste (suradas) durante la mayor parte del año; en el invierno es frecuente la presencia de los llamados “nortes” que consisten en corrientes súbitas de aire frío, originadas en las zonas de alta presión y baja temperatura que son característicos de las costas tamaulipecas. Los “nortes” son vientos fuertes o tormentas invernales causados por frentes fríos anticiclónicos que provocan la precipitación de gran parte de las lluvias anuales en invierno, las masas de aire polar causan una gran humedad y constantes

⁴ INSTITUTO Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2004).

⁵ E. GARCIA. E. 4 CETENAL, *Carta de Climas*, Hoja Tampico, esc. 1:500,000, Secretaria de la Presidencia, México, 1973

lluvias; su temporada abarca del mes de octubre a febrero (Yáñez-Aranciba et al: 1985)⁶.

En relación con la temperatura, la marcha anual registra dos valores máximos, uno apenas perceptible que se registra en los meses de abril y mayo, con valores medios de temperatura máxima de 28° C. Ambos valores coinciden con el doble paso del sol por el cenit del lugar. Las temperaturas medias mínimas ocurren en los meses de diciembre y enero por influencia del invierno astronómico. Los valores medios para estos meses son de 18° C.

Sin embargo, es necesario considerar que por su exposición a diferentes fenómenos atmosféricos, esta variable registre valores absolutos mínimos y máximos por debajo de los cero grados centígrados los primeros, y superiores a los 40° los segundos.

Por cuanto se refiere a la Precipitación, tiene un régimen de verano, por lo cual se inician en junio y culminan a finales de septiembre o principios de octubre. A partir del mes de septiembre, las circulaciones ciclónicas y monzónica se encargan de llevar lluvias abundantes y tormentas eléctricas con chubascos, lluvias torrenciales y precipitación de granizo en algunas zonas. El promedio de altura de lluvia del mes de septiembre es de más de 200 mm., y la precipitación durante 24 horas ha alcanzado esporádicamente el mismo valor absoluto.

Los ciclones constituyen los fenómenos meteorológicos extremos de la zona geográfica de Tampico, dos de ellos, durante el siglo pasado causaron desastres de enormes magnitudes en 1933 y en 1955 respectivamente. Es importante mencionar que estos meteoros no sólo conllevan vientos que llegan a superar en la actualidad con suma facilidad los 250 kms por hora, causando daños como: levantamientos de árboles, volcadura de vehículos, hundimiento de embarcaciones pequeñas, afectación de viviendas y cableado (energía eléctrica), además de fuertes lluvias y marejada que impide la salida expedita de las aguas de los ríos y, al taponarse la barra, eleva el cause y su nivel saliéndose y

⁶ YÁÑEZ-ARANCIBA, A. et al 1985, *Ecology of control mechanisms of natural fish production in the coastal zone*. Chap. 27:571:594 In: A. Yáñez-Aranciba (ed) *fish community ecology in estuaries and coastal lagoons and ecosystem*, 654 pp DR ® UNAM, México 1985 ISBN 968-8376-18-3.

formando un inmenso lago (Sánchez, 1998)⁷ afectando a las poblaciones marginadas localizadas en partes bajas y márgenes de río y lagunas.

4.2.3. Sistema Lagunario.

El trayecto inferior del río Tamesí, que constituye propiamente el *Valle del Tamesí*, termina en amplios vasos lacustres (Champayan, La Costa, La Tortuga, La Puerta, Altamira y El Chairel), lo que parece indicar que se trata de un río joven en proceso de formar un verdadero delta y, por tanto, digno de estudiarse a fondo antes de construir embalses, ya que regiones semejantes de otras latitudes lo han reclamado para la agricultura por formar cauces navegables cuyos aluviones se depositan en ambos lados, permitiendo que emerjan inmensas áreas que resultan aprovechables para el cultivo (Sánchez, 1998)⁸.

En el siguiente mapa se observa el sistema lagunario, incluido como parte de la Cuenca Baja del Río Pánuco de la que forman parte los vasos lacustres mencionados en el párrafo anterior y el río Tamesí.

Mapa: Sistema Lagunario de la Cuenca Baja del Río Pánuco



Fuente: Propia a partir de imágenes del Google Earth, 2010.

Durante el sexenio federal 1976-1982, se emprendieron una serie de trabajos para represar el Tamesí y crear algunos embalses en el sistema lacustre

⁷ SÁNCHEZ, G.M (1998). *"Proyección Histórica de Tampico: Monografía"*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

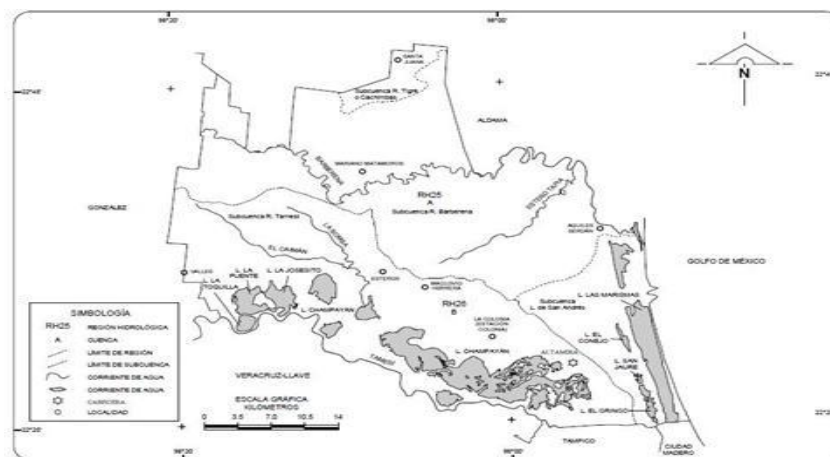
⁸ Idem.

de su valle, pero quedaron inconclusos, por lo que investigadores como Sánchez (1998)⁹ han sugerido analizarlos de nueva cuenta, a la luz de las actuales y nuevas condiciones climáticas, sobre todo si se recuerda y se toma en cuenta que, muchas de las acciones federales por desgracia, lejos de resolver los problemas como consecuencia de una política centralizada, han contribuido a la generación de enormes desequilibrios regionales.

4.2.4. Hidrografía.

Las Corrientes acuíferas que descienden de las serranías tamaulipecas y corren a lo largo del estado, tienen su origen en las altas cuencas nutridas fundamentalmente por las lluvias; las aguas describen un curso moderado al bajar entre valles y montañas. Al atravesar por la llanura costera del Golfo de México, el flujo de su curso inferior es lento y tranquilo. El crecimiento de los caudales en estos afluentes, se debe a la influencia de los ciclones que eventualmente transitan por el Golfo, dando lugar a intensos aguaceros (la entidad se ubica en una región ciclónica). La hidrografía estatal cuenta con aspectos sobresalientes tanto por el considerable caudal, número de ríos y arroyos, como por la riqueza de sus cuencas (INFDM: 2005)¹⁰.

Mapa: Hidrografía de Tamaulipas



Fuente: INEGI Marco Geoestadístico, 2000¹¹.

⁹ SÁNCHEZ, G.M (1998). *"Proyección Histórica de Tampico: Monografía"*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

¹⁰ (INFDM), 2005, Enciclopedia de los Municipios de México, Gobierno del Estado de Tamaulipas.

¹¹ INSTITUTO Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2000). XII Censo Cambridge MA INSTITUTO Nacional para el federalismo y el desarrollo municipal.

En lo que se refiere a la pendiente media entre la ciudad de Tampico y la línea de costa, es aproximadamente de 0.2 por ciento. Esta línea de costa se halla constituida por barras arenosas y dunas hasta de 20 metros de altitud. La pendiente media entre esta barra y la costa es de 2.7 por ciento en término medio al Norte de Tampico.

Esta inclinación persiste a lo largo de 12 Km., dentro de los límites del estado de Tamaulipas y se registra también en el arco de la costa, al Sur de la desembocadura del Río Pánuco donde se encuentran barras y cordones de dunas hasta de 15 metros de altitud.

Al Noreste de esta línea de costa y hacia ambos lados de la desembocadura del río, el terreno es de aspecto ondulado y deja unas depresiones que se transforman en pantanos y esteros de fondo somero. En la temporada de ciclones tropicales y, debido a las grandes crecidas de los ríos y marejadas, estos cuerpos de agua, temporales unos y perennes otros, funcionan como vasos de contención de azolves, lo cual impide la llegada de enormes volúmenes de sedimentos que acrecentarían el problema de dragado en la desembocadura del Pánuco.

4.3. Río Tamesí

Este importante río (15,735.2 km²) nace en Palmillas, Tamaulipas, donde recibe el nombre de Xingue, pero al pasar por Llera adquiere la denominación de Guayalejo, nombre que mantiene hasta el punto conocido como Estación Manuel, donde adopta el nombre de Tamesí, que conserva a lo largo de los últimos 150 kms., trayecto que resulta navegable para lanchones y chalanes, sirviendo de límite estatal entre Veracruz y Tamaulipas.

En el mapa que se presenta a continuación, se perfiló el recorrido del Río Tamesí que, hasta esta parte de la Cuenca Baja del Río Pánuco, forma parte del sistema lagunar hasta su desembocadura en este último.

Mapa: Sistema Lagunar y Río Tamesí



Fuente: Propia a partir de imágenes del Google Earth, 2010.

Este río, en su curso inferior, se encuentra bordeado por varias lagunas, formando una especie de delta. Para acortarlo y favorecer la navegación en 1847, se excavó el canal Americano que termina a poca distancia del Moratillo. Hasta la segunda década del siglo XX, el río Tamesí corría paralelo al Pánuco y se reunía con éste en la Isleta Pérez; pero con el azolve que extraían las dragas se cegó este cauce actualmente urbanizado (colonia el Cascajal), confluyendo ambos ríos desde entonces en el Moratillo al poniente de la ciudad, donde es salvado por dos puentes paralelos, uno para vehículos automotores, y otro para el ferrocarril que une a Tampico con el interior del país. Sumadas las dos corrientes, el Pánuco constituye uno de los ríos más caudalosos de México.

Además de numerosas vegas y esteros, el Tamesí tiene en las inmediaciones de Tampico acceso a varias lagunas, entre ellas: la del Chairel y la de Champayán, creando un sistema que actúa como regulador al recibir las aguas excedentes tanto de las avenidas, como de las que son represadas en la bocana en ocasión de fuertes marejadas. Esta regulación resulta insuficiente en los casos de precipitaciones como las que se presentan con los huracanes o tormentas

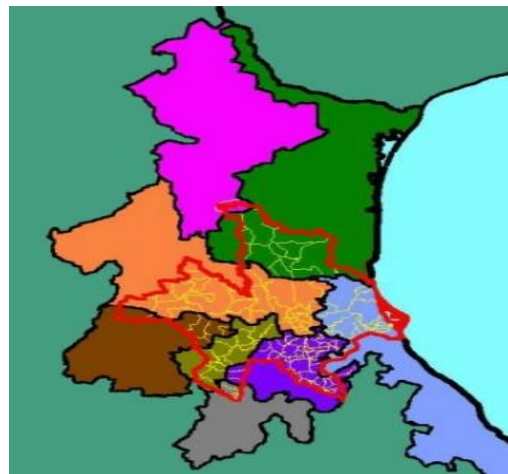
tropicales (Sánchez, 1998)¹², generándose importantes desbordamientos en zonas localizadas en las márgenes del río o lagunas.

Por la influencia de las mareas en la pleamar, el agua salada del Golfo penetra algunos kilómetros aguas arriba, ocasionando que frente a Tampico y un poco más allá del puente denominado “del prieto” el agua del Pánuco no sea dulce, sino salobre.

4.4. Río Pánuco.

La cuenca exorreica del Río Pánuco, que presenta la Comisión Nacional del Agua (Conagua), es una de las regiones hidrográficas más importantes del país, tanto por la superficie que ocupa: 84,956 km², que representa el 4 por ciento del área total de la república y conforma la Región Hidrológica 26. Esta cuenca que ocupa el cuarto lugar en la República Mexicana por el volumen de sus escurrimientos, le confieren el quinto lugar a nivel nacional con 73,549 Mm³ al año; pertenece a la vertiente del Golfo de México (CSVA, 2002)¹³

Mapa: Cuenca Baja del Río Pánuco



Fuente; Conagua, Consejo de Cuenca del Río Panuco¹⁴

¹² SÁNCHEZ, G.M (1998). “Proyección Histórica de Tampico: Monografía”, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

¹³ Consejo del Sistema Veracruzano del Agua (CSVA), análisis integral de los recursos hidráulicos en la cuenca del río Pánuco. http://www.csva.gob.mx/biblioteca/estudiosProyectos/en_proceso/Panuco/TDRPAN.pdf Consulta 28 de junio, 2010.

¹⁴ <http://www.ccrp.org.mx/conoce.html>, consulta 3 de Junio, 2010

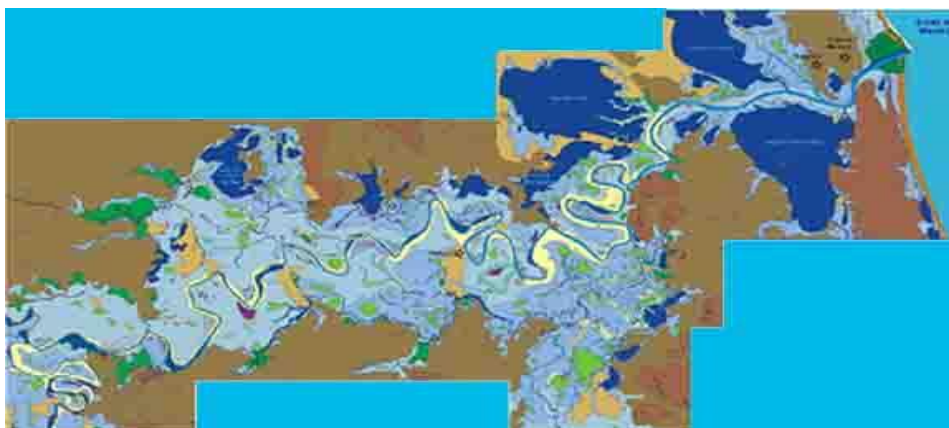
La cuenca comprende también, territorialmente, parte de las entidades federativas de Hidalgo, San Luis Potosí, Tamaulipas, Veracruz y pequeñas porciones de los estados de Querétaro, Guanajuato, México y Nuevo León.

Se encuentra limitada por las siguientes cuencas hidrográficas: al Norte la del Río Soto la Marina y la región de El Salado, al Oeste la del Río Lerma, al Sur la del Río Balsas y al Este de los Ríos Tuxpan, Cazones y Tecolutla.

El Río Pánuco tiene su origen en los Ríos San Juan y Tula, que después de un recorrido de 174 kilómetros recibe tal denominación hasta la confluencia del Río Tempoal, y desde este punto hasta su desembocadura en el Golfo de México, es conocido como Río Pánuco.

El largo recorrido del Pánuco como se aprecia en el siguiente mapa, nace en el desagüe del Valle de México con el nombre de Moctezuma, y pertenece a la vertiente atlántica o cuenca hidrológica del golfo, con una descarga anual de 16,500 millones de m³, tiene una extensión aproximada de 600 kilómetros y un recorrido de Suroeste a Noroeste, pasando a través de los estados de México, Querétaro, Guanajuato, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, San Luis Potosí y Veracruz, termina a 8 kilómetros de Tampico donde otro importante afluente denominado Guayalejo/ Tamesí lo alimenta.

Mapa: Del Río Pánuco



Fuente: Jorge L. Blanco, Rafael Aragón González, Instituto de Geografía UNAM¹⁵.

¹⁵ http://www.agua.unam.mx/assets/pdfs/academicos/ciencias_tierra/lopez_aragon.pdf. Consulta 3 Junio, 2010.

4.4.1. Calados.

Como se observa, el caudal del Río Pánuco en el estado de Tamaulipas, alcanza un importante nivel que hace posible el desplazamiento de embarcaciones de un importante tonelaje en los últimos 12 kilómetros, que es el área en la cual están distribuidos la mayoría de los muelles comerciales y privados, con excepción del muelle de Cementos Anáhuac localizado en El Prieto, Ver., y otras empresas establecidas aguas arriba, dedicadas al desguace de embarcaciones y reparaciones varias que requieren un calado entre 20 a 25 pies para el atraque de lanchones, barcasas o buques de menor porte.

Los buques con calados de 20,000 hasta 24,000 toneladas de desplazamiento pueden navegar en el Pánuco a lo largo de sus últimos 15 kilómetros con un calado máximo de 30 pies hasta el punto denominado El prieto, donde esta localizada la terminal de Cementos Mexicanos, y donde el calado disminuye hasta 25 pies. De este punto, el Pánuco es navegable aguas arriba para lanchones y chalanes de mediano tonelaje por otros 225 kilómetros, lo que nos indica que se trata de una caudalosa e importante arteria fluvial susceptible de ser explotada.

Una de las principales limitaciones que ofrece el puerto para la entrada/salida de embarcaciones de gran tonelaje o de buques portacontenedores de gran porte, está representado por el calado del río que, como se ha comentado, alcanza solamente hasta 30 pies o 30.5 con la mejor marea. Además del calado aéreo que está representado por la altura del puente que cruza el Pánuco y que une a los estados de Tamaulipas y Veracruz, que del espejo del agua al puente, tiene una altura de 50 y 53 metros con la marea media y baja respectivamente, representando una seria limitante para embarcaciones de gran calado (comerciales y de turismo). Este problema se agrava, ya que la sedimentación que acarrea el río además del desgajamiento de las márgenes, contribuyen a limitar el calado porque no hay protecciones en las riberas como antaño de tablaestaca hincada en las orillas, que contendían estos derrumbes que, si bien no eran suficientes, es cierto que espaciaban los trabajos de dragado en el canal de navegación, permitiendo la entrada de buques hasta con 30 pies y saliendo con 30.5 pies con la marea alta.

4.4.2. Avenidas.

Las aguas que alimentan este importante río en su trayecto al mar, también propician y facilitan que sobreviva la tradición pesquera artesanal que se remonta al esplendor de Mesoamérica y que se practica por generaciones en muchas zonas aledañas a las márgenes de éste, por lo que se debe reconocer que derivado de este beneficio, muchas poblaciones que circundan el río, viven de la captura de diversas especies de agua dulce.

Pero así como se perciben los beneficios enunciados anteriormente, también se debe reconocer que el caudal del río es el responsable que cada año, durante la temporada de lluvias o durante la época de ciclones y huracanes, se provoquen desbordamientos que afectan tanto zonas dedicadas a la agricultura y a la ganadería, como a muchas colonias radicadas en sus márgenes y sistema lagunar, con los correspondientes impactos económicos y sociales. Por otro lado, las avenidas producidas por las intensas lluvias en las montañas o por los efectos de tormentas tropicales y huracanes, aumentan considerablemente su caudal y con ello, las posibilidades de desbordamiento, afectando a colonias marginales o proletarias localizadas en las zonas bajas o cercanas a los bordes, como se aprecia en el siguiente mapa en el que podemos incluso observar, que las instalaciones portuarias de Tampico, son propensas a constantes inundaciones por su localización.

Mapa: del Río Pánuco y áreas propensas a inundaciones



Fuente: Jorge L. Blanco, Rafael Aragón González, Instituto de Geografía UNAM¹⁶.

¹⁶ http://www.agua.unam.mx/assets/pdfs/academicos/ciencias_tierra/lopez_aragon.pdf. Consulta 3 Junio 2010.

Otro elemento consustancial a las avenidas del río en época de lluvias, está representado por la palizada que arrastra la corriente como consecuencia de deslaves registrados aguas arriba, además de otros materiales que se desplazan gracias al incremento del caudal del Pánuco que muchas veces generan importantes problemas al enredarse en las propelas de buques cargueros y camaroneros, causando problemas y gastos para su retiro, ya que muchas veces es necesario contar con los servicios de buzos para realizar la maniobra para el retiro de estos materiales.

El Río Pánuco ha sido importante para la recepción de embarcaciones hasta de 20,000/30,000 toneladas de registro, pero las limitaciones causadas por el calado como ha sido comentado, no han permitido identificar acciones adicionales al dragado para aumentar la profundidad de su fondo y recibir buques de mayor porte, además de que la plantilla de ancho de río limita la entrada de buques de mayor eslora y manga para la realización de maniobras de ciaboga, por carecer de una dársena de maniobras para este tipo de embarcaciones.

Mención especial merece también, referirnos al calado aéreo que habrán de enfrentar embarcaciones de mayor porte y, que presenta el puente del Río Pánuco, que comunica al estado de Tamaulipas con el norte de Veracruz, ya que la distancia del espejo de agua al puente es de 53 metros con la mejor marea.

4.4.3 Inundaciones.

En este apartado, es necesario mencionar que entre los fenómenos destructivos generadores de desastres que mayores daños han acumulado a través del tiempo, se encuentran las inundaciones. Por lo que en este sentido, es importante tener en cuenta que históricamente una de las regiones con mayor incidencia de inundaciones, está representada por la cuenca baja del río Pánuco. Esta cuenca está formada por uno de los sistemas hidrológicos más complejos del país, que se compone de numerosos ríos de grandes caudales; entre los que destacan el río Pánuco y sus afluentes, además de un sistema de presas de almacenamiento y riego resaltando por su importancia la de Chicayán. Sin embargo, de estos elementos, el más importante lo constituye el río Pánuco, por ser una de las principales vías fluviales del sistema del drenaje externo de la

vertiente del Atlántico y, cuya descarga anual equivale al 65% del total del área (SARH, 1983)¹⁷.

Por otro lado, la zona donde se localiza esta cuenca, es una enorme planicie a nivel del mar, carente de cualquier tipo de cortina montañosa que la proteja del embate de los nortes y huracanes que se presentan cada año y, que en promedio, producen una precipitación pluvial de entre 1,000 y 2,000 mm., (SAHOP, 1982)¹⁸. Cabe destacar que las dunas, localizadas en la playa y que constituían un importante defensa a través de los años, han venido siendo utilizadas para aprovecharlas como material de construcción, con los correspondientes impactos derivados de estas acciones irresponsables.

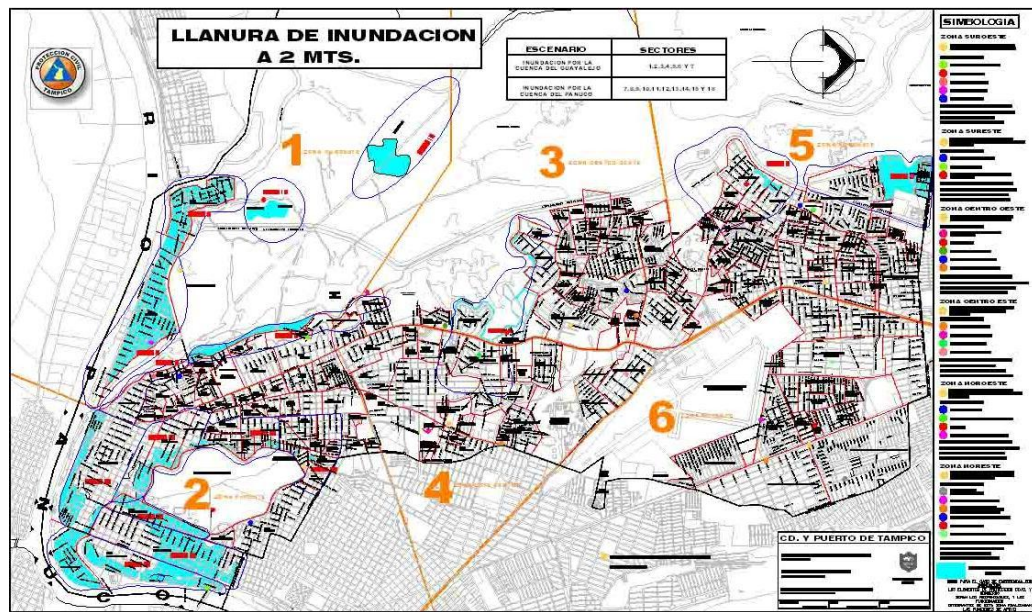
En este contexto y como se ha comentado, la temporada de lluvias y huracanes provocan importantes precipitaciones tanto en la zona como en la montaña que incrementan el caudal del río, provocando con ello inundaciones (pluviales, fluviales y lacustres) que básicamente afectan al puerto y a las colonias localizadas en la periferia de la ciudad, así como a zonas aledañas a lagos y lagunas en la zona sur del estado, por lo que una parte de la población se ve obligada a abandonar su lugar de habitación para trasladarse a los albergues establecidos por las autoridades locales.

El mapa que se presenta a continuación, proporcionado por Protección Civil de Tampico 2010, nos informa cuáles son las zonas identificadas en la ciudad, susceptibles de afectación por lluvias torrenciales (en azul). Como puede observarse, toda la parte colindante con los muelles comerciales, están sujetas a afectaciones por meteoros o lluvias intensas, considerándose como otro elemento importante que afecta o puede afectar las operaciones de carga y descarga programadas o realizándose en el puerto de Tampico, ya que la mayoría de las veces son realizadas con las grúas o plumas de los buques y, muy ocasionalmente, con equipo de tierra.

¹⁷ SECRETARÍA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRÁULICOS (1983). *Monografía de la Cuenca Baja del Pánuco*. México.

¹⁸ SECRETARÍA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y OBRAS PÚBLICAS (1982) *Programa Nacional de Prevención y Atención de Emergencias Urbanas*. México.

Mapa: Zonas inundables de la zona conurbada del Río Pánuco



Fuente: Protección Civil de Tampico, 2010.

La razón principal para suspender las operaciones cuando hay lluvia intensa, es porque a los trabajadores (portaloneros) se les dificulta visualizar los espacios dentro de las bodegas para su estiba, así como la coordinación con el operador del equipo del buque que atiende el desplazamiento de la carga general al muelle o equipo de recepción, ó de este al lugar de estiba dentro de la bodega que esté siendo trabajada de conformidad con las instrucciones del primer oficial de cubierta de la embarcación.

Para evitar o disminuir las inundaciones en los sectores marginados o localizados en las márgenes de los ríos, se pueden enunciar algunas acciones realizadas por el Ejército Mexicano, consistentes en la colocación de costales con arena en las márgenes para evitar hasta donde sea factible el desbordamiento del río, ya que no es posible represar el líquido aguas arriba; otra de las acciones realizadas, consiste en vigilar las casas habitación desalojadas para evitar el pillaje y la recidencia, además de trasladar a los habitantes a los refugios determinados previamente por las autoridades municipales.

Para Salvador Treviño Salinas (2007), Director estatal de Protección Civil, cuatro son las colonias en Ciudad Madero que presentan peligro cada vez que hay anuncio de alguna avenida o desbordamientos: Árbol Grande, Galeana, La

Barra y la Tinaco, además de la Pescadores, Moscú, Cascajal, Morelos y Moralillo en Tampico entre otras. El municipio Tampico, se calcula alberga una población de aproximadamente 150 mil personas localizadas en estas áreas consideradas como de alto riesgo.

Por lo comentado por el encargado de Protección Civil, es una realidad que no tenemos garantías de que una parte importante de la población vulnerable que vive en zonas de alto riesgo, ante los embates de un huracán o ciclón de las magnitudes actuales, resulten bien librados como lo ha probado la ineficacia de los programas ante los efectos mínimos de una tromba o, durante las actividades para ubicar a damnificados en edificios previamente determinados para estos fines. Situaciones como ésta ponen de manifiesto las serias y vastas limitaciones existentes para la coordinación ante contingencias, además del trato, manejo y conducción de enfermos que, precisan además, de un manejo responsable y profesional, por tratarse de personas de edad, enfermas o convalecientes, que requieren de la obtención y suministro de medicamentos de control para atender ciertas enfermedades.

4.5. El puerto de Tampico.

Se encuentra ubicado en la margen izquierda del río Pánuco en el estado de Tamaulipas. Su cercanía con el Puerto de Altamira, permite una significativa “competencia” entre ambos puertos, así como su especialización en el manejo de diversos tipos de carga que se ha caracterizado por mantener una tendencia creciente en el puerto de Altamira, y una caída importante en los flujos de cargas que históricamente se movilizaban a través del puerto de Tampico.

Tampico cuenta con instalaciones portuarias de servicio para el transporte marítimo comercial que se realizan en una extensión de 22 kilómetros sobre ambas márgenes del río Pánuco, alojando 31 posiciones de atraque, 11 de las cuales son públicas utilizadas para el manejo de carga general, contenedores, graneles (agrícola, mineral) y fluidos (Apitam, 2005)¹⁹.

¹⁹ ADMINISTRACIÓN Portuaria Integral de Tampico, 2005

Las 20 posiciones restantes pertenecen a terminales privadas, entre las que destacan: La Terminal Marítima Madero (petróleo y derivados), Minera Autlán (Siderurgia), Terminar (Química), Proteínas de Tampico (Agrícola), Naviera Armamex (Reparaciones navales y recuperación de metales por desguace de embarcaciones), Gremio Unido de Alijadores S.C.L. (GUA), Operador de las terminales públicas, Cemex (Cemento y clinker) y Astilleros Bender (cuya actividad principal son las reparaciones navales), construcción de plataformas marinas y otras como se aprecia en el mapa.

Mapa: Posiciones de atraque públicas y privadas, puerto de Tampico



Fuente: Administración Portuaria Integral de Tampico, 2004

Tampico, con más de 100 años, es uno de los puertos con mayor tradición en México y cuenta con una amplia gama de servicios como son: muelles, atraque, almacenamiento, remolque, carga y descarga, renta de equipo, amarre de cabos, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, servicios de comunicación, báscula, fumigación y reparaciones, sirviendo a las regiones geoeconómicas Noroeste, y centro del país, y se relaciona principalmente, con los estados de Coahuila, Hidalgo, México, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y el Distrito Federal (Apitam, 2005)²⁰.

²⁰ ADMINISTRACIÓN Portuaria Integral de Tampico, 2005

Sus enlaces carreteros y ferroviarios lo comunican con los principales centros productivos del país, en especial con Monterrey y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, así como con los demás puertos del Golfo. A través del servicio especializado de trenes unitarios, realiza intercambio de mercancías y embalajes con los Puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, Michoacán en el Pacífico.

En el desarrollo económico de este puerto, destacan los volúmenes operados en granel agrícola y minero, aunque debe reconocerse que también cuenta con un importante equipo especializado para el manejo de contenedores. Por su ubicación, el puerto se puede comunicar con el Suroeste de Canadá, la Costa Este de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, Europa y África.

4.5.1. Descripción física.

Los estados de la República Mexicana, por su localización geográfica y condiciones físicas, conforman un gran mosaico multicultural con una importante diversidad en su flora y fauna, producto de una formación orográfica dividida en dos cordilleras (Sierra Madre Oriental y Sierra Madre Occidental), que recorren a todo lo largo el país con una importante concentración al centro, que conforma un cordón volcánico con importantes valles y planicies que contienen importantes lagos, lagunas o lagunetas con más de 11 mil kilómetros de costa.

Como parte de esta geografía, tenemos al estado de Tamaulipas que se beneficia al contar con dos de los puertos más importantes del Golfo de México (Tampico y Altamira), así como una importante posición estratégica en función directa con el mercado de los Estados Unidos que representa el destino de más del 70 por ciento de nuestras exportaciones, y una localización por demás interesante a través del Océano Pacífico, en relación con los países que conforman la Cuenca del Pacífico y con Europa a través del Golfo de México y el Océano Atlántico, que garantiza una fuente importante de ventajas comparativas.

Por lo anteriormente expuesto, en el presente capítulo, se identifican y analizan brevemente algunos de los aspectos geográficos y características socioeconómicas más importantes, relacionados con el área metropolitana de la

Zona Sur del estado de Tamaulipas, donde está enclavada la ciudad y puerto de Tampico.

4.5.2. Características económicas.

De acuerdo al XII Censo General de Población y Vivienda 2000, la población total del municipio de Tampico se estimó en 294,789 habitantes, que representó 10.73% de la población total de Tamaulipas (2,747,114). La distribución por sexo de la población, indica que hay más mujeres (154,295) que hombres (140,494). Se estima que actualmente la población, supera los trescientos mil habitantes, de los cuales 118,741 representan la población económicamente activa (INEGI, 2000)²¹.

En el ramo de la industria, Tampico destaca por su participación en el ramo petroquímico, turístico, comercial, metalúrgico, naviero y pesquero [hasta ahora la producción de estas importantes empresas localizadas en la zona metropolitana, no obstante que generan una gama importante de productos que son base para la producción de diferentes artículos, no han detonado como es lo deseable, el nacimiento de un número importante de empresas que constituyan cadenas productivas que capitalicen las ventajas de contar localmente con materia prima y una importante oferta de mano de obra disponible].

En cuanto al turismo, la ciudad y cercanías ofertan una gran cantidad de diversiones y esparcimiento para sus visitantes. Como atractivos naturales, está la laguna del Chairel en una de cuyas márgenes existen instalaciones deportivas y clubes náuticos. El Río Tamesí y el Pánuco invitan a navegar por la Laguna del Chairel y la de Pueblo Viejo, o bien realizar el inmenso recorrido hacia Tuxpan, Veracruz, a través de la Laguna de Tamiahua localizada en el estado de Veracruz.

²¹ INSTITUTO Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2000). XII Censo Cambridge MA INSTITUTO Nacional para el federalismo y el desarrollo municipal.

Al norte del puerto, se encuentra la Playa de Miramar que, aunque pertenece al municipio de Ciudad Madero, es muy explotada por el comercio turístico establecido en Tampico. El recorrido por la ciudad y la visita a sus zonas arqueológicas, así como a sus monumentos y plazas. En relación con este rubro generador de una importante entrada de ingresos productos de la pernocta y gasto de los visitantes domésticos como internacionales, deben implementarse en un marco de respeto al medio ambiente, toda vez que la derrama si bien es importante, no justifica la insostenibilidad, que regionalmente se enfrentará a futuro, producto de esta rama de la economía llamada en el pasado la industria sin chimeneas que, hacía una clara referencia a que no contaminaba, y generaba una importante derrama de divisas, pero sin tomar en cuenta su elevado índice depredador, que se desconoce o diluye por la falta de indicadores. Por otro lado, las autoridades han venido manifestando su interés por introducir una línea de buques de pasaje, que escalaría regularmente el puerto con las correspondientes exigencias en materia de transformación o creación de nueva infraestructura que capitalice los beneficios de esta demanda proyectada.

El comercio: este importante rubro se benefició, se beneficia y se beneficiará en un importante porcentaje por la derrama económica y, desde luego, por la actividad portuaria que podrá consolidarse en la medida que arriben más embarcaciones al puerto.

Tampico ha sido históricamente una ciudad comercial, en ella se localizan grandes centros comerciales y de abasto que, de alguna manera, guardan una estrecha relación con las actividades comerciales históricas conectadas, con las entradas y salidas de mercancías a través del puerto (eje articulador), cuenta también, con una excelente infraestructura hotelera y de restaurantes de primer nivel que son producto de los mejores tiempos, cuando procedentes de la Ciudad de México o del extranjero, llegaban tripulaciones completas o inspectores para relevar a las que concluían contrato o para realizar la supervisión de ciertas cargas que, por su importancia, reclamaban del cumplimiento de toda una logística preestablecida.

No está por demás mencionar que estas visitas, permanecían en el puerto esperando el arribo de los buques, generando importantes derramas de gasto que favoreció durante muchos años a la economía de la Ciudad y Puerto de Tampico.

Los servicios, como resultado de la globalización, se han multiplicado, y por ello resaltan inversiones en hoteles y restaurantes con comida internacional, así como hospitales, talleres de reparación y mantenimiento de diversa índole, instituciones de banca y crédito, y expendios de combustible y lubricantes (Apitam). De igual manera, al referirnos a los servicios tenemos necesariamente que mencionar que han crecido de una manera importante, producto de la transformación derivada de un contexto en el cual, diariamente se busca identificar áreas de oportunidad para abatir costos y mantenerse en un mercado donde muchas de las actividades realizadas en puerto, reclaman de una importante variedad de servicios conexos.

Asimismo, el puerto ha jugado un papel fundamental para el desarrollo de la región, sin olvidar su impacto también en algunas ciudades como San Luis Potosí, Monterrey y el Distrito Federal, ligado al trabajo que realiza, la Administración Portuaria Integral (API) y el Operador Portuario, Gremio Unido de Alijadores, S.C. de R.L., que genera un importante efecto multiplicador en la ciudad que constituye también una memoria viva de la historia y la problemática portuaria con sus épocas buenas y las no tanto.

Es importante mencionar, que el Gremio además de sus actividades, cuenta con un importante hospital e inmuebles dentro y fuera de la ciudad, que sin duda han contribuido al desarrollo regional. Esta situación puede ser claramente constatada a través de las inversiones realizadas en el pasado por el operador portuario en maquinaria, equipo de transporte y terrenos ubicado en las márgenes del río Pánuco. Por cuanto se refiere al plano laboral, destacan las condiciones de que gozan los agremiados, detectadas a través de los impactos que se aprecian en la zona, derivados de la derrama económica que generan (De la Cruz et al, 2007)²².

²² DE LA CRUZ, et al (2007). *“Desarrollo Urbano Planeación y Vulnerabilidad: Retos de la Sustentabilidad*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México, ISBN 968-7662-64-6.

Además del Gremio, al referirnos al empleo directo, se debe mencionar a la Administración Portuaria Integral (API), la Capitanía de Puerto, la Aduana Marítima, a las oficinas de migración, fitosanitarias, prácticos, agentes navieros, agentes aduanales e inspectores de carga, así como de casas clasificadoras como Lloyds Register of Shipping, Germanisher Lloyds, etc., todos ellos generan en conjunto un número importante de empleos tanto directos como indirectos en diferentes niveles, y propiciando como ha sido mencionado, impactos que favorecen a la economía del puerto (De la Cruz, et al, 2007)²³.

Por otro lado, es importante destacar también, los trabajos indirectos representados por el transporte de carga de los ferrocarriles, avitualladores (proveedores de barcos), talleres, servicios especializados (inspección, recolección de basura) y los servicios que provee el comercio organizado de la ciudad (tiendas de consumo, bancos, cines, bares, hospitales, restaurantes, taxis y mercados), ya que se han visto favorecidos por el volumen de cargas que son exportados e importados a través del puerto de Tampico.

4.5.3. Características sociales.

Los efectos sociales que del puerto se derivan, pueden clasificarse como directos e indirectos. Los primeros están ligados a la parte laboral que representa el empleo de los estibadores, ya que por su trabajo están cotidianamente expuestos a los productos tóxicos, flamables, inflamables, corrosivos, etc., que manipulan durante las operaciones de carga y descarga. Es importante mencionar que en épocas pasadas, estos trabajadores entraban en contacto con mercancías a granel en costales o fardos, que eran cargados hasta las unidades de transporte; este método implicaba fuertes jornadas laborales de traspaleo o transbordo, que superaban las ocho horas diarias que implicaban el rol de turnos, pero que también representaban mejores ingresos para los trabajadores (agremiados y libres).

²³ DE LA CRUZ, et al (2007). *“Desarrollo Urbano Planeación y Vulnerabilidad: Retos de la Sustentabilidad*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México, ISBN 968-7662-64-6.

Los estibadores, durante muchos años realizaban sus labores sin el equipo adecuado, no obstante que se manipulaban productos altamente cancerígenos, como el asbesto y el concentrado de plomo entre otros. Por ello, en la actualidad es obligatorio el uso del equipo de seguridad correspondiente para cada tipo de operación, aunque persiste la duda de que ello se ajuste a los estándares internacionales exigidos. Al respecto, es importante mencionar que en la actualidad, muchos de estos productos son descargados o cargados en forma mecánica y semi-mecánica, aunque todavía algunos de ellos generan una importante dispersión de polvos fugitivos, que son respirados por los trabajadores arriesgándolos a contraer enfermedades respiratorias, en la piel, ojos etc.

Estos padecimientos no están debidamente tipificados, pero pueden mantener una relación directa con enfermedades crónicas. Además, existen otras enfermedades como las producidas por el ruido que genera la gama de actividades portuarias y que impactan severamente al sistema nervioso. En otros casos, los accidentes generados por las condiciones de trabajo, pueden imposibilitar a los trabajadores para el desarrollo de sus funciones ya sea por la pérdida de algún miembro o incluso de la vida. Para el IMSS, el trabajo portuario esta clasificado como de alto riesgo, lo cual se traduce en mayores cuotas obrero-patronales que, al ser repercutidas impactan al consumidor final a través de las tarifas (De la Cruz et al, 2007)²⁴.

Por otro lado, si bien el gremio cubre gastos a favor de sus trabajadores para capacitarse en el manejo de mercancías y operación de equipos, ello resulta limitado, muchas veces para los trabajadores libres que representan un número importante y, que muchas veces, son los más expuestos y vulnerables al decrecer de las prestaciones que se otorga a los trabajadores agremiados.

Dentro de los efectos indirectos, pero no menos importantes que el puerto genera, están los relacionados con la población residente en las colonias aledañas a las terminales públicas y privadas. Estos grupos de personas, se ven afectadas de varias formas, una de ellas, está relacionada con el transporte de

²⁴ DE LA CRUZ, et al (2007). *“Desarrollo Urbano Planeación y Vulnerabilidad: Retos de la Sustentabilidad*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México, ISBN 968-7662-64-6.

carga que obligadamente transita por reducidas calles, provocando intensos ruidos y molestos estacionamientos en avenidas que, conectan con los accesos a las terminales. Además, por su obsolescencia, el transporte de carga produce una gran cantidad de emisiones de dióxido de carbono a los cuales se esta expuesto cotidianamente, así como a ciertos productos minerales que son transportados sin ser cubiertos y que también se dispersan dejando por las calles y el ambiente, una importante cantidad de polvos y partículas no cuantificadas (De la cruz, et al, 2007)²⁵.

“Asimismo, se observa una importante precipitación de líquidos y dispersión de partículas de petróleo metales y amoniaco, que afecta la salud de la población en colonias densamente pobladas, vinculadas con algunas terminales como los muelles 10 y 11 (antes metales y minerales), Minera Autlán, Cementos Anáhuac y Terminal Marítima Madero” (De la Cruz et al, 2007:62)²⁶.

Aunado a lo anterior, debemos mencionar que los transportes generan inseguridad, delincuencia, violencia, prostitución y alcoholismo, fomentándose también el uso de fármacos inhibidores del sueño producto de esta actividad. Por otro lado, resulta evidente y ampliamente visible, la proliferación de pequeños restaurantes o loncherías, talleres, vulcanizadoras, bares y zonas de tolerancia, que convierten a estas áreas aledañas al puerto, en zonas de alto riesgo.

Dentro de los efectos no deseados por el desarrollo portuario, se identifican estos problemas que se manifiestan entre la población y que están directamente ligados con aspectos que reclaman por una transformación de la calidad de vida, el bienestar y la equidad. Las protestas sociales, surgidas a raíz de estas cuestiones, han sido espontáneas y no organizadas debidamente, que han dado pie a una variedad acciones que sólo mitigan temporalmente los efectos de los problemas, pero sin llegar a su fondo u origen, lo que permite su recurrencia y, con ello, nuevos y variados efectos (De la Cruz et al, 2007)²⁷.

²⁵ DE LA CRUZ, et al (2007). *“Desarrollo Urbano Planeación y Vulnerabilidad: Retos de la Sustentabilidad*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México, ISBN 968-7662-64-6.

²⁶ Idem.

²⁷ Ibidem.

4.5.4. Descripción Histórica

La historia de Tampico está precedida por la existencia de cuatro Tampicos a saber: El Tampico indígena, que fue un pequeño poblado de huastecos ubicado en la margen Sur del río Pánuco, cerca de donde hoy en día se encuentra Cd. Cuauhtémoc, y se considera que existió desde tiempo inmemorial. La Villa de San Luis de Tampico, que se fundó a petición de Fray Andrés de Olmos y por licencia del Virrey Don Luis de Velasco el 26 de abril de 1554, con vecinos de Santisteban de Pánuco, consolidándose como Villa hasta 1560. Esta Villa, constituyó el Pueblo Viejo de Tampico, estando situado en la actual población de Cd. Cuauhtémoc.

Debido a los ataques de los piratas, los habitantes de la Villa de San Luis Tampico, emigraron a un lugar situado a dos kilómetros al norte de la actual Villa de Tampico Alto, Veracruz, que por ser llamado joya y hondonada, fue reconocida como Tampico Joya. Fueron varias las emigraciones sobresalientes: la que tuvo lugar con motivo del ataque del pirata Laurent Graft o Lorencillo en 1684 y la de 1738, en que tuvo lugar el último incendio de la Villa de San Luis de Tampico. (Meade, 1982²⁸, González, 2007²⁹)

Para el propósito de esta investigación, tomaremos al Tampico que se fundó a petición de Fray Andrés de Olmos y por licencia del Virrey Don Luis de Velasco en 1554. A la que, seis años después, se le concedió la categoría de Villa de San Luis Potosí que para entonces, adquiere cierta importancia como puerto de altura. Posteriormente en 1684, debido a los constantes ataques llevados a cabo en contra de la ciudad por el pirata Lorencillo, los habitantes de la Villa de Tampico emigraron al estado de Veracruz (APITAM: 2008)³⁰.

De conformidad con González (2007)³¹, la actual ciudad de Tampico fue fundada el 12 de Abril de 1923, y posteriormente, a dos años de consumada la independencia, el entonces presidente Guadalupe Victoria, le concede una

²⁸ MEADE, Joaquín, (1982) "*Arqueología de Tamaulipas*", Ciudad Victoria, IIH-UAT, 102 pp.

²⁹ GONZALEZ, Salas C., (2007) "*Nuevas Crónicas de Tampico*". Instituto de Investigaciones Históricas (IIH) de la Universidad Autónoma de Tamaulipas. ISBN 978-970-9031-25-6

³⁰ ADMINISTRACIÓN Portuaria Integral de Tampico, 2008.

³¹ Idem.

receptoría marítima por decreto del 2 de Noviembre de 1824, declarándose la nueva ciudad como un puerto marítimo, situación que contribuyó a la atracción de colonizadores de todas partes. Esta migración favoreció el desarrollo comercial y económico del puerto de la ciudad. Tiempo después con la salida de los españoles, el área se repobló.

De acuerdo con Zorrilla (1977)³², el 12 de octubre de 1833, se autorizó la construcción de un embarcadero, y para costearlo, se asignó la cuota de un real por cada bulto descargado. Este rudimentario muelle de madera de chijol, se localizaba a la orilla del río Tamesí, muy probablemente en el antiguo edificio de la Compañía de Luz construido sobre el relleno del brazo del río. Posteriormente, en 1866, este muelle quedó aislado e inutilizado cuando una larga franja de terreno comenzó a emerger como resultado de los remolinos que se formaban al unirse las corrientes de los ríos Tamesí y Pánuco, haciendo necesaria la construcción de otro muelle a la orilla de este último, que se alcanzaba cruzando un puente de madera construido sobre el Tamesí. Este nuevo embarcadero, entraría en operación en 1875, en tanto que las maniobras de carga y descarga se realizaban asistidas mediante botes y chalanes a través de un servicio de alijo, que a la postre daría el nombre al Gremio Unido de Alijadores.

De 1836 a 1854, está considerada la primera época dorada de Tampico gracias al comercio que con el Centro y Norte del país se había desarrollado, y que de alguna manera, permitió que el número de barcos se incrementara, dando paso al establecimiento de numerosos consulados, tanto de Estados Unidos como de naciones europeas. Luego, hacia el año de 1860, en el puerto se construyó su primer faro, que consistió en una inmensa lámpara de petróleo, colocada sobre una torre de madera de 20 metros de altura (Meade, 1982)³³. En este contexto es importante mencionar que, durante el período que abarcó de 1850 a 1873, se prolongó el auge comercial y portuario que se interrumpió con el inicio de las operaciones del Ferrocarril Mexicano Veracruz a México, dando pie al desvío del movimiento comercial tanto de importación como de exportación que utilizaban al puerto de Tampico, impactando severamente los flujos comerciales a través éste.

³² ZORRILLA, J.F. (1977) "*Historia de Tamaulipas*". IIH-UAT, Secretaría de Educación Pública, Tamaulipas, México

³³ MEADE, Joaquín, (1982) "*Arqueología de Tamaulipas*", Ciudad Victoria, IIH-UAT, 102 pp.

Durante este período y, cuando el puerto se encontraba en franca decadencia (1856/1858), se instauró el servicio regular de vapores trasatlánticos, con una línea inglesa que mensualmente transportaba pasajeros, correspondencia (correo) y azogue (Sánchez, 1998)³⁴. Para el año 1890, se inaugura la vía férrea entre Tampico y San Luis Potosí, situación que dio paso a una serie de mejoras en la ciudad, además de la construcción de las escolleras, muelles y operaciones de dragado al puerto de Tampico, con la finalidad de facilitar la entrada y salida de embarcaciones.

Entre 1890 y 1910, ya en pleno porfirismo, con la obtención de créditos se apoyó la construcción de ferrocarriles y de obras portuarias que permitieron la redistribución de los flujos comerciales al reducirse la importancia del comercio realizado hasta entonces con Inglaterra y España, y al incrementarse con los Estados Unidos y Alemania. Esta nueva situación comercial genera la competencia abierta con el puerto de Veracruz que, como se había comentado gracias a la entrada en operación del Ferrocarril Mexicano, logró una importante posición en relación con el origen y destino de flujos pesados y voluminosos como los minerales, el henequén, el algodón, el azúcar, el maíz y el trigo.

Con el petróleo y la llegada de la empresa Waters Pierce Oil Co., en Árbol Grande en 1886, esta empresa instaló en 1889, en la isleta Pérez una planta de refinación en la que se trataban aceites importados, iniciando así, lo que después sería la época de oro de Tampico, ya que con su llegada, se daba paso a otras empresas como la casa de S. Person and Son, que luego se transforma en la Compañía Mexicana de Petróleo “El Águila” en el año de 1907. Ya a finales de 1921, inicia la decadencia del auge petrolero de Tampico y de la región, por la penetración de agua salada en muchos pozos de la llamada “Faja de Oro” y el incendio de muchos otros (González, 2007)³⁵.

En el año de 1906, parecían advertirse en el país signos de sobreproducción al tiempo que se agudizaban los problemas de la clase obrera, y

³⁴ SÁNCHEZ, G.M (1998). *“Proyección Histórica de Tampico: Monografía”*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

³⁵ GONZÁLEZ, Salas C., (2007) *“Nuevas Crónicas de Tampico”*. Instituto de Investigaciones Históricas (IIH) de la Universidad Autónoma de Tamaulipas. ISBN 978-970-9031-25-6

con ello el debilitamiento del régimen Porfirista que en buena medida fue incapaz de impedir su desintegración.

Como parte del recuento del progreso alcanzado por Tampico durante el gobierno de Porfirio Díaz, hay obras que aún son vivos recuerdos de aquellos tiempos, ya que por sus inversiones en infraestructura, lo llevaron a ser considerado el segundo puerto más importante del país, al recibir un considerable número de embarcaciones y volúmenes de carga, contribuyendo a la modificación de la distribución geográfica de los flujos comerciales. Asimismo, la modernización radical del puerto, lo preparó para estar a la altura del auge de las primeras décadas del siglo XX, con un canal de navegación y una profundidad de 28 pies.

En aquel tiempo, de acuerdo con la Secretaría de Marina (1971)³⁶, las obras que requería el puerto se adjudicaron a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano (estadounidense) a cambio de la concesión para construir la vía de San Luis Potosí a Tampico (cuyo tramo Tampico-Valles quedó terminado cinco años después y continuo hasta San Luis Potosí en 1887), por un período de 35 años contados a partir de 1888, lo que significaba entre otras cosas, el derecho a cargar y descargar en los muelles, además de la adjudicación y expropiación a particulares de los terrenos nacionales requeridos para la ejecución de las obras, así como la exención de impuestos sobre los materiales y maquinarias de importación sobre los bienes de capital de la compañía.

El servicio entre la capital de la república y el puerto, quedó establecido el 15 de Abril de 1890. Un año después (1891), la línea que terminaba en la estación del ferrocarril en Tampico, se prolongó hasta la Barra y se finalizaron las obras del Ferrocarril del Golfo que comunicaron a Tampico con Monterrey (Sánchez, 1998)³⁷. La vía corta proyectada para comunicar al puerto con la Ciudad de México, quedaría trunca hasta nuestros días, ya que sólo llegaron a tenderse unos 80 kilómetros de línea hasta Magozal, Veracruz. Por esta misma razón, la

³⁶ Secretaría de Marina, Tampico, México, (S.E.), 1971, 78 pp.

³⁷ SÁNCHEZ, G.M (1998). *"Proyección Histórica de Tampico: Monografía"*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

comunicación entre Tampico y Matamoros, que enlazaría al primero con San Antonio Texas, no se llevó a término.

La construcción de las escolleras en la barra se inició en marzo de 1890 y concluyó a fines de 1895. Tanto las escolleras como las labores de dragado en la bocana y en el canal de navegación del río Pánuco, permitieron el acceso de buques de gran porte hasta el muelle fiscal, cuyo primer embarcadero se construyó en 1870. En 1897, son construidas las bodegas 2 y 3, así como cuatro muelles de 145 metros cada uno, los cuales concluyeron su construcción en el año de 1903.

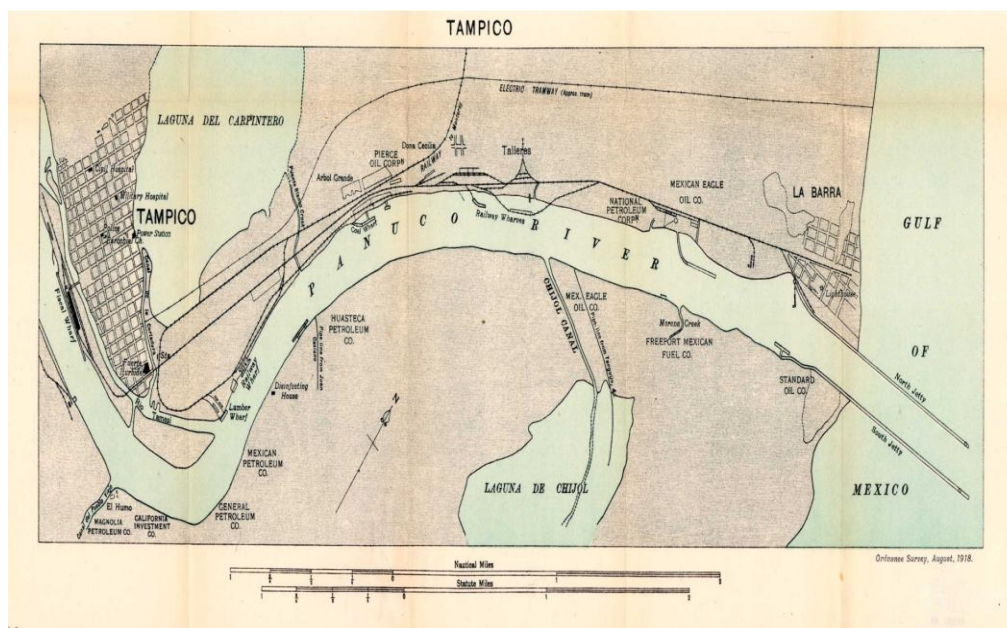
El edificio de la Aduana Marítima (1898-1902) fue construido en la franja de terreno que separaba a los ríos Pánuco y Tamesí, justo antes que los antiguos muelles también se modernizaran. En 1918, el brazo del Tamesí, que abarcaba desde la aduana hasta la orilla de la Plaza de la Libertad fue desecado y rellenado, con lo que se ganó una gran extensión de terreno. En 1895, se inaugura en Tampico una sucursal del Banco Nacional de México, además de las que estaban establecidos (Banco de Nuevo León y Banco Internacional e Hipotecario de México), cuyas funciones principales mantenía relación con la transferencia de fondos a las empresas navieras y aduanales para el pago de servicios, fletes.etc.

En 1897, se crea el Banco de Tamaulipas y después una sucursal del Banco de Londres y México. Para 1900, en la ciudad existían 400 casas de los más diversos ramos mercantiles, destacando las agencias consignatarias, las compañías de seguros marítimos y las agencias aduanales. Es importante resaltar, el hecho de que la gran mayoría de los bancos del país, contaban con sucursales en este puerto, manifestándose ya un intenso movimiento comercial derivado de las actividades del puerto y las funciones que realizaba el municipio en materia de comercio, educación, vivienda, salud, etc. En ese mismo año se terminaba la construcción del tramo número 2 del muelle fiscal.

En el siguiente mapa, proporcionado por la Casa de la Cultura de Tampico, nos ofrece la oportunidad de apreciar el largo del brazo del río Tamesí, que dividía la isleta Pérez y que con el tiempo, se adicionó a la franja o lengua de tierra firme,

en la cual fueron construidos el edificio de la Aduana y el de la Capitanía de Puerto, además de los muelles, a los cuales como se comenta, se llegaba cruzando esta parte del río Tamesí, que al desecarse permitió la adhesión de esta área al terreno ocupado por los muelles.

Mapa: del puerto de Tampico



Fuente: Casa de la Cultura de Tampico s/f.

En el período 1914-1922, podemos ponderar el auge del petróleo en la zona, ya que para entonces, México estaba considerado como un importante productor. La región contaba con un puerto dotado de infraestructura, lo que le permitió absorber la mayor parte de la actividad petrolera así como sus beneficios, no obstante estar localizado a varias docenas de kilómetros de la zona productora.

Es el 25 de mayo de 1911, cuando comenzó en Tampico la exportación de petróleo en gran escala, al embarcarse 30,262 barriles que la Huasteca Petroleum Co, había vendido a la Magnolia Petroleum Co. de Texas. Esta importante transacción, abrió la puerta del comercio al petróleo, ya que con la Primera Guerra Mundial (1914-1918), significó la venta de grandes volúmenes a Inglaterra y Estados Unidos. Asimismo, es importante reconocer que para el año de 1917, México ya ocupaba el tercer lugar en la producción mundial y para 1921 el segundo.

En 1913, Ciudad Victoria fue ocupada por fuerzas constitucionalistas, y es Tampico declarada capital del estado de Tamaulipas. Un año después fue tomada por las fuerzas de la revolución y en 1922, se forma el Gremio Unido de Alijadores que 7 años después, se constituye en la Sociedad Cooperativa de la actualidad y operador del puerto de Tampico.

Como dato relevante en relación con la importancia del puerto, podemos destacar por una parte, que el movimiento portuario captó la llegada de grandes embarcaciones que hicieron de Tampico el segundo puerto petrolero del planeta, que sumaron en 1921, la cantidad de 1768 buques del extranjero, de los cuales solamente 497 traían cargas, el resto llegaba en lastre y listo para recibir exportación de barriles de crudo.

Sin embargo, en el período 1922-1938, se presenta el declive de la actividad petrolera, al invadir el agua salada uno a uno de los pozos y, para 1928, la producción nacional se había reducido en 75 por ciento. El país había perdido su posición de primer puerto, ya que el movimiento marítimo decayó de manera importante al suspenderse los embarques de petróleo. El 18 de marzo de 1938, el presidente Lázaro Cárdenas del Río, informaba a la nación del conflicto de la industria petrolera y anunciaba la expropiación de todos sus bienes muebles e inmuebles, mediante el pago de una indemnización que se realizaría en un plazo no mayor de 10 años (Sánchez, 1998)³⁸.

El fenómeno de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), constituyó una coyuntura que reactivó las actividades económicas y portuarias, puesto que México jugó un papel importante como vendedor de hidrocarburos a las naciones en conflicto, sobre todo a Estados Unidos, a quienes desde entonces beneficiaba grandemente nuestra cercanía. Nuestro país participó al mismo tiempo como proveedor de alimentos y materias primas que demandaba la nación norteamericana en guerra, que dependía de manera importante de la economía de la destrucción. Entonces, nuevamente las actividades portuarias y económicas de México se recuperaron, y con ello fue necesario que algunas áreas recibieran

³⁸ SÁNCHEZ, G.M (1998). *"Proyección Histórica de Tampico: Monografía"*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México. ISBN 968-7662-38-7.

un fuerte impulso para responder a las nuevas exigencias comerciales derivadas de la guerra. Así, se reactivó la inversión en infraestructura portuaria en materia de dragado, construcción de nuevos muelles, patios y señalización marítima.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, México entra en una nueva etapa de desarrollo económico al amparo del Modelo de Sustitución de Importaciones. Al tiempo se da una expansión acelerada de la industria manufacturera que producía bienes de consumo no duraderos; por lo que el puerto adquiere un claro perfil de exportador e importador, tanto de bienes de capital como de materias primas, pero sin dejar su vocación petrolera. Así, el puerto comienza a perfilarse en otros campos que contribuyen a su desarrollo pero sin visualizar futuras áreas indispensables para su expansión (distribuidores y accesos carreteros, ferroviarios, e Infraestructura portuaria y equipo). Al respecto, conviene recordar que en aquel entonces las vías para acceder al puerto cruzaban prácticamente el centro de la ciudad, con lo cual la relación puerto-ciudad se complicaba lentamente, ante los crecientes problemas derivados del tránsito de camiones y tractocamiones, generando importantes congestionamientos y contaminación por ruidos. Al mismo tiempo, existía una operación portuaria carente de equipo moderno para realizar las operaciones, lo cual se traducía en enormes cuellos de botella, tanto en las áreas portuarias como en calles aledañas al sitio (De la Cruz et al, 2007)³⁹.

Es durante el período que abarca de 1952/1958, cuando son construidos los siguientes muelles: el de metales, el muelle para dragas, el muelle de prácticos, el muelle de mercados, así como la construcción del primer tramo del muelle para minerales y concentrados, localizado en la colonia Guadalupe Victoria, así como diversas obras para el astillero y el muelle de cítricos.

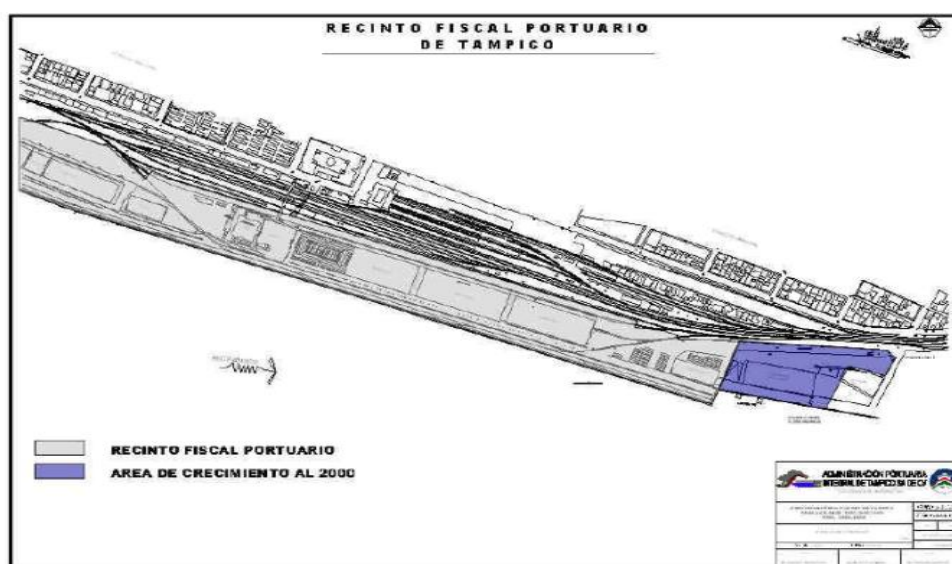
De 1946 a 1970, se construye en el puerto el muelle flotante (privado) de la Minera Autlán, localizado a un kilómetro de las escolleras que es utilizado para embarques de carbón coke, ferromanganeso, manganeso en nódulos, de su propietaria la Compañía Minera Autlán. Así como también, la construcción de los

³⁹ DE LA CRUZ, et al (2007). *“Desarrollo Urbano Planeación y Vulnerabilidad: Retos de la Sustentabilidad*, Universidad Autónoma de Tamaulipas, México, ISBN 968-7662-64-6.

cinco muelles de Petróleos Mexicanos, el muelle fiscal que abarcó del tramo 1 al 7 y bodegas para la recepción y almacenaje de mercancías, además del muelle particular de Cementos Anáhuac del Golfo, S.A., localizado aguas arriba muy cerca del puente del Moralillo.

El mapa siguiente nos permite visualizar cuál era la distribución de muelles en el recinto portuario, áreas para almacenaje y espacios abiertos para la recepción y estiba de ciertas cargas como algodón, tamborada, productos químicos, etc. Se aprecia también la adición programada mediante compra de la parte coloreada en azul, para ampliar la posibilidad de incrementar o diversificar sus servicios.

Mapa: del Recinto Fiscal Autorizado y nuevas áreas



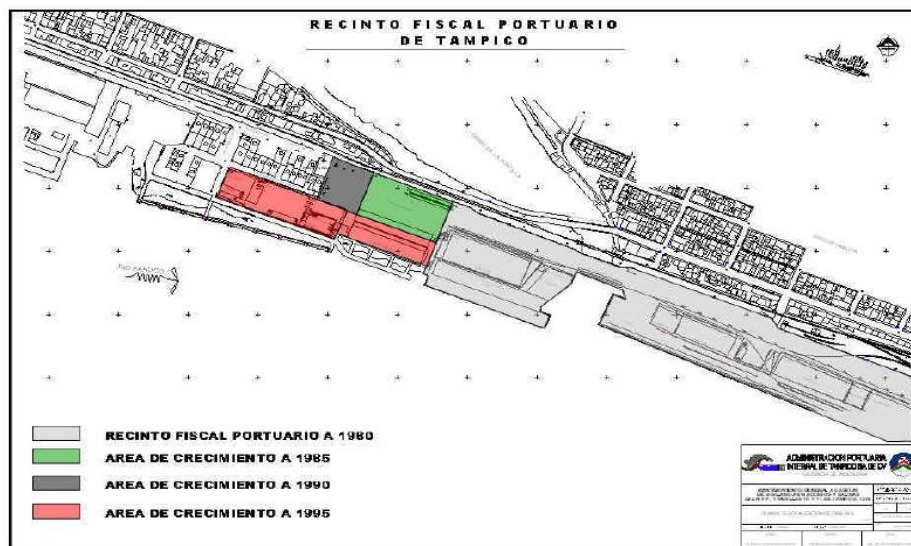
Fuente: Administración Portuaria Integral de Tampico, 2005

Para responder a las exigencias de la demanda de servicios, durante el período de 1970 a 1976, son construidas las siguientes terminales: muelles de perforaciones marítimas de Petróleos Mexicanos, muelle del Dique flotante en la Terminal Marítima Madero, rehabilitándose la bodega del tramo 8 del Recinto Fiscal Autorizado (RFA) y el muelle de la escuela técnica pesquera, que se encargaba de preparar personal dedicado a labores de esta importante actividad.

De 1976 a 1982, se realizan importantes obras como la construcción de la Terminal de granos, los muelles de carga blanca y petroquímicos, así como el destinado a reparaciones a flote y dique deponente de Petróleos Mexicanos, además de la rehabilitación del muelle fiscal número 8 y el embarcadero de señalamiento, para responder a la demanda del Plan Nacional de Desarrollo 1976-1982, que perfilaba el impulso de puertos industriales con una finalidad específica: desconcentrar el crecimiento que históricamente se arrastraba producto de una política federal altamente concentradora, desarrollar nuevos polos estratégicos y beneficiar a ciudades medianas localizadas en latitudes geográficas que respondieran a este plan. En la práctica, el objetivo no se cumplió, y muchas acciones, lejos de apoyarlo, contribuyeron a elevar el grado de desequilibrio en regiones, como el correspondiente a la zona metropolitana donde se encuentran los puertos de Tampico y el de Altamira.

Durante el período de 1980 a 1995, el Recinto Fiscal Autorizado sufre importantes cambios con la adquisición de nuevas áreas que propiamente lo dejan en las actuales condiciones. Es decir, se había crecido longitudinalmente al río.

Mapa: Instalaciones Públicas y adición de nuevas áreas



Fuente: Administración Portuaria Integral de Tampico, 2005

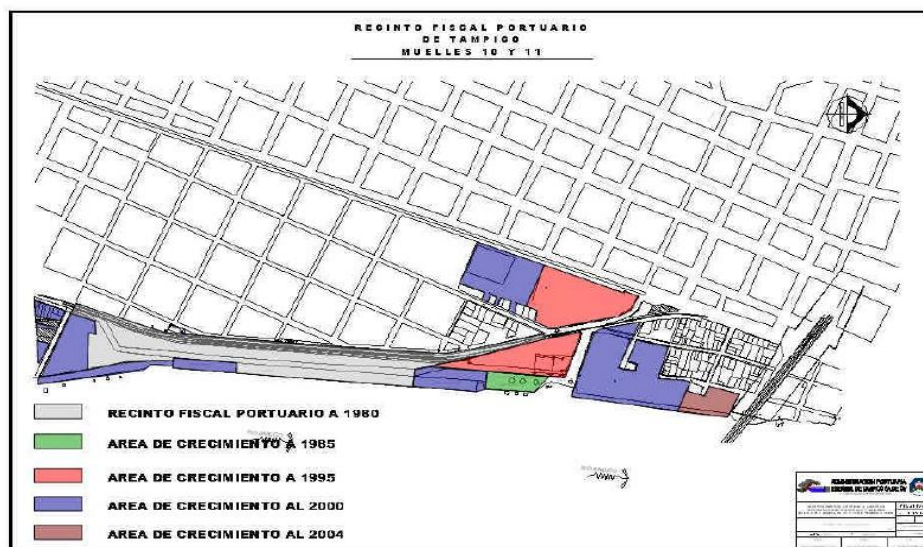
Es importante mencionar que los trabajos en el puerto no se detenían, y para el período de 1982 al de 1988, son construidas la Terminal de granos Tergosa, el muelle de la policía de puertos, así como un muelle para chalanes de Bosnor, S.A., así también cobertizos para la estiba de mercancía general, como

tamborada, productos químicos, pacas de algodón, etc. buscando ampliar las áreas para la recepción y despacho de las mercancías tanto de importación como de exportación.

De 1988 a 2005, son construidas la Terminal Privada Proteínas de Tamaulipas S.A. de C.V. y la Terminal S.A. de C.V. Con la apertura de estas empresas, otras importantes adiciones son incorporadas al puerto, tanto en el Recinto Fiscal autorizado como el muelle 10 y 11, como se aprecia en el siguiente mapa. Se comentó en su momento, que la finalidad de que el gobierno federal apoyara con infraestructura viaria y conexiones, pretendía que el puerto estuviera en condiciones de responder a las exigencias del entorno global, donde alianzas entre armadores y la redistribución de nuevas rutas comerciales manifestaban un profundo interés en demandar a través de organismos internacionales como el Banco Mundial (B.M.) y el Fondo Monetario Internacional (F.M.I.) la privatización de los puertos, con el fin de sujetarlos a las fuerzas del mercado y competir por los flujos comerciales.

En la actualidad, un área de la Colonia Guadalupe Victoria, aledaña a los muelles 10 y 11, ha sido adquirida por la APITAM, con la finalidad de facilitar la recepción y exportación de vehículos a través de éstos, pero en la todavía están sin uso o poco explotadas con otros tipos de cargas como alambrón, madera, etc.

Mapa: Muelles 10 y 11 y extensiones de 1985 a 2004



Fuente: Administración Portuaria Integral de Tampico, 2005.

4.6. Conclusiones

El puerto de Tampico, ha resultado ser históricamente (más de 100 años) una importante puerta de salida y entrada para las cargas de importación y de exportación generadas/recibidas en el norte del país, en un hinterland conformado por importantes estados del Centro y Norte de la República Mexicana. Este puerto, localizado al sur del estado de Tamaulipas, colindando con el estado de Veracruz, río Pánuco de por medio, en un territorio con una topografía casi plana, con riberas un poco más elevadas que las mareas de los ríos y de los lagos circundantes, frecuentemente se vea afectado por inundaciones que afectan a las zonas ubicadas en las márgenes de la ciudad, o en las cercanías de los ríos y las lagunas.

En cuanto al clima, predomina el tropical subhúmedo cálido y extremoso, con lluvias durante el verano y una temperatura media anual de 24 grados centígrados, con vientos dominantes del Sureste (suradas) durante la mayor parte del año y en el invierno, con una fuerte presencia de “nortes” que, son vientos fuertes o tormentas invernales causados por frentes fríos anticiclónicos que provocan la precipitación de gran parte de las lluvias anuales, y en invierno masas de aire polar que causan una gran humedad y constantes lluvias. Su temporada abarca del mes de octubre a febrero (Yañez-Aranciba et al: 1985)⁴⁰.

En relación a las precipitaciones en las montañas que conforman esta cuenca y el incremento del caudal del río Pánuco, se registran desbordamientos que cruzan los accesos carreteros, impidiendo el paso de vehículos de transporte de carga que, en el caso del puerto, impactan desfavorablemente las operaciones del mismo. Además de las afectaciones a la población asentadas cerca de estos accesos. Por otro lado, la corriente del río al incrementarse, acarrea una importante palizada que pone en riesgo a embarcaciones pequeñas y genera problemas a los buques atracados, por empropelamiento con cables y cabos que arrastra el caudal del río. En relación con los nortes, caracterizados por fuertes

⁴⁰ YAÑEZ-ARANCIBA, A. et al 1985, *Ecology of control mechanisms of natural fish production in the coastal zone*. Chap. 27:571:594 In: A. Yañez-Aranciba (ed) fish community ecology in estuaries and coastal lagoons and ecosystem, 654 pp DR ® UNAM, México 1985 ISBN 968-8376-18-3.

lluvias y vientos fuertes, representan importantes detenciones por inseguridad durante las maniobras de carga o descarga que prolongan la estadía de los buques y afectan la productividad puerto.

Como se menciona, Tampico es un puerto pluvial con un calado de 30.5 pies, que si bien representa una limitación para grandes embarcaciones, no lo es para aquellas que continúan escalando el puerto para descargar importantes volúmenes de carga general fraccionada, madera, contenedores, etc. Durante el año, se realizan trabajos de dragado en el río, con la finalidad de mantener un calado que responda a las exigencias de las embarcaciones que escalan regularmente, aunque sin alcanzar los niveles de profundidad requeridos por buques de mayor tonelaje. Esta situación, perfila la necesidad de identificar la vocación futura del puerto con la finalidad de prospectar las obras de infraestructura hacia el interior de las instalaciones y de conectividad al interior del país, de tal manera que se apoye al proyecto en el largo plazo, tomándose en cuenta que este nuevo proyecto de puerto contará con la participación de todos los actores involucrados, con la finalidad de generar ideas que contribuyan al alcance de las metas proyectadas.

En este sentido, si hacemos un recuento de las acciones realizadas en el pasado con la finalidad de posicionar al puerto de Tampico en un marco de competencia, encontramos que en relación con otros puertos del Golfo de México, ha sido muy poco lo invertido en materia de infraestructura y equipo. Por estas razones, ha quedado rezagado en comparación con otros análogos del sistema nacional portuario. Es posible que con el advenimiento de los puertos industriales, el gobierno federal haya tomado la determinación de no invertir en Tampico, considerando limitaciones como calado o el crecimiento del tejido urbano que terminó por ahogar al puerto, al limitar accesos e imposibilitar el crecimiento de nuevas áreas para ajustarlas a las demandas en materia de espacio y uso de equipo que demandan los buques portacontenedores.

Con este escenario expuesto, basta observar cómo la inversión en la construcción de muelles ha sido muy limitada, y por cuanto se refiere a la adquisición de nuevas áreas para almacenamiento, estas fueron adquiridas por

unidades, y en el mejor de los casos, en grupos no mayores a diez, rezagando al puerto en relación con otros por falta de instalaciones, equipo y personal más capacitado. Es importante mencionar también, que muchas veces la resistencia a vender, adquirió visos políticos que parecían responder más a otras necesidades e intereses que a la ampliación portuaria y, con ello, a los beneficios derivados de la generación de empleos, producto de una reingeniería portuaria que tampoco fue impulsada o debidamente defendida por la administración portuaria y el operador, para contrarrestar los razonamientos sustentados por quienes postergaban las inversiones en los rubros señalados.

Estas acciones y la falta de interés por parte del ayuntamiento, para prospectar el desarrollo del puerto en la región, perdieron una importante oportunidad para reinsertar en este nuevo modelo de competencia al puerto de Tampico. En este sentido, tratar de impulsarlo implica además de ideas muy creativas, elevadas sumas de recursos que enfrentan un costo de oportunidad muy complicado, ya que la escasez de financiamiento para apoyar una infraestructura limitada como la que ofrece Tampico, implicaría dejar de apoyar a puertos con mayores posibilidades de éxito, lo que no quiere decir que estén cerradas las oportunidades para éste, aunque pareciera ser que se apostó a ello, al no apoyar planes de crecimiento con la adquisición oportuna de nuevas áreas, trazo de accesos que evitaran cruzar por la ciudad, etc., elementos todos ellos, que reflejan una muy pobre o nula voluntad política de los niveles de gobierno involucrados y, desde luego, por las autoridades tanto administrativas como operativas del puerto.