

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 III.

Sistema Portuario Nacional.

3.1. Introducción.

En este capítulo se realiza una semblanza descriptiva de los puertos más importantes localizados tanto en el Golfo de México como en el Océano Pacífico, en la República Mexicana.

Como ha sido ampliamente comentado, no es entendible cómo México, que por sus conexiones con el mar, ha pasado una buena parte de su vida económica de espaldas a este importante recurso ampliamente explotado por el nuevo comercio internacional. Resultan también poco claras las acciones emprendidas por el gobierno Federal, para no canalizar los recursos necesarios para dotarlos de conectividad e instalaciones adecuadas para la atención de nuevas y modernas embarcaciones cuyas construcciones mantenían elevados indicadores de empleo en los astilleros más importantes del planeta.

Por otro lado, no podemos negar que hubo inversiones en puertos que históricamente han merecido estas consideraciones como Veracruz, Acapulco, Manzanillo, Tampico, Mazatlán, etc., para la atención eficiente de las embarcaciones que con un itinerario preestablecido, escalaban estos puertos. Sin embargo, es justo reconocer que muchas de estas instalaciones no respondieron atíngentemente a las exigencias que se perfilaban en relación con la recepción y atención de buques más grandes, una constante tendencia al uso del contenedor y, desde luego, un sistema ferroviario que diera respuesta a la necesidad de transporte de grandes volúmenes de carga a granel para abatir costos.

Por ello, en este apartado, se enlistan los puertos más importantes y sus características más relevantes, así como su relación con su hinterland con nuevos ejes carreteros y ferroviarios, que pretenden responder a los objetivos determinados para reinsertar al país en este nuevo esquema de redes, que han impactado las otrora relaciones comerciales. Todas estas acciones, tiene como fin capturar parte de los flujos de cargas que han sido y son, constantemente

redireccionados hacia latitudes que oferten las instalaciones, condiciones operativas, administrativas y vías de comunicación expeditas para transitar por el país, o teniendo como meta otro u otros puertos localizado más allá de los límites del nuestro.

3.2. Sistema Portuario Nacional. Los puertos y sus características.

Los países con costas representan una importante relación con el mundo a través de estas ventanas, como coloquialmente se conoce a los puertos, por constituir una nueva realidad, la forma cómo se analiza su peso en la economía de un país. El conjunto de la actividad portuaria, a la luz de un nuevo enfoque geográfico, ha venido desarrollando importantes relaciones comerciales a nivel mundial, para dar paso a nuevas y variadas formas de organizar sus actividades en sus frentes portuarios, con el fin de responder a estas nuevas exigencias, donde calidad, competitividad y costos, constituyen las cartas de presentación de las empresas dedicadas al comercio internacional.

México cuenta con 114 puertos y terminales habilitadas, de las cuales 56 se localizan en el Océano Pacífico y 58 en el Golfo de México y Caribe; de ellas, 66 son para tráfico de altura y cabotaje y 48, únicamente para cabotaje. De conformidad con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT: 2008)¹, la capacidad instalada para el manejo de carga comercial no petrolera, es de 187.3 millones de toneladas, dispone de 198.1 kilómetros de muelles, 149 kilómetros de obras de protección y 5.6 millones de metros cuadrados de áreas para almacenamiento.

Sin embargo, aunque la infraestructura puede considerarse “suficiente”, el Sistema Nacional Portuario, continúa realizando acciones para que los puertos alcancen un nivel de especialización que eleve su productividad y, les reposicione competitivamente en el entramado mundial portuario. Por otro lado, está también la posibilidad de que cambien su vocación, para no desvincularse de las actividades comerciales a nivel mundial, y permanecer lo más cerca posible de las preferencias tanto de importadores y exportadores, como de los turistas, que visitan muchos de nuestros puertos a bordo de importantes cruceros.

¹ Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), 2008.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2008.

La carga operada en el Sistema Portuario Nacional se concentra en 41 puertos principales del total con actividades comerciales turísticas e industriales; de régimen de concesión existen 25 Administraciones Portuarias Integrales (API's), de las cuales 16 son Federales a cargo de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), 2 paraestatales del Fondo Nacional del Turismo (FONATUR) y, 5 estatales localizadas en las entidades federativas de Quintana Roo, Campeche, Tabasco, Guaymas y Boca del Río y, una privada. Los 73 puertos restantes están bajo responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2008)².

Como se observa, la plantilla de puertos distribuida a todo lo largo y ancho de la República Mexicana, parece ser suficiente para atender las necesidades del país en materia de comercio exterior y, para muchos comprobable, al verificar el destino de la inversión pública y privada que, si bien es cierto han diversificado sus destinos, muchas de estas inversiones han generado importantes desequilibrios en las regiones. Esta situación frecuentemente se enmascara tras las cifras alegres de esta importante actividad que ha sido pensada para favorecer al sector exportador del país, al comercio interno y al aparato productivo en general.

² Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), 2008.

Es por lo tanto deseable, que tanto las autoridades portuarias como las municipales en su caso, actúen categóricamente y estratégicamente para que sus instalaciones portuarias contribuyan a elevar la competitividad puerto, considerando que en la actualidad, las empresas no sólo compiten con bienes o factores productivos tangibles, sino que cada vez y en mayor medida, la competencia se realiza mediante la provisión de servicios determinados por ella y el desarrollo y aprendizaje de su núcleo específico de competencias, para la consecución de sus ventajas competitivas (WINKELMANS, 2003)³. En este sentido, todo enclave portuario requiere de redefinir sus actividades de tal manera, que se responda a través de nuevos y variados servicios a los nuevos requerimientos por parte de los usuarios del puerto.

En este contexto, pasaremos a la descripción de las características más importantes de los principales puertos, localizados tanto en costas del océano Atlántico como en el océano Pacífico de México.

3.2.1. PUERTOS DEL PACÍFICO.

En este apartado se analizarán las principales características de puertos como: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Puerto Vallarta, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz y Puerto Madero.

3.2.1.1. Ensenada: Por su ubicación en la costa del Pacífico, al Norte de la península de Baja California, a 110 Kilómetros de la línea fronteriza con los Estados Unidos y a 8 horas de navegación de Puertos como: los Ángeles y Long Beach en California, tiene gran potencial para el comercio con la costa Oeste de Estados Unidos y Canadá, así como con los países de la Cuenca del Pacífico (López, 1977)⁴. Su posición geográfica se ubica en las coordenadas 31 51' 30" Latitud Norte y 116 38' 00" Longitud Oeste (API, 2009)⁵.

³ WINKELMANS, W. (1999): The issue of shipping and port management in the XXI century. VIII Congreso de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria. Fundación Portuaria y Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

⁴ LÓPEZ, Enríquez, José. *Algunas Consideraciones sobre la Organización en el Sistema Portuario Nacional*. Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial. México, 1977, Págs. 2-4.

⁵ Administración Portuaria Integral de Ensenada B.C. Norte, 2009.

Vista aérea del puerto de Ensenada



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Dentro de un radio de acción de más de 1500 Km., las principales vialidades carreteras conectan al puerto con las ciudades de Tijuana, Tecate, Mexicali y Hermosillo en México y, con las ciudades fronterizas de los EUA, San Diego, Los Ángeles, Tucson, Yuma y Phoenix en Arizona.

Mapa: del radio de acción, del puerto de Ensenada, B.C.



Fuente: APIENSENADA/2009.

Para el movimiento por tierra de la carga que tiene como origen o destino el puerto, las tres vías de mayor importancia son: la autopista Tijuana-Ensenada y

las carreteras federales Tijuana-Ensenada y Tecate-Ensenada. La autopista es de altas especificaciones (4 carriles) y a través de la misma, se transportan los mayores flujos de carga operadas por el puerto. Estas vías son los enlaces básicos para comunicar al Puerto con la red carretera de los Estados Unidos de América.

Las características de este puerto, lo hacen atractivo para el desarrollo de una industria pesquera, especialmente atunera. Cuenta con una terminal especializada en contenedores, así como marinas turísticas e infraestructura para la recepción de cruceros; además, tiene una reserva territorial para el establecimiento de parques industriales, que ofrece independientemente de los servicios de carga y descarga, aprovisionamiento de agua potable, muelles, atraque, almacenamiento, avituallamiento, lavandería, lanchaje y remolque (Anda, 1999)⁶.

Dentro de su infraestructura regional, Baja California cuenta con una amplia conectividad para llegar a diferentes mercados tanto regionales como internacionales, brindando los siguientes servicios:

- Aeropuerto internacional en la ciudad de Tijuana y Mexicali.
- Puerto de altura y cabotaje, con rutas marítimas desde y hacia los principales puertos de Asia, Norte, Centro y Sudamérica.
- Carreteras federales que conectan al puerto con las ciudades de Tijuana, Tecate y Mexicali, teniendo la opción de llegar al Sur de la Península y a los estados de Sonora, Chihuahua y Sinaloa, Sur de California y Suroeste de Estados Unidos.
- Red ferroviaria en las ciudades de Tecate y Mexicali, además de contar con una vía corta que une las ciudades de Tijuana con Tecate. Con el potencial de conectarse al sistema ferroviario de E.U.A.

⁶ ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. “*Los nuevos puertos mexicanos*”, Noriega Editores, México, 1999.

- Tres de los principales cruces fronterizos con Estados Unidos están ubicados en las ciudades de Tijuana, Tecate y Mexicali, situados a 110 km, 112 km y 257 km al norte del puerto de Ensenada respectivamente.

Zona de Influencia (Hinterland).

La zona de influencia del Puerto de Ensenada, comprende en México los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Chihuahua; en Estados Unidos, el Sur de California y Arizona. Alberga a más de 1,400 maquiladoras y 1,114 productores y exportadores establecidos sólo en territorio nacional.

- La vocación múltiple del Puerto, está sustentada por diversas actividades que se llevan a cabo en el área de influencia, destacando: la actividad industrial, el movimiento de contenedores y carga general, la pesca comercial, cruceros, marinas, pesca deportiva y otras actividades turísticas. Además de astilleros especializados y manejo de graneles minerales entre otros.

El Hinterland del puerto, cuenta con tres cruces fronterizos en Tijuana, Tecate y Mexicali en BC, e impacta otros tres en Sonoita, Nogales y Agua Prieta, en el estado de Sonora y uno adicional en Ciudad Juárez, Chihuahua. La red ferroviaria cuenta con 26,662 kilómetros y es operada por seis empresas; en Baja California existe un total de 223.2 km, la estación de Mexicali es operada por Ferromex con una amplia cobertura hacia el sur del país, denominado Corredor del Pacífico, asimismo existen una conexión directa entre Mexicali y Calexico con Union Pacific, que tiene un alcance a todo Estados Unidos y Canadá. Independientemente de una vía corta, que conecta las ciudades de Tijuana y Tecate vía férrea operado por Admicarga.

Adicionalmente, el área de influencia a Ensenada, alberga los puertos de El Sauzal, San Felipe y Rosarito en B.C., así como Guerrero Negro, Santa Rosalía, San Carlos y Pichilingue en B.C.S., todos con vocaciones diferentes destacando la pesca y el manejo de hidrocarburos.

Mapa: área de influencia del puerto de Ensenada



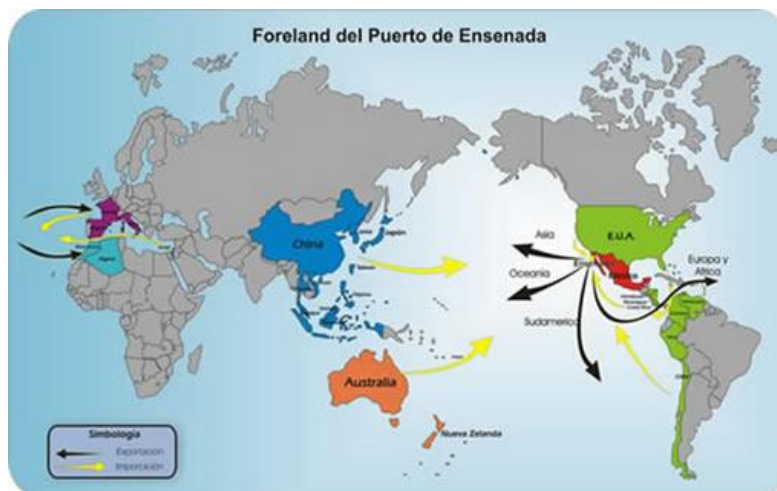
Fuente: APIENSENADA/2009.

Foreland

El Puerto de Ensenada se ubica en la Cuenca del Pacífico, región que registra el mayor dinamismo de intercambio comercial en el mundo; su ubicación le brinda la oportunidad de acceder a los principales puertos (64 de 28 países) y centros de producción y consumo.

La conectividad marítima del Puerto, obedece a la participación de líneas navieras regulares y de líneas con conexiones por fletamento de carga, siendo los servicios de carga contenerizada, los de mayor alcance en cuanto a puertos y países.

Mapa: Foreland puerto de Ensenada



Fuente: APIENSENADA, 2009

Las exportaciones se dirigen a China, Hong Kong, Corea, Japón, Malasia, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica, Honduras y Chile en Centroamérica; Francia, Italia y España en Europa; Marruecos y Argelia en África. Las importaciones proceden de Asia; Nicaragua en Centroamérica y Nueva Zelanda en Oceanía, entre otros. El mayor dinamismo se presenta con Asia, debido al intercambio comercial de la industria maquiladora.

Una obra de gran beneficio para la comunidad de Ensenada, fue la construcción del libramiento al recinto portuario, concluido en el año 2000 (1.3 kilómetros de longitud con 4 carriles). Esta obra permitió el desahogo vehicular, el ordenamiento del tráfico portuario, al tiempo que dotaba de nueva cara al acceso a la ciudad.

Entre los proyectos relevantes se cuentan: la ampliación de la terminal especializada de contenedores, proyectada para duplicar la capacidad de la terminal mediante la construcción de 300 metros adicionales de muelles (total 600 m), e incorporar cuatro grúas portainer para alcanzar el número de seis, así como la duplicación del patio de almacenamiento de contenedores (SCT, 2003)⁷.

Este y otros proyectos, podrían llegar a ser prioritarios si los agentes logísticos y operadores de transporte multimodal, logran atraer mayores flujos de la industria maquiladora, así como la activación de un corredor multimodal entre el puerto y los “puentes terrestres” de doble estiba de contenedores, del sur de los Estados Unidos.

3.2.1.2. Puerto de Guaymas. Se encuentra ubicado en la Costa Norte del Pacífico al centro del Golfo de California, localizado en las coordenadas 27 grados 55 minutos al norte y 110 grados 54 minutos al oeste del Estado de Sonora, México. Por su privilegiada ubicación geográfica, representa una ventaja competitiva para el movimiento de todo tipo de mercancías, además de ser la puerta natural para el sector pecuario y para el comercio de minerales de Sonora, al contar con una terminal especializada para el manejo de graneles agrícolas (SCT: 2008)⁸.

⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (S.CT), 2003.

⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (S.CT), 2008

Vista aérea del puerto de Guaymas



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

El puerto está a 1.8 km de carretera federal número 15 (cuatro carriles) y forma parte del corredor de Canamex. Se enlaza a una amplia red carretera y ferroviaria que lo une con el Sur del Estado de Sonora, así como con la frontera Norte (Nogales) y el resto de la República Mexicana, además de contar con un servicio terrestre directo al Oeste de los Estados Unidos de Norteamérica.

Es un puerto, resguardado por una bahía interna y, por otro lado, la precipitación en la región y su mínima variación de mareas, hacen de este puerto uno de los más seguros del Pacífico.

La productividad del puerto es elevada en el manejo de graneles, y ocupa los primeros lugares en el manejo de carga. Cuenta con servicios de: almacenamiento, muelles, atraque, manejo de equipaje, remolque, agua potable, suministro de combustible, avituallamiento, recolección de basura, servicios de comunicación, renta de equipo, talleres de reparaciones y lanchaje (Anda, 1999)⁹.

Zona de influencia (Hinterland).

Por su ubicación, Guaymas tiene el carácter de un puerto regional cuyo acceso por vía marítima a las rutas del comercio internacional, se realiza por el

⁹ ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. "Los nuevos puertos mexicanos", Noriega Editores, México, 1999

Océano Pacífico y el Golfo de Cortés. La zona de influencia está representada por los estados de Sonora, Baja California Sur, Chihuahua, Sinaloa y Arizona en E.U.A.

La zona de influencia corresponde a la región geoeconómica del Noroeste del país y se relaciona con los estados de Sonora, Baja California Norte y Baja California Sur; también se encuentra la zona de influencia externa, que contempla a los países integrantes de la Cuenca del Pacífico, en especial con las costas occidentales de Estados Unidos y Canadá, así como Japón, China, Australia, Nueva Zelanda y Chile, entre otros (Anda, 1999)¹⁰.

Actividad Portuaria.

El puerto cuenta con una instalación especializada para el manejo de granos con capacidad de 68,000 toneladas de almacenamiento, y una batería de 72 silos, báscula ferroviaria de autotransporte y laboratorio. Se maneja con amplia experiencia en la exportación e importación de productos como: Trigo, Avena, Sorgo, Maíz, Cártamo y otras oleaginosas.

En cuanto a infraestructura, cuenta con terminales marítimas y equipo especializado para el manejo de contenedores en patios, y durante su carga y descarga, apoyado con equipo especializado para operar simultáneamente hasta seis barcos.

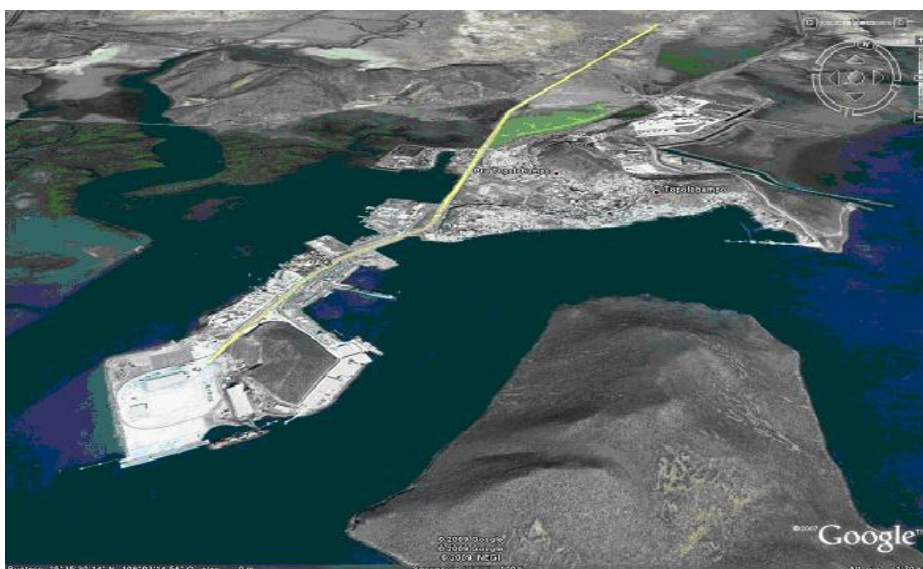
3.2.1.3. Puerto de Topolobampo. Este puerto comercial e industrial se encuentra ubicado al Norte del litoral del Océano Pacífico, en el Golfo de California, a 25° 36'00'' de latitud Norte y 109° 04'00'' de longitud Oeste, en el estado de Sinaloa (API, 2008)¹¹.

Por su localización, este puerto está llamado a desempeñar un papel protagónico en el futuro, considerando que su ubicación habrá de permitir desplazamientos más expeditos hacia el norte y hacia otros estados del centro del país, como resultado de su conectividad.

¹⁰ ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. "Los nuevos puertos mexicanos", Noriega Editores, México, 1999

¹¹ Administración Portuaria Integral de Topolobampo, Son., 2008

Vista aérea del puerto de Topolobampo



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Esta terminal marítima constituye un apoyo para el desarrollo de los parques industriales de la región, actividades agropecuarias, pesqueras, comerciales y turísticas. Cuenta con una terminal de ferrocarril que comprende un tramo de la línea Chihuahua-Pacífico y su enlace a 23 kilómetros con la ruta del Pacífico. En cuanto al sistema carretero, tiene acceso a una red de comunicaciones que lo vinculan con todo el país. La región cuenta con una vía de cuatro carriles que une la zona fronteriza con el estado de Sonora hasta Mazatlán, Sinaloa; extendiéndose hasta el estado de Nayarit.

La zona de influencia, abarca a las regiones geoeconómicas del Noroeste y Norte del país y se relaciona con los estados de Chihuahua, Sur de Sonora y Sinaloa, también constituye un catalizador, para el intercambio de productos con países como Japón, Corea, Taiwán, Singapur, Hong Kong, Australia, Canadá, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Oeste Medio y Sudamérica (Anda:1999)¹².

La infraestructura portuaria ofrece facilidades para el manejo de contenedores, granel agrícola y minerales, así como servicios para la recepción de buques como carga y descarga, avituallamiento, reparaciones, lanchaje y muelles para el manejo de contenedores y de carga general, además de un muelle para embarcaciones pesqueras, una terminal para barcos petroleros y

¹² ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. "Los nuevos puertos mexicanos", Noriega Editores, México, 1999

atracaderos para transbordadores, que dan servicio entre Topolobampo y Baja California Sur. El canal de navegación y las dársenas de los muelles para carga comercial, tiene 12 metros de profundidad y permiten recibir barcos de hasta 50 mil toneladas de peso muerto.

Adicionalmente, el puerto cuenta con infraestructura y facilidades para movilizar contenedores, graneles agrícolas y minerales, así como condiciones adecuadas para atender a grandes buques y crear un puente comercial potencial con los mercados de Corea, Taiwán, Singapur, Hong Kong, Australia, Canadá, Nueva Zelanda y los estados de Kansas City, Nuevo México y Texas en los Estados Unidos de Norteamérica.

Topolobampo se comunica por vía terrestre hacia el norte con la zona fronteriza de los Estados Unidos (Nogales y Mexicali), y hacia el sur, con otras ciudades de Sinaloa y el resto del país; su localización resulta privilegiada para movilizar productos de y hacia Oriente, con origen y destino a la región sur y centro de Estados Unidos a través de líneas ferroviarias (API, 2008)¹³.

Respecto al sistema carretero, el puerto tiene acceso a una red de comunicaciones que lo vincula con todo el país, con una carretera de cuatro carriles que va desde la zona fronteriza en el estado de Sonora, hasta Mazatlán, Sin., que continúa hasta el estado de Nayarit y Jalisco (Anda, 1999)¹⁴.

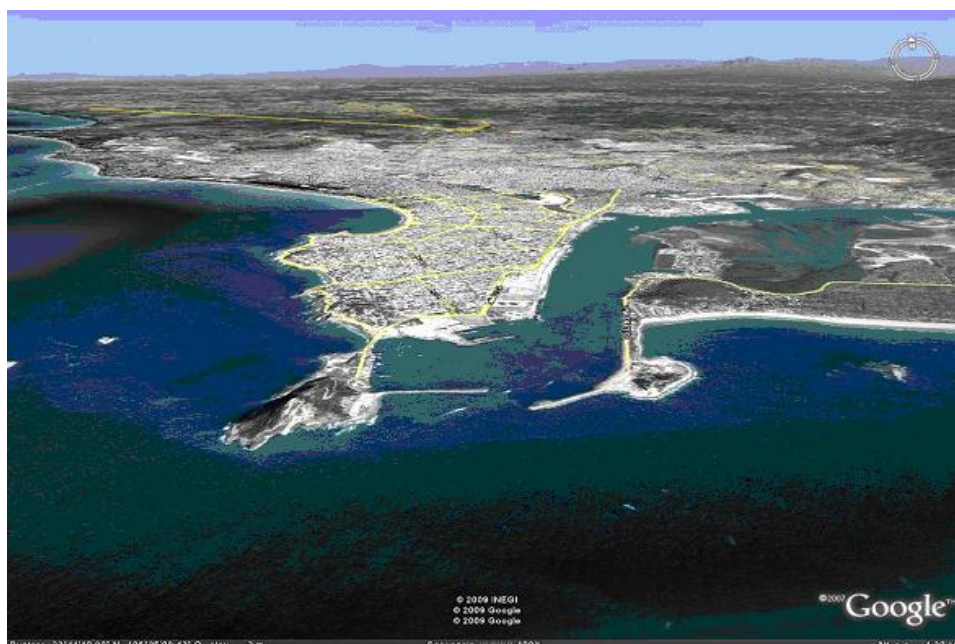
3.2.1.4. Puerto de Mazatlán. Ubicado en la parte centro del litoral del Océano Pacífico en el Sur del estado de Sinaloa. Éste representa uno de los principales destinos para los modernos cruceros que escalan puertos del pacífico, cuenta con terminal para cruceros turísticos, además de servicios de carga y descarga, servicio de buques, muelle, atraque, almacenamiento, recolección de basura, agua potable, suministro de combustible, avituallamiento, lavandería, reparaciones, lanchaje, servicio de comunicación, báscula, fumigación, renta de equipo, manejo de equipaje y remolque (API, 2008)¹⁵.

¹³ Administración Portuaria Integral de Topolobampo, Son. 2008.

¹⁴ ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. *“Los nuevos puertos mexicanos”*, Noriega Editores, México, 1999

¹⁵ Administración Portuaria Integral de Mazatlán, Sin., México, 2008.

Vista aérea del puerto de Mazatlán



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Las instalaciones están conformadas de la siguiente manera: la posición 1 ocupada por el muelle para la flota pesquera, en la posición 2 se ubica la terminal de transbordadores, la 3 para área de vehículos, la 5 al muelle de “Puntillas”, la posición 6 a Petróleos Mexicanos, la 7 área de frigoríficos, la 8 para las bodegas. Cuenta además con dársena de ciaboga (9), en la posición 10 está localizada la zona naval, en la 11 las cooperativas pesqueras y en la 12, los astilleros.

Zona de influencia (Hinterland).

Las ciudades principales de la zona de influencia son: Los Mochis, Culiacán, Guasave, Guamúchil, Navolato en el estado de Sinaloa; Hermosillo, Ciudad Obregón, Navojoa, La Cruz, Rosario, Escuinapa, Sonora, Tepic en Nayarit y Silao en Guanajuato (API, 2008)¹⁶.

Mazatlán sirve a las regiones geoeconómicas del Noroeste, Norte y Centro Occidente del país, y se relaciona con los estados de Aguascalientes, Coahuila, Durango, Jalisco, San Luis Potosí, Sinaloa y Zacatecas, principalmente. El puerto está enlazado con las principales ciudades del país, a través de las carreteras y

¹⁶ Administración Portuaria Integral de Mazatlán, Sin., México, 2008.

ferrocarril del Pacífico, y por carretera vía Durango con las ciudades del Norte Centro del país.

Mapa: Carretero



Fuente: APIMAZATLAN, 2008.

El puerto se comunica con las costas occidentales de Estados Unidos y Canadá, así como con los países asiáticos con los que tiene exportación de productos pesqueros. Además de contar con un importante movimiento de cargas de cabotaje, hacia Baja California.

El potencial de crecimiento y desarrollo que proyecta este puerto, tiene como base principal las actividades económicas y comerciales de la región, atendiendo las necesidades de todos los sectores económicos de la zona. En este contexto, destaca el sector terciario, como el de mayor dinamismo representado por las actividades de comercio y los servicios estrechamente ligados con el turismo (Anda, 1999).

Por su parte, el sector primario (agrícola) tiene una importante y constante presencia, y en el sector secundario, la industria constituye la actividad preponderante, cuyas ramas principales están relacionadas con el procesamiento y empaque de productos marinos.

La carretera Mazatlán-Durango ampliará el área de influencia, lo que permitirá captar cargas del norte del país, de los estados de Nuevo León, Chihuahua, Coahuila y Durango, con una incipiente participación en la importación o exportación de mercancías, que permitirán diversificar el movimiento de cargas. De igual manera, la modernización de modos de transporte hacia el norte del país y de los EUA, posibilitará al Puerto de Mazatlán, la operación de carga de esta zona del Pacífico, que se traducirá en una ampliación de su hinterland.

Foreland.

La apertura comercial del país hacia el exterior, permitió ampliar e intensificar el tráfico de mercancías con países del Este Asiático, Oriente Medio y América Latina. Por su parte, el flujo comercial con China, ha impulsado el comercio regional en América del Norte, apuntalando el surgimiento de economías como Corea, Singapur, Malasia y la India, en el Oriente Medio (Api Mazatlán: 2008)¹⁷.

El crecimiento vertiginoso del transporte de mercancías con el Lejano y Medio Oriente, ha mantenido y consolidado una cartera de clientes en zonas de economías emergentes, países europeos y América Latina. A partir del año 2005, dentro del portafolio de usuarios del puerto, ya se ubican cargas procedentes de Europa, Asia, Estados Unidos e, incluso, del Caribe, atendiendo principalmente cargas de Japón, Corea, Estados Unidos, Chile, España, Holanda, Israel, Italia, Brasil, entre otros.

Actividad Portuaria.

El Puerto ha reforzado su vocación múltiple: contenedores, carga general, vehículos, cruceros, transbordadores, petroleros y atuneros, para fortalecer la economía en la que participa activamente. Sin embargo, a partir de 2005 el Puerto incrementó el tráfico de mercancías en contenedores gracias a la modificación del Anexo 21, de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior,

¹⁷ Administración Portuaria Integral de Mazatlán, Sin., México, 2008.

que posibilitó la importación y exportación de productos como: vinos y licores, calzado y sus partes, cárnicos, frutas y verduras, bicicletas y sus partes, y textiles.

Cruceros.

El movimiento de cruceros proviene de Estados Unidos. El potencial de crecimiento y desarrollo que proyecta el puerto, se fundamenta en las actividades económicas y comerciales que ofrece la región, y en este sentido, las condiciones actuales le han permitido atraer un mayor tonelaje de carga, así como alcanzar la especialización en productos refrigerados, automóviles y turismo.

3.2.1.5. Puerto Vallarta. Ubicado en la llamada Bahía de Banderas, forma parte de la región geoeconómica Centro Occidente en el estado de Jalisco, en el centro del litoral del Océano Pacífico; su localización geográfica es de 20° 36'09'' latitud Norte y 105° 14'07'' longitud Oeste; sus vías de comunicación son muy completas, cuenta con siete líneas aéreas con vuelos nacionales e internacionales; además, por vía terrestre se comunica al Norte, con Tepic y al Sur con Manzanillo, y ofrece un servicio de transbordadores a Cabo San Lucas Baja California Sur (Anda, 1999)¹⁸.

Vista aérea de Puerto Vallarta



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

¹⁸ ANDA, Gutiérrez Cuahtémoc. "Los nuevos puertos mexicanos", Noriega Editores, México, 1999

En 2007 concluyó la construcción de dos muelles y la demolición del antiguo Muelle 2, por lo que el puerto ya cuenta con tres posiciones de atraque, para atender en forma simultánea 3 cruceros.

Además, la Terminal Marítima de Puerto Vallarta, ofrece diversos servicios turísticos y comerciales complementarios como: taxis, guías-chofer, casa de cambio, mercado de artesanía, restaurantes, correo, teléfonos, ciber café y venta de boletos para las embarcaciones turísticas que recorren la Bahía de Banderas. Cabe señalar que se amplía la oferta turística del puerto para responder a las tendencias del mercado de cruceros (API, 2008)¹⁹.

Zona de Influencia

Puerto Vallarta da servicio tanto al turismo nacional como internacional, su área de influencia interna se extiende a toda la República Mexicana. El área de influencia exterior la constituye el mercado atendido por las líneas navieras en las distintas rutas que incluyen a este puerto como destino, procedentes de los Estados Unidos y Canadá (Api Vallarta: 2008)²⁰.

Mapa. Zona de Influencia



Fuente: APIVALLARTA, 2008.

En relación con la infraestructura, cuenta con servicios desarrollados para el apoyo del turismo, además de almacenamiento, fumigación, báscula, manejo de equipo, lanchaje, avituallamiento, atraque, muelle y vigilancia. La zona de influencia, comprende las ciudades de Tijuana, Monterrey, Distrito Federal,

¹⁹ Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, Jal. México, 2008.

²⁰ Idem.

Guadalajara y Mérida hacia el exterior, con una gran cantidad de puertos de América.

Actividad Portuaria

En México, los proyectos de inversión para ofrecer servicios a cruceros en puertos como éste, son una constante para ofertar muelles, terminales y la prestación de servicios a embarcaciones de pasajeros de cruceros. Así, con una vocación turística, Puerto Vallarta constituye una escala obligada, entre las rutas de Cruceros del Pacífico Norte de América, que básicamente son.

Altura: Los Ángeles - Puerto Vallarta / Puerto Vallarta - Mazatlán / Mazatlán - Los Cabos - Los Ángeles

Cabotaje: Los Ángeles - Mazatlán / Mazatlán - Puerto Vallarta / Puerto Vallarta - Los Cabos / Los Cabos - Los Ángeles.

Mapa de rutas de cruceros



Fuente: APIVALLARTA, 2008.

Zona de influencia (Hinterland)

Puerto Vallarta, en el entorno regional, representa el punto nodal de desarrollo del Pacífico Mexicano, en la confluencia de los estados de Jalisco y Nayarit. Es un puerto concentrador de actividades marítimo-portuarias, asociadas al turismo. Su hinterland está constituido por Guadalajara, la Ciudad de México y

la región del Bajío como consecuencia de su ubicación, condiciones climáticas y tradición turística.

La zona de influencia del puerto, se caracteriza por ser un centro consolidado para el turismo (nacional y extranjero); cuenta con infraestructura y servicios suficientes para atender la demanda de los visitantes, además de ofrecer una amplia gama de valores arquitectónicos que reportan un valor agregado a la ruta de cruceros.

Foreland

La globalización de las economías y el desarrollo tecnológico de los sistemas de transporte, así como su impacto directo en la competitividad de los flujos comerciales entre los países, marcan las directrices en el comportamiento actual y futuro de la industria del transporte marítimo en el mundo.

Las alianzas estratégicas entre líneas navieras, las economías de escala y la construcción de embarcaciones con mayor capacidad, son los signos de cambio más significativos en el transporte y el comercio internacional que motivan en el largo plazo, la necesidad de contar con puertos más grandes, mayor infraestructura y servicios más eficientes, seguros y competitivos.

Algunos de los indicadores que mejor representan estas tendencias son:

- El tamaño de los barcos.
- Fusiones y adquisiciones entre empresas navieras, consorcios que controlan más del 50% del mercado de cruceros.
- Tasas de crecimiento de los proveedores de la industria marítima; ejemplo, la construcción de barcos y la renta de embarcaciones, entre otros.
- Mayor promoción de políticas de fomento al turismo de calidad internacional, inversión privada y especialización de terminales portuarias.

3.2.1.6. Puerto de Manzanillo. Se encuentra ubicado en la costa Oeste del país en la parte media del litoral del Océano Pacífico, en el estado de Colima en las coordenadas geográficas: Latitud Norte 19°03'45'' y Longitud Oeste

104°18'08'' (API, 2008)²¹. Es un puerto de gran potencial para el comercio con los países de la Cuenca del Pacífico dotado de una moderna infraestructura, y especializado en el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales. Cuenta con servicios como: carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, muelle, atraque, almacenamiento, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, amarre de cabos, servicio de comunicación, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones, lanchaje, manejo de equipaje y remolque.

Vista aérea del puerto Manzanillo



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Para Anda (1999)²², Manzanillo sirve a la región geoeconómica Centro-Occidente, y se relaciona principalmente con los estados de Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, México, Querétaro, San Luis Potosí y el Distrito Federal; cuenta con buenos enlaces por carretera (cuatro carriles a Guadalajara) y ferrocarril (con las principales ciudades del país y el puerto de Altamira).

²¹ Administración Portuaria Integral de Manzanillo, Col. México, 2008.

²² ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. "Los nuevos puertos mexicanos", Noriega Editores, México, 1999

Mapa: Hinterland, Puerto de Manzanillo.



Fuente; APIMANZANILLO, 2009.

Manzanillo es el principal vínculo entre el Pacífico y el corredor industrial y comercial más importante del país, conformado por las zonas norte, occidente y centro, en donde se localizan los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Zacatecas, Nuevo León, Coahuila, Morelos, Hidalgo, Colima, Michoacán, Nayarit, Estado de México y Distrito Federal. Por su ubicación es ideal para el comercio internacional con Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, y con los países localizados en la Cuenca del Pacífico, en especial las costas occidentales de Estados Unidos y Canadá, así como Japón, China, Corea, Australia, Nueva Zelanda y Chile (API, 2008)²³.

El puerto está conectado por la red de carreteras nacionales; los principales ejes carreteros son: Colima-Manzanillo, Manzanillo-Puerto Vallarta; Manzanillo-Minatitlán; Ramal-Aeropuerto, Cuyutlan-Manzanillo y Libramiento-Colomos-Tepeixtles que comunica a Manzanillo con todo el estado y el país.

Su vocación es comercial y turística, constituye el principal vínculo entre el Pacífico y el Corredor Industrial y comercial más importante del país. Es uno de los puertos multipropósito del país con mayor dinamismo en comercio de mercancías, inversiones en terminales e infraestructura. Su condición de puerto

²³ Administración Portuaria de Manzanillo, Colima, 2008.

natural requiere de un mantenimiento de dragado mínimo que no representa inversiones importantes.

Manzanillo busca consolidarse como un puerto pivote (*hub*) en el Pacífico mexicano, al concentrar y redistribuir crecientes flujos de carga contenerizada de líneas navieras y operadores de transporte multimodal (OTMs). Para este fin, desde el año 2002, la API de Manzanillo autorizó ampliar en 500 metros el muelle y en 10 has., los patios en el área contigua a la actual terminal especializada de contenedores. Con estas obras podrán manejarse más de 1 millón de TEUs por año, duplicando la capacidad actual (SCT, 2003).

3.2.1.7. Puerto de Lázaro Cárdenas. Es un puerto de gran capacidad industrial que se ubica en la costa occidental del país en la desembocadura del río Balsas, a 17° 54' 58'' de latitud Norte y 102° 10' 22'' de longitud Oeste, en el estado de Michoacán (API, 2008)²⁴.

Vista aérea del puerto de Lázaro Cárdenas



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Es uno de los puertos más importantes a nivel nacional, dispone de amplios terrenos para la instalación de la industria pesada, y se considera un

²⁴ Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, Mich., México, 2008.

importante centro industrial integrado por plantas siderúrgicas, de fertilizantes y petroquímicos; además de ofrecer servicios como: carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, avituallamiento, servicio de comunicación, reparaciones, lanchaje, remolque y muelles.

Lázaro Cárdenas es el único puerto de México con 18.00 metros de profundidad en su canal de acceso y 16.50 metros de profundidad en la dársena principal de ciaboga. Situación que le permite recibir embarcaciones de hasta 165 mil toneladas de desplazamiento.

Mapa del puerto de Lázaro Cárdenas



Fuente: APILAZAROCARDENAS 2009

La infraestructura para la operación del puerto cuenta con:

Accesos y Canales: La bocana, el canal de acceso y los 4 canales de navegación secundarios del puerto que cumplen con las normas internacionales de seguridad para navegar en un solo sentido. La longitud total de los canales es de 7,579 metros lineales, con profundidades de 14.50 y 16.50 metros de referencia al nivel de bajamar media inferior (NBMI).

El fondeadero se ubica al sur del puerto, cuenta con 5,282 metros de longitud, con un ancho de plantilla de 2,892 metros y una profundidad de entre 30 y 50 metros, identificado por las embarcaciones con la boya de recalada, de coordenadas geográficas latitud Norte 17° 54' 58" y longitud Oeste 102° 10' 22".

Cuenta con dos dársenas de ciaboga, denominadas Dársena Principal y Dársena Comercial, de 700 y 530 metros de diámetro respectivamente con 16.50 metros de profundidad. Los diámetros de las dársenas se proyectaron para que las maniobras se realicen con la ayuda de remolcadores.

Capacidades de atraque: El recinto portuario cuenta con 21.844 metros de frentes de agua. Actualmente se tienen 3,689 metros de muelles, construidos con profundidades de 6, 8, 11, 12, 14, y 16.50 metros y con capacidades estructurales, para recibir embarcaciones de 20,000 hasta 150,000 toneladas de desplazamiento.

Lázaro Cárdenas es el puerto industrial del Pacífico, y uno de los cinco puertos principales del país; dispone de conexiones ferroviarias para el manejo de contenedores de doble estiba y una importante infraestructura carretera, que lo vincula tanto con el resto del país como con los principales centros de producción y consumo, y ciudades localizadas allende al río Bravo, gracias a los desplazamientos vía ferrocarril que ha redimensionado este tipo de conexiones (SCT, 2008)²⁵.

El puerto representa un polo de desarrollo no sólo por la economía de la región sino por el área de influencia, en la cual se proyectan inversiones que detonarán la instalación de nuevas industrias y encadenamientos productivos, que le darán mayor dinamismo al conectarse vía carretera con la Ciudad de México y ciudades del centro del país, que impactarán el crecimiento de la producción de fertilizantes, desarrollo de nuevas industrias de transformación, proyectos inmobiliarios y comerciales y, el crecimiento de la producción de acero (Anda, 1999)²⁶.

²⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), 2008.

²⁶ ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. *Los nuevos puertos mexicanos*, Noriega Editores, México, 1999

En este contexto, el puerto está unido vía carretera y ferrocarril con la ciudad de Morelia y la capital del país, y de ahí se enlaza con las redes de comunicación nacional. En cuanto a la zona de influencia, incluye las regiones geo-económicas, Centro Occidente y Centro Sur, y se relaciona con el Distrito Federal, Guerrero, Michoacán y Morelos.

Por su ubicación, tiene relación con los países de la Cuenca del Pacífico, Estados Unidos, Canadá, Japón, Corea, China, Australia y Nueva Zelanda, así como Centro y Sudamérica. La infraestructura y equipamiento le dan al puerto un gran potencial para su futuro desarrollo; cuenta con equipo para manejo de petróleo y productos químicos; asimismo, dispone de instalaciones especializadas de lenta capacidad para el manejo de contenedores incluso refrigerados y de graneles agrícolas.

Mapa: de la zona de influencia del puerto



Fuente: APILAZAROCARDENAS, 2009.

La Terminal de Contenedores de Lázaro Cárdenas ocupa un área de 18 has., una posición de atraque de 286 metros de frente de agua y el equipamiento suficiente para operar hasta 180 mil TEUs anualmente. Sin embargo, el proyecto de ampliación contempla la construcción de una nueva terminal de contenedores en una superficie de 85 has, con 1 mil 050 metros de frente de agua y 16 metros de profundidad (SCT, 2003), que elevarán sustancialmente su capacidad para operar contenedores.

Potencialmente, se trata del proyecto más ambicioso de infraestructura portuaria para el movimiento de contenedores en el Pacífico mexicano, pero su progresión dependerá del crecimiento de la demanda en ese litoral.

Mapa: Corredores Multimodales



Fuente; APILAZAROCARDENAS, 2009.

Como se aprecia en este mapa, Lázaro Cárdenas presenta una importante conexión terrestre con el Golfo de México, específicamente con los puertos de Altamira y de Tampico, que le unen a través del corredor multimodal.

Lázaro Cárdenas - Altamira/Tampico

Tiempo de Recorrido: 58 a 70 hrs., Kilómetros: 1266 km, Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas competitivas: Conexión con el puerto de mayor desarrollo del Golfo de México y posibilidad de desarrollar un corredor transoceánico Asia-Lázaro Cárdenas-Altamira-Europa.

3.2.1.8. Puerto de Acapulco. Tiene carácter comercial y vocación turística situado en la parte Centro Sur del litoral del Océano Pacífico, en las costas del estado de Guerrero, su localización geográfica es de 16° 50'30'' latitud Norte y 99° 54'30'' Oeste. Por su ubicación sirve a las regiones geoeconómicas Pacífico

Sur y Centro Sur del país, y hacia el exterior tiene un gran potencial en la Cuenca del Pacífico (API, 2008)²⁷.

Vista aérea del puerto de Acapulco



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Acapulco fue el segundo puerto más importante del virreinato mexicano, y como zona estratégica, cumplió la doble función de puerto de destino final del comercio transpacífico en América y de enlace directo con Filipinas, pues el galeón “Nao de China” que zarpaba con dirección al archipiélago, fue el nexo entre Europa-Nueva España-Asia. En 1573, se le designa como único sitio autorizado en el virreinato para comerciar con Asia.

Época Moderna.

En la década de los 40's, se construyó el primer muelle comercial y bodegas para el desarrollo del puerto, luego en los 70's, se realizó una ampliación significativa del mismo. Desde entonces y hasta antes de 1996, cuando se crea la API Acapulco, el puerto ha visto pasar por sus muelles y bodegas diferentes tipos de mercancías y buques. Esta fue su época de consolidación, y jugó un papel

²⁷ Administración Portuaria Integral de Acapulco, Gro. México, 2008.

muy importante en el desarrollo económico de la zona y la región centro del país, en cuanto al comercio exterior con la Cuenca del Pacífico.

En 1994, y en el marco del programa de Creación de las Administraciones Portuarias Integrales, como parte de una estrategia de modernización, el gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga la Concesión a favor de Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V. Posteriormente, en junio de 1996, la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, modifica el Título de Concesión, y establece las bases para que a través de licitación pública, la API de Acapulco fuera privatizada. Luego en los 90's, con el proceso de creación de las API's, en el Sistema Portuario Nacional, se definieron la vocación y prioridades que el puerto orientó hacia la atención de cruceros turísticos y el manejo de vehículos.

Acapulco fue el primer puerto operado en forma integral por inversionistas privados, situación que impulsó el crecimiento de cruceros y las exportaciones de autos, así como la ampliación y modernización de las instalaciones y los servicios proporcionados (Anda, 1999)²⁸. Como ha sido comentado, el movimiento de carga que caracteriza al puerto, es el tráfico de automóviles, apoyado con servicios para la exportación de vehículos armados, así como de servicios de carga y descarga, suministro de combustible y aceite, muelles, atraque, lanchaje, avituallamiento, almacenamiento, renta de equipo y pilotaje.

El puerto de Acapulco es el más cercano a la Ciudad de México (411 kms), se comunica a través de una moderna autopista que se recorre aproximadamente en tres horas y media, mientras que con el resto de las ciudades del litoral, se une mediante la carretera costera. El aeropuerto internacional se encuentra a 15 Kilómetros del lugar.

Conectividad.

El Estado de Guerrero esta comunicado en sus límites con los estados de Morelos, Oaxaca, Michoacán, y el Estado de México.

²⁸ ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. "Los nuevos puertos mexicanos", Noriega Editores, México, 1999

- Carretera de Cuota Cuernavaca - Acapulco (Autopista del Sol) 320 km.
- Carretera Federal México-Acapulco (95) 400 km.
- Carretera Federal Acapulco-Lázaro Cárdenas (200) 300 km.
- Carretera Federal Acapulco-Pinotepa Nacional (200) 170 km.

Hinterland

El área de influencia del puerto de Acapulco en cuanto a carga, se limita al municipio donde está establecida la planta armadora de Nissan en Morelos, Puebla (VW), Toluca (Chrysler y Freight Liner) e inclusive, Ramos Arizpe y Silao, por las plantas de General Motors. Los servicios de transporte se proporcionan a través de una autopista de cuota del interior de la república al puerto. En el caso de los cruceros internacionales, la zona de influencia se circunscribe a sus estados vecinos, ya que los servicios turísticos que se ofertan explotan los atractivos locales, extendiéndose a la desembocadura del río Balsas hacia el norte y la zona de Barra Vieja hacia el sur. No hay influencia significativa hacia tierra adentro de este puerto.

Foreland

Por lo que corresponde al mercado de exportación e importación de vehículos, no obstante que no existe influencia significativa en otras regiones, la eficiencia y calidad de los servicios que se brindan a los automóviles, permiten que el puerto opere como punto eficiente de enlace para ciertos clientes y mercados especializados, tal es el caso de Centro y Sudamérica principalmente para vehículos Nissan, y Japón, China, Singapur, Nueva Zelanda, Corea y Australia para VW Daimler Chrysler.

Actividad Portuaria.

La Administración Portuaria Integral Acapulco S.A. de C.V., concentra sus actividades en la recepción de cruceros turísticos, el desarrollo de actividades de turismo náutico, y la operación de vehículos. En el segmento de cruceros cuenta con una terminal de pasajeros con área comercial. Por lo que al turismo náutico se refiere, se ha habilitado un atracadero de yates con servicios básicos, una marina seca o “dry storage” con servicio de botado mediante grúa y una estación

marina de combustible, para suministro a yates y embarcaciones de recreo. En cuanto al manejo de carga o de vehículos, se cuenta con una terminal especializada para la operación de autos, equipada con modernos esquemas operativos, medidas de seguridad y control (SCT, 2008)²⁹.

3.2.1.9. Puerto de Salina Cruz. La ciudad y puerto de Salina Cruz en el estado de Oaxaca, se ubica en la parte norte del Golfo de Tehuantepec en el Océano Pacífico, en la localización geográfica: latitud Norte 16° 09' 30" y longitud Este 95° 11' 30", y está catalogado como puerto de altura y cabotaje; forman la entrada dos rompeolas que dan acceso al antepuerto, sigue una dársena situada al norte a la cual se pasa por un pequeño canal artificial (API, 2008)³⁰.

Vista aérea del puerto de Salina Cruz



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Salina Cruz, es un puerto artificial construido en la época del General Porfirio Díaz, delimitado mediante un recinto portuario concesionado a la

²⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), México, 2008.

³⁰ Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Oax. México, 2008.

Administración Portuaria Integral en 1994, en virtud de la Ley de Puertos de 1993 y de su Reglamento con una superficie total de 150.64 ha, de las cuales 71.39 hs, la conforman canales de acceso, dársena y zonas de atraque y 79.25 has., corresponden a zona terrestre constituida de la manera siguiente (API, 2008)³¹:

1.- La zona fiscal I, comprende los muelles 1, 2 y 3 con frente de atraque hacia la dársena interior, patio y muelle de contenedores con una posición de atraque en la dársena del antepuerto que suman en total 39.63 has.

2.- La zona fiscal II, comprende los muelles 4, 5 y 6 que dan frente a la dársena interior, además de la terminal marítima de Petróleos Mexicanos, con un muelle en "T" conocido como L.P.G. 7 instalados en el antepuerto. Todo con una superficie de 27.95 has.

3.- La zona industrial pesquera, se localiza al Norte y Noreste de la dársena interior y comprende la banda Norte de la zona pesquera, disponen de 8 muelles en espigón, 2 varaderos, lotes industriales y la llamada ampliación "C", sobre la banda Este se encuentra el muelle marginal de pesca que en conjunto constituyen una superficie de 11.67 has.

Áreas de navegación.

- *Canal de acceso al puerto:* Orientado al Norte, con una longitud de 70 metros y una plantilla de 82 metros y profundidad de hasta 13 metros. El canal queda ubicado entre los morros de los rompeolas "Este" y escollera "Oeste".

- *Antepuerto:* Se localiza inmediato al canal de acceso con una longitud de 750 metros, que es empleado para la parada de los barcos, con un diámetro para maniobras de ciaboga de 400 metros y profundidad de hasta 12 metros en promedio. En cuanto al dimensionamiento del buque tipo, éste se limita a 197 metros de eslora y 32 metros de manga.

³¹ Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Oax. México, 2008.

Mapa: canal de acceso, dársenas y antepuerto Salina Cruz



Fuente: APISALINACRUZ. 2008.

- *Canal de entrepuerto*: Canal que une el antepuerto con la dársena interior, eje que se orienta al norte y tiene una longitud de 70 metros y un ancho de 50 metros con profundidad de -10 metros.
- *Dársena interior*: Se localiza al norte del puerto, está rodeada por obras de reparaciones operadas por los astilleros de Marina, muelles pesqueros y de las posiciones de atraque, específicamente los fiscales I y II, que permiten el atraque de embarcaciones de hasta 180 metros de eslora y 28 metros de manga, con profundidad de -10 metros (API, 2008)³².

Terminales operadas por PEMEX

Muelle fiscal II: Localizado en el paramento sur de la dársena al oeste del entrepuerto con una longitud total de 465 metros, ancho de 60 metros y profundidad máxima de 10 metros, que permite el ingreso de embarcaciones de hasta 180 metros de eslora y 28 metros de manga.

³² Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Oax. México, 2008.

Muelle No. 7 LPG: Se localiza al oeste del antepuerto sobre la escollera oeste. Muelle en "T" sobre pilotes de acero y estructura de concreto armado. Cuenta con una longitud total de 277 metros y una profundidad de 11 metros, permite el atraque de embarcaciones de 197 metros de eslora y 32 metros de manga, la operación de este muelle es básicamente de productos petrolíferos y sus derivados.

Terminales operadas por la Administración Portuaria Integral

En el antepuerto se localiza la terminal de contenedores sobre un costado del rompeolas "Este", construido a base de concreto armado sobre pilotes con una longitud de 275 metros, y un ancho de 21 metros, cuenta con una profundidad de 11 metros. Dadas sus características, permite el atraque de embarcaciones de hasta 197 metros de eslora y 32 metros de manga. Asimismo, la terminal cuenta con 360 conexiones en 20 consolas, para contenedores refrigerados "reefers" con 120 tomacorrientes de 220 volts y 240 tomacorrientes de 440 volts. Sistema de iluminación y servicio de vigilancia las 24 horas del día.

Muelle fiscal I: Se localiza en el extremo sur de la dársena al este del entrepuente, con una longitud útil de 450 metros y ancho de 60 metros, a una profundidad máxima de 10 metros, permite el atraque de embarcaciones de 180 metros de eslora y 28 metros de manga. El muelle dispone de vías de ferrocarril además de tres bodegas para el almacenaje de mercancías (API, 2008)³³.

Muelle pesquero marginal oriente: Se ubica en la dársena interior con una longitud de 260 metros dispuesto en forma marginal, base de concreto armado construido sobre pilas. Por otro lado, existen 14.23 has., de reserva a la zona adyacente del patio de contenedores para futuros desarrollos de áreas logísticas y/o ampliación de infraestructura para el manejo de carga contenerizada.

Los límites del Puerto comprenden el área de circunferencia de 0.5 millas; cuyo centro es el punto de intersección del eje del canal, con la línea imaginaria que une los extremos de dos rompeolas, el antepuerto y la dársena de maniobra.

³³ Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Oax. México, 2008.

El Puerto comercial cuenta con una sección de muelle especializado para atención de embarcaciones portacontenedores; en la Zona Pesquera se tiene siete tramos de muelles en espigón y uno marginal, para el servicio de embarcaciones pesqueras; en la Terminal Marítima a cargo de PEMEX, se cuenta con un muelle para carga de gas y una sección para atención de buques tanque, para productos derivados del petróleo líquidos, y en Sector Naval se dispone de dos muelles marginales para reparación a flote, un sincroelevador y un Astillero para reparación de embarcaciones, propiedad del Gobierno Federal.

La zona de influencia incluye los estados con los que se efectúa el mayor intercambio de carga que son Veracruz, Chiapas y el propio estado de Oaxaca. El resto del mercado de la zona de influencia, corresponde a los estados de Tabasco, Campeche, Quintana Roo, Yucatán y Puebla, que da como resultado una amplia zona de influencia actual al puerto (API, 2008)³⁴.

Dicha zona de influencia se superpone con la de otros puertos comerciales cercanos que son: Acapulco, Lázaro Cárdenas, Puerto Madero y Puerto Quetzal, este último en Guatemala. Puerto Madero y Quetzal, no representan una opción real de competencia con Salina Cruz, debido al bajo desarrollo del primero, y a la ubicación extranjera del segundo, que impone dificultades en tiempo y costo al transporte de mercancías derivados de trámites aduanales necesarios.

Conectividad

Los principales puntos de origen y destino de la carga son: China, Canadá y Estados Unidos hacia la zona de influencia.

Hinterland.

El puerto de Salina Cruz, tiene conexiones terrestres a través del ferrocarril y por carretera a las ciudades de mayor importancia en la zona de influencia, entre las que localizan las siguientes conexiones:

³⁴ |Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Oax. México, 2008

Conexiones terrestres a través del ferrocarril y por carretera a las ciudades de mayor importancia, en la zona de influencia a saber: Tehuantepec, Ixtepec, Lagunas, Tuxtepec, Oaxaca, Arriaga, Tapachula, Ciudad Hidalgo, Jaltipán, Cosoleacaque, Coatzacoalcos, Córdoba, Orizaba, Veracruz, Chontalpa, Puebla, México, D.F. Campeche, Mérida, Mérida.

Foreland.

La Naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) es la compañía que actualmente arriba al puerto de Salina Cruz con una frecuencia quincenal, trasportando carga contenerizada a cualquier parte del mundo. A nivel nacional destacan Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Puerto Madero, Veracruz, Coatzacoalcos, Puerto Progreso y, en el plano internacional, carga con destino a Sudamérica, Asia y la Unión Americana.

Salinas Cruz es un puerto estratégico para el comercio con Asia, América y Europa, así como para el abasto de petróleo y derivados de los estados del Pacífico de la República Mexicana. Salina Cruz se enlaza con el puerto de Coatzacoalcos en el Golfo de México y el Atlántico a través del ferrocarril transístmico y, por carretera, sirve a las regiones del Pacífico Sur y a las del Golfo, incluyendo los estados de Oaxaca, Chiapas y Veracruz, y apoya el abasto de combustible a los estados del Pacífico Mexicano.

Por este puerto se exportan cerveza, plátanos, carburo de silicio, petróleo, productos petroquímicos, madera y miel a Estados Unidos, Japón, Corea y Hong Kong, así como cemento, ácido tereftalático, tripolifosfato de sodio, polietileno y arena sílica a Centro y Sudamérica.

3.2.1.10 Puerto Madero. Se localiza entre los paralelos 14° 32' 24" y 17° 59' 08" de latitud Norte, los meridianos 90° 20' 32" y 94° 07' 13" longitud Oeste, Costa Suroeste del Océano Pacífico, se ubica en el extremo Sur del litoral del Océano Pacífico en el estado de Chiapas; es un puerto de carácter comercial y pesquero que sirve a las regiones geoeconómicas Pacífico Sur y Golfo, y se

relaciona con los estados de Chiapas y Tabasco, participando con un porcentaje considerable del producto bruto nacional (API, 2008)³⁵.

Vista aérea de Puerto Madero



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Terminal de Carga

Debido a su posición geográfica, el puerto de Chiapas es el primero de México para el mercado de Centroamérica y Sudamérica Occidental, y una oportunidad para el movimiento de todo tipo de mercancías. Su infraestructura posee excelentes condiciones para el arribo de buques de gran porte; una banda de atraque de 625 metros, canal de navegación con una longitud de 950 metros, una amplitud de 350 metros y 100 metros de ancho en su canal de acceso, una dársena de ciaboga de 450 metros de diámetro con una profundidad de 11 metros, además de un confiable señalamiento marítimo.

³⁵ Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, Chis. México, 2008.

La infraestructura está en condiciones de recibir buques portacontenedores de 1ª y 2ª generación, graneleros de hasta 30,000 ton., roll on roll off hasta de 30,000 ton., cruceros hasta 115,000 TBR, pues tiene 33 pies de calado, además de contar con un área de almacenamiento de 2500 m2 y un cobertizo de 630 m2 así como 22,300 m2 de patios.

Los proyectos para el movimiento de carga en el puerto son:

1. La operación y desarrollo de una terminal especializada en la recepción, almacenaje, tránsito y transbordo, con capacidad actual de 1000 contenedores, y un área para desarrollo de 3000 contenedores más para posicionarlo, como un punto logístico para el manejo de contenedores en el Pacífico.
2. Desarrollo de movimiento de cargas generales, granel agrícola, fertilizantes, entre otras, para ser manejado vía marítima a través de Puerto Madero.

Zona de Influencia

Chiapas es una región rica en recursos hidráulicos y entorno selvático en donde se erigieron algunas de las ciudades más importantes de la civilización Maya. En las márgenes del río Usumacinta, es posible admirar ciudades como Bonampak y Yaxchilán; al Norte del estado se localiza la monumental capital maya, Palenque, entre la espesura de la selva (API, 2008)³⁶.

Al Sur se encuentra la zona arqueológica de Izapa, lugar en el que es posible apreciar estructuras revestidas de piedra, esculpidas con representaciones de carácter religioso y mítico. Esta región es una zona agrícola muy fértil de gran importancia para la producción de café, mango, plátano y flores exóticas, entre otras.

A principios del siglo pasado, en la región se edificaron fincas cafetaleras aún en operación, que se han conformado como atracciones turísticas. En esta zona se localiza el volcán Tacaná “Casa de fuego”, máxima cumbre de Chiapas y

³⁶ Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, Chis. 2008.

de todo el Sureste de México, contando con 4,800 (msnm)³⁷. En cuanto a biodiversidad destacan por su importancia los manglares considerados los más altos de Latinoamérica.

Conectividad

Puerto Madero ofrece un sitio estratégico en el sureste mexicano a los interesados en operar sus productos a través del Océano Pacífico, conectándolos con Asia, EUA, Canadá y Sudamérica, así como con el resto del mundo, vía el canal de Panamá

El puerto está ubicado a 32 kilómetros de la ciudad de Tapachula, municipio con una población de más de 400 mil habitantes, consumidores de bienes provenientes de todo el país y el extranjero, susceptibles de transportarse vía marítima a través de Puerto Madero. El estado de Chiapas tiene una población de más de 4 millones de habitantes y un área de influencia de 40 millones de personas. El aeropuerto internacional se localiza a sólo 11 kms del puerto. Asimismo cuenta con espuela de ferrocarril hasta la terminal marítima.

Hinterland y Foreland

El área interna de influencia de Puerto Madero comprende:

- Región del Soconusco; estado de Chiapas, Norte de Guatemala.

Por lo anterior, son indispensables las siguientes acciones:

- Incorporar Puerto Madero en el decreto de Región Fronteriza
- Rehabilitar la vía férrea que conecta al puerto en 14 km e incorporarlo a la concesión que sustituya a la Chiapas - Mayab.

³⁷ Metros sobre el nivel del mar.

El principal producto que se maneja es el plátano de exportación y existe capacidad para atender otros productos como el café, maíz, mango y maderas preciosas que se generan en la zona, además de la actividad pesquera.

Puerto Madero, es un puerto que maneja tráfico de altura, en especial productos agrícolas con destino al Occidente de México y a la costa Oeste de Estados Unidos, eventualmente puede conectar al Suroeste de México con la Cuenca del Pacífico; además cuenta con vías de comunicación como carreteras y ferrocarril que lo comunican con Salina Cruz, y de ahí con el resto del país; el aeropuerto está a 12 kilómetros. Es importante mencionar que existe el potencial en materia pesquera y las posibilidades para desarrollar una marina turística y construir un astillero, así como terminales especializadas en el movimiento de granos, fertilizantes y fluidos.

Cabe destacar, que en Puerto de Madero se creó la primera Administración Portuaria Integral (API) como parte de la reestructuración y privatización del sistema portuario Nacional.

3.2.2. Puertos del Golfo

En este apartado, se incluyen los puertos de Altamira y Tampico en el estado de Tamaulipas, Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz, Dos Bocas en Tabasco y Progreso en Yucatán.

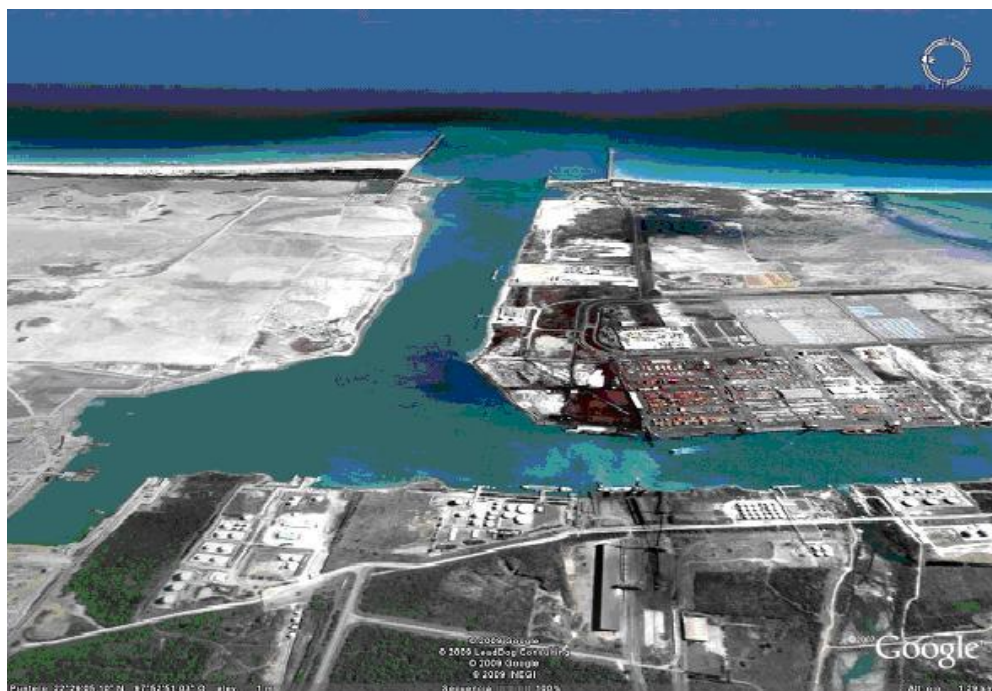
3.2.2.1. Puerto de Altamira. Este importante puerto localizado en el Golfo de México, nace dentro del Programa Nacional de Desarrollo de Puertos Industriales con la finalidad de crear una salida adicional al comercio exterior, para los estados del centro y norte del país (Anda, 1999)³⁸.

Se encuentra ubicado en la parte Norte del litoral del Golfo de México a 23° 29' 32" de latitud Norte y 97° 51' 45" de longitud Oeste, el municipio de Altamira se localiza en la parte Suroeste del estado de Tamaulipas, limita al Norte con el

³⁸ ANDA, Gutiérrez Cuauhtémoc. *“Los nuevos puertos mexicanos”*, Noriega Editores, México, 1999

municipio de Aldama, al Sur con los de Madero y Tampico, así como con el estado de Veracruz y al Este con el Golfo de México (API, 2008)³⁹.

Vista aérea del puerto de Altamira



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Este puerto tiene un enorme potencial de crecimiento como puerto industrial; la gran reserva territorial de sus alrededores, representa una importante capacidad de expansión para el desarrollo de parques industriales. Altamira es el puerto de altura en el Golfo de México más cercano a la frontera con Estados Unidos, especializado en el manejo de contenedores, fluidos, graneles, carga general y la exportación de automóviles.

Respecto a la zona de influencia, sirve principalmente a las regiones geoeconómicas Noroeste y centro del país, y se relaciona con los estados de Coahuila, Hidalgo, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas, Veracruz y el Distrito Federal. La zona de influencia externa, le permite comunicarse con la costa Este de Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, además de los países del Caribe, Europa y África.

³⁹ Administración Portuaria Integral de Altamira, Tamps., México, 2008

Mapa: Zona de Influencia al puerto



Fuente: APIALTAMIRA, 2008.

Es un puerto de tipo comercial e industrial, cuenta con servicios, muelles de atraque, almacenamiento, remolque, carga y descarga, lanchaje, agua potable, suministro de combustible, servicio a buque, electricidad, servicios de comunicación, así como servicio de reparaciones. A pesar de ser uno de los puertos más jóvenes ha logrado elevar sus volúmenes de operación a niveles similares al resto de los puertos de altura de México, que le coloca dentro de los 4 más importantes del país. Para los trámites de importación y exportación, Altamira cuenta desde el 24 de octubre de 1999, con aduana marítima.

El puerto es un cluster integrado por las siguientes áreas estratégicas: un corredor petroquímico constituido por empresas como Dupont, Indelpro, Petrocel, Nhumo, Policyd, Negromex, que exportan sus productos hacia Sudamérica, Norteamérica y Europa; un parque industrial con una importante reserva territorial estimada en 9, 595 has., que aloja entre otras a las siguientes empresas: BASF, Ge Pláctic, Primex, Polioles, Finacryl, PPG Industries e International de Papeles del Golfo e instalaciones portuarias, con capacidad para albergar más de 90 posiciones de atraque, con una profundidad en sus canales de navegación de 16, 14 y 12 metros. En ellas se encuentran instaladas 9 terminales, dos de ellas de usos múltiples, que son Altamira Terminal Portuaria (ATP) e Infraestructura Portuaria Mexicana (IPM), cinco terminales de manejo de fluidos petroquímicos, que son BASF, OTM, INSA, TEPEAL y GAPE, así como una terminal de Granel

Mineral y Agrícola (TMA) y una terminal de Granel Mineral COOPER T/SMITH (API, 2008)⁴⁰.

Sus enlaces carreteros y ferroviarios lo comunican con los principales centros productivos del país, en especial con Monterrey (530 kms.) y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (488 kms.), Guadalajara (742 kms.), así como con los demás puertos del Golfo. A través del servicio especializado de trenes unitarios, se une con los Puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico.

3.2.2.2. Puerto de Tampico. Se encuentra ubicado en la margen izquierda del río Pánuco en la Costa Oriental del país, en la parte Norte del litoral del Golfo de México, en el estado de Tamaulipas (API, 2008)⁴¹. Su cercanía con el puerto de Altamira (42 kilómetros), permite una significativa complementariedad entre ambos, así como su especialización en el manejo de diversos tipos de carga.

Vista aérea del puerto de Tampico



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Tampico es uno de los puertos con mayor tradición en México (más de 100 años) y oferta una amplia gama de servicios como: muelles, atraque,

⁴⁰ Administración Portuaria Integral de Altamira, Tamps., 2008.

⁴¹ Idem.

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.

Mapa de Localización del puerto de Tampico



Fuente: APITAMPICO, 2008.

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, se une con los Puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico.

En el desarrollo económico de este puerto, destacan los volúmenes operados en granel agrícola y minero, 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.

3.2.2.3. Puerto de Tuxpan. El Puerto de Tuxpan se localiza en el Golfo de México al Norte del estado de Veracruz, siendo el más cercano a la Ciudad de México, 20° 57' 30" Latitud Norte, 97° 23' 00" Longitud Oeste (API, 2008)⁴².

Vista aérea del puerto de Tuxpan



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

Tuxpan es un puerto de altura con un modelo de organización basado en la operación de terminales privadas; cuenta con servicios de carga y descarga, muelles de atraque, almacenamiento, amarre de cabos, remolque, agua potable, suministro de combustible, servicios al buque, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones y lanchaje. El potencial que ofrece se caracteriza por las posibilidades que tiene para recibir nuevas instalaciones, desarrollar terminales especializadas, y establecer parques industriales orientados a la exportación, ofrece también servicios integrados.

Cuenta con un alto grado de competitividad que es resultado de los excelentes niveles de rendimiento, bajos costos operativos y seguridad en el manejo de mercancías. Es el puerto más cercano al centro de producción y consumo más importante del país: El Valle de México.

⁴² Administración Portuaria Integral de Tuxpan, Ver, México, 2008.

Zona de Influencia

Tuxpan cuenta con una extensa zona de influencia de 500 kilómetros de radio (hinterland) que abarca el Estado de México, Distrito Federal, Hidalgo, Morelos, Veracruz, Querétaro, Puebla y Tamaulipas. Su zona de influencia secundaria se extiende hasta Nuevo León, Guanajuato, San Luis Potosí, Guerrero, Sonora, Yucatán y Tabasco (API, 2008)⁴³.

La zona de influencia del puerto, para el movimiento de carga al extranjero (foreland) en orden de importancia, abarca a países como EUA, Canadá, Venezuela, Cuba, Puerto Rico, Costa Rica, Trinidad y Tobago, Argentina, Chile, Brasil, costa Este de África, Francia, Alemania, España entre otros, donde existe un mercado potencial de diversos productos de granel agrícola, granel mineral y acero.

Este hinterland y foreland hacen al puerto de Tuxpan un puerto de altura, ya que opera cargas de importación y exportación, así como de cabotaje.

Mapa de la zona de Influencia al puerto de Tuxpan, Ver.



Fuente: APITUXPAN, 2009.

Conectividad

El autotransporte es el medio ideal para trasladar las mercancías que llegan al puerto, conecta a una ruta de enlace directa a la Ciudad de México,

⁴³ Administración Portuaria Integral de Tuxpan, Ver, México, 2008.

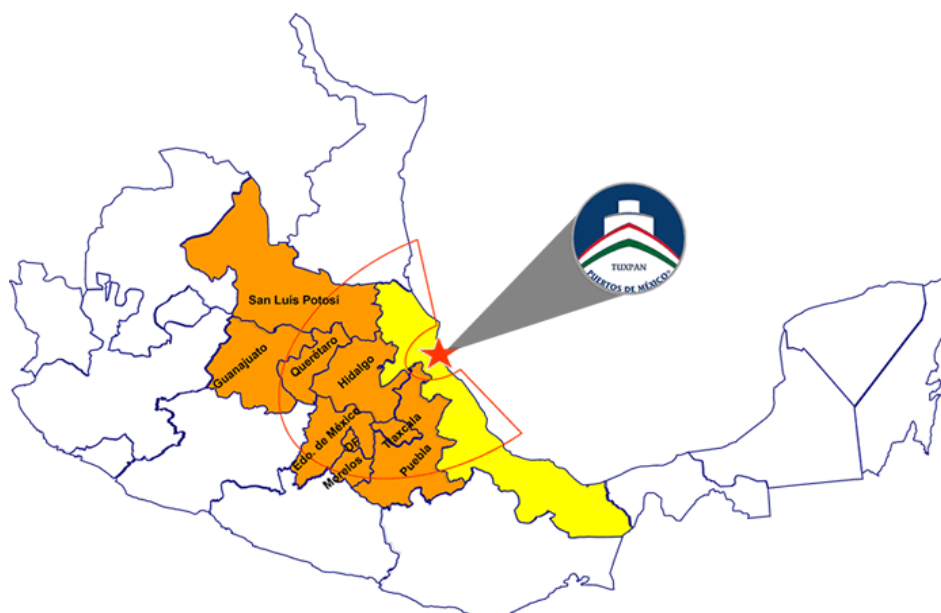
ingresando por la Zona Industrial Ecatepec-Vallejo, así como la conexión al denominado Arco Norte carretero que enlaza al Centro y al Bajío, que constituye una alternativa expedita para transportar mercancías a su destino final.

Por vía aérea, el puerto de Tuxpan se sirve de un aeropuerto nacional ubicado en la Cd. de Poza Rica, a tan solo 53 km., con vuelos diarios a las ciudades más importante de México, con conexiones Internacionales al resto del mundo y un segundo aeropuerto en proceso de ampliación en la zona urbana de la ciudad y puerto de Tuxpan, actualmente proporciona servicios privados a aeronaves menores.

Hinterland.

El Puerto de Tuxpan, cuenta con una extensa zona de influencia radial directa de 500 kilómetros integrada por el Estado de México, Distrito Federal, Hidalgo, Morelos, Veracruz, Querétaro, Puebla y Tamaulipas; mientras que su zona de influencia secundaria, está definida en base a los estados cuya distancia es mayor a la antes mencionada, la cual se extiende hasta Nuevo León, Guanajuato, Guerrero, Sonora, Yucatán y Tabasco (API, 2008)⁴⁴.

Mapa del Hinterland, puerto de Tuxpan.



Fuente: APITUXPAN, 2009.

⁴⁴ Administración Portuaria Integral de Tuxpan, Ver, México, 2008.

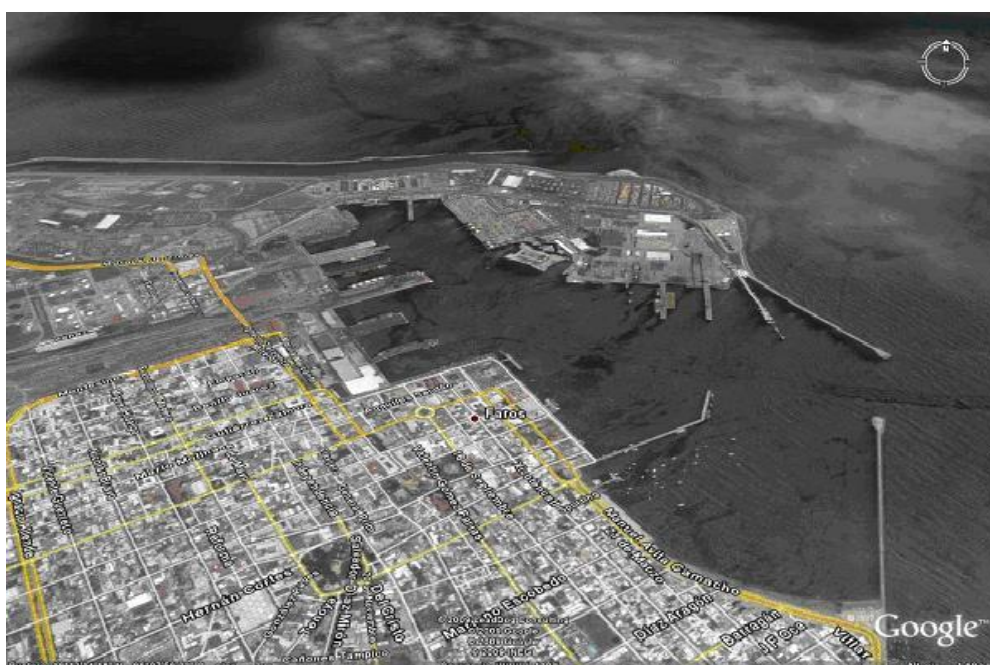
Foreland.

Su zona de influencia para el movimiento de carga al extranjero, está orientada a países como EUA, Venezuela, Cuba, Puerto Rico, Costa Rica, Trinidad y Tobago, Argentina, Chile, África, Francia, Canadá, Alemania, entre otros. Con todos ellos mantiene un mercado potencial de desarrollo con diversos productos de granel agrícola, granel mineral y acero.

El puerto tiene acceso a las costas Oeste y Este de Estados Unidos y Canadá, Centro y Sudamérica, además de Europa y África.

3.2.2.4. Puerto de Veracruz. Se encuentra ubicado al centro de la Costa Este, en el Golfo de México, está comunicado con la zona de actividad comercial e industrial más importante del país mediante ferrocarril y carretera, su localización geográfica comprende 19° 20' 00" latitud Norte y 96° 08' 00" longitud Oeste y su aeropuerto internacional se encuentra a 24 kilómetros del puerto (API, 2008)⁴⁵.

Vista aérea del puerto de Veracruz



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

⁴⁵ Administración Portuaria Integral de Veracruz, Ver. México, 2008.

Es un puerto comercial de altura, de alto rendimiento y, en los últimos años, ha registrado crecimientos significativos en el manejo de carga, en contenedores y graneles agrícolas, minerales y fluidos. Acorde con los volúmenes de carga manejados y su tradición, Veracruz cuenta con servicios tales como: carga y descarga, agua potable, báscula, almacenamiento, avituallamiento, electricidad, servicio a buques, lanchaje, renta de equipo, etc.

La ciudad y puerto de Veracruz se enlaza con el interior del país a través de redes carreteras y ferroviarias que se comunican con varias ciudades de las zonas Centro y Sureste de México. Por carretera conecta con ciudades como Jalapa, Córdoba, Orizaba, Puebla, Tlaxcala y la Ciudad de México. Hacia el Sureste se comunica con Coatzacoalcos, Villahermosa y Oaxaca, entre otras. El puerto se enlaza directamente con el resto del país a través de redes troncales de ferrocarril.

Mapa: redes carreteras Puerto de Veracruz



Fuente: APIVERACRUZ, 2009

Mapa: Redes ferroviarias, Puerto de Veracruz



Fuente: APIVERACRUZ, 2009

La zona de influencia comprende los estados de México, Oaxaca, Puebla, Tlaxcala, el mismo Veracruz y Distrito Federal. A nivel internacional establece contacto con puertos de Centroamérica, Sudamérica y Estados Unidos entre otros.

Veracruz sigue siendo el puerto comercial más importante del país con una dinámica de crecimiento acelerado desde la década de los noventa. Sin embargo, a pesar de las mejoras operativas de los últimos años, el crecimiento de la carga empieza a mostrar signos de saturación en elementos específicos de la infraestructura portuaria como los frentes de agua (posiciones de atraque y muelles). Por ello, la Administración Portuaria Integral (API) de Veracruz, está evaluando diversas opciones para la ampliación del puerto en un proyecto de gran envergadura que busca duplicar la capacidad instalada actualmente (Martner et al, 2003)⁴⁶.

Para este propósito, la APIVER adquirió aproximadamente 295 hectáreas de terrenos en la zona norte del puerto de Veracruz, con objeto de disponer de una zona para actividades logísticas para las mercancías que así lo requieran, de las que se mueven ahora y se moverán en el futuro.

Por lo anterior, se requirió invertir en obras de urbanización en el período 2007-2010 para el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), esta ZAL será una zona industrial o de actividades económicas segregada del resto de las áreas portuarias, dedicada a la logística de la mercancía marítima que ocupará una superficie de 295 Has., albergará servicios de transformación de cargas, que son adecuados para el tipo de mercancías manejadas en el puerto de Veracruz.

El modelo de explotación del proceso de puesta en marcha de la ZAL, se basa en concesión de suelo urbanizado en alquiler a largo plazo (30 años), por lo que si una empresa necesita de grandes instalaciones, optaría por una cesión del terreno, y construiría sus bodegas a fin de ajustarse al máximo a sus

⁴⁶ MARTNER, P.C., Arturo Pérez, Alfonso Herrera "Diagnóstico General sobre la Plataforma Logística de Transporte de Carga en México" Publicación Técnica No. 233, Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, México, 2003.

necesidades. Por lo anterior, APIVER con sus recursos urbanizará los terrenos, dotándolos de infraestructura básica hidrosanitaria, eléctrica y de comunicaciones, incluyendo movimiento de tierras, estabilización de dunas, pavimentos y banquetas; posteriormente, los terrenos se pondrían en renta a privados, quienes construirían sus propias instalaciones.

Asimismo, la APIVER extendió su zona de influencia hacia la parte Norte del país y la zona del Pacífico a través de un Puerto Seco, situado en la zona centro. El objeto, es la creación de un centro logístico de distribución, con la administración del puerto de Veracruz, y avanzar en este sentido no sólo supone la necesidad de mejorar las comunicaciones terrestres (carretera y ferrocarril) con la región Norte del país y del Pacífico, sino al mismo tiempo, desarrollar una estrategia de integración de los servicios portuarios en las cadenas de transporte y distribución de estas zonas. Es decir, extenderse físicamente hacia los clientes a través de lo que se denominan "Puertos Secos" o terminales ferroviarias, ubicadas dentro de centros multimodales de transporte, situados tierra adentro (API, 2008)⁴⁷.

Estos proyectos tienen la finalidad de ampliar el hinterland por una parte, y por la otra continuar desarrollando Corredores Multimodales, con el fin de ofrecer propuestas logísticas integrales que reduzcan tiempo, costos y maniobras a los dueños de la carga, así como elevar la productividad y eficientar las relaciones entre operadores y autoridades del Puerto de Veracruz.

3.2.2.5. Puerto de Coatzacoalcos. Este puerto está localizado al Sur en el estado de Veracruz, adquiere una marcada importancia con la apertura y puesta en operación de la Planta de Tetratilo de México, S.A. (TEMSA), localizada en el complejo industrial Pajaritos próximo a la ciudad de Coatzacoalcos. Además de esta importante empresa, representa la posibilidad de conectar con el puerto de Salina Cruz, Oaxaca, vía ferrocarril, que podrá reactivar un viejo proyecto en la zona del Istmo, para establecer un importante puente entre puertos de Europa y los más importantes puertos de la Cuenca del Pacífico.

⁴⁷ Administración Portuaria de Veracruz, Ver. 2008.

Coatzacoalcos se localiza en la zona Sur del estado de Veracruz en las coordenadas 18° 08' 56" latitud Norte y 94° 24' 41" longitud Oeste con respecto al meridiano de Greenwich, a una altura de 10 metros sobre el nivel del mar. Tiene una superficie de 471.16 km² que representa el 1% del total del estado (API, 2008)⁴⁸.

Vista aérea del puerto de Coatzacoalcos



Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

El puerto de Coatzacoalcos, mantiene una ubicación geográfica privilegiada en la región del Istmo de Tehuantepec, ya que se encuentra en el extremo de la vía terrestre más corta entre el Océano Pacífico y el Golfo de México, a tan solo 302 km de distancia. Se localiza en la margen izquierda del río que lleva su nombre y que desemboca en el Golfo de México.

A su vez, limita con los municipios de Pajápan, Cosoleacaque, Minatitlán, Ixhuatlán del Sureste, Moloacán y Las Choapas, al Norte con el Golfo de México y al Este con el estado de Tabasco. La distancia aproximada por carretera a la capital del estado es de 420 km.

⁴⁸ Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, Ver. México, 2008.

Se encuentra ubicado en la zona ístmica y en la parte limítrofe Sureste del estado de Veracruz. Geográficamente, es un punto estratégico que conecta vía terrestre el Golfo de México con el Océano Pacífico, hacia las ciudades de Tehuantepec y Salina Cruz en el estado de Oaxaca.

El recinto portuario colinda al Norte con zonas habitacionales de la ciudad de Coatzacoalcos, al Sur con astilleros de la Secretaría de Marina, al Oriente, con la margen izquierda del río, teniendo enfrente el complejo petrolero de Pajaritos y, al Poniente con colonias urbanas. El recinto portuario abarca una superficie de 352.0 has., de las cuales 122.3 son de tierra y 229.7 son zonas de agua.

Zona de influencia.

La zona de influencia del puerto de Coatzacoalcos, está definida por su ubicación geográfica con respecto a los centros de producción y consumo, y varía según las vías de comunicación disponibles y la calidad de los servicios proporcionados por éste. Esta zona de influencia es dinámica, ya que los orígenes y destinos de la carga pueden cambiar de un año a otro de acuerdo con las fluctuaciones de la economía nacional e internacional, así como con la calidad de los servicios ofrecidos.

Asimismo, ubica a un importante grupo de centros productores y de consumo, ligados principalmente a la industria petrolera (gas, petróleo crudo y productos petroquímicos), así como agroindustrial que comprende a los estados de Veracruz, Tabasco, Puebla, Estado de México, Oaxaca, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo. Es importante mencionar que las zonas de influencia que representan el 80% del mercado son los estados de Veracruz, Oaxaca, Campeche, Tabasco y Chiapas, y el 20% restante, lo conforman los estados de Puebla, Tlaxcala, Estado de México, Distrito Federal, Quintana Roo y Yucatán (API, 2008)⁴⁹.

⁴⁹ Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, Ver. México, 2008.

Los principales productos que constituyen el tráfico de carga del puerto son el azufre, la melaza y productos químicos (exportaciones), graneles agrícolas, fertilizantes y productos químicos (importaciones) y graneles agrícolas y minerales (entradas de cabotaje). Como un componente importante dentro de sus movimientos, resalta el petróleo, sus derivados y diversos productos químicos, que se manejan en la Terminal Marítima de Pajaritos y, aunque esta terminal está ubicada fuera del recinto portuario de Coatzacoalcos, percibe ingresos significativos por los derechos de puerto de las embarcaciones que atracan en dicha terminal. Es conveniente mencionar que en el recinto portuario también existen instalaciones a cargo de PEMEX para el manejo del azufre líquido.

Su localización en la zona del Istmo Tehuantepec le confiere un enorme potencial para constituirse no sólo en uno de los extremos del corredor interoceánico, sino también como asentamiento potencial de industrias medianas y pequeñas, así como de negocios portuarios diversos de carácter internacional.

Este puerto es la salida más viable hacia el mar de todos los productos de los estados de Tabasco, Chiapas, el Istmo y el Sur de Veracruz. La barra del Río Coatzacoalcos tiene un calado casi constante de 12 metros que conserva la corriente de sus aguas.

Durante las últimas décadas del siglo pasado, el puerto vivió un importante proceso de industrialización que le llevó a ocupar el primer lugar en producción petroquímica del país, como resultado del establecimiento de grandes complejos como el de Pajaritos, Cangrejera y Morelos, situación que reconfirmaría su vocación por la exportación de la producción tanto de Pajaritos como de Pemex.

Cuenta con 10 posiciones de atraque, con un muelle marginal de más de 1,800 metros con capacidad para atender embarcaciones de hasta 32 pies de calado y una terminal especializada, para el manejo de ferrocarriles y buques petroleros de gran porte sujetos al calado oficial.

Dentro de las ventajas que ofrece este puerto frente a los restantes del país, podemos resaltar su ubicación geoestratégica en el Istmo de Tehuantepec, que le comunica con el de Salina Cruz en el Océano Pacífico, con una distancia

de 302 kms., que, de explotarse, facilitará la comunicación interoceánica vía férrea o carretera sin tener la necesidad de utilizar el canal de Panamá, agilizando los flujos de mercancías procedentes de Europa con destinos a puertos de Asia o al propio continente americano y viceversa. Derivado de su planeación, la ubicación de sus redes facilitan el transporte de mercancías, Coatzacoalcos cuenta con un recinto portuario que dispone de suficiente infraestructura y servicios para atender importantes volúmenes de carga, de almacenamiento y de embarcaciones, ya sean en tráfico de altura o cabotaje. Además de estar considerado como un puerto especializado en el manejo de fluidos, graneles agrícolas, minerales y carga en general.

3.2.2.6. Dos Bocas, Tabasco. El puerto se encuentra estratégicamente localizado en las siguientes coordenadas 18° 20' latitud Norte 93° 11' longitud Oeste. Presenta grandes oportunidades de desarrollo por las siguientes ventajas (API, 2008)⁵⁰:

Vista aérea del puerto de Dos Bocas

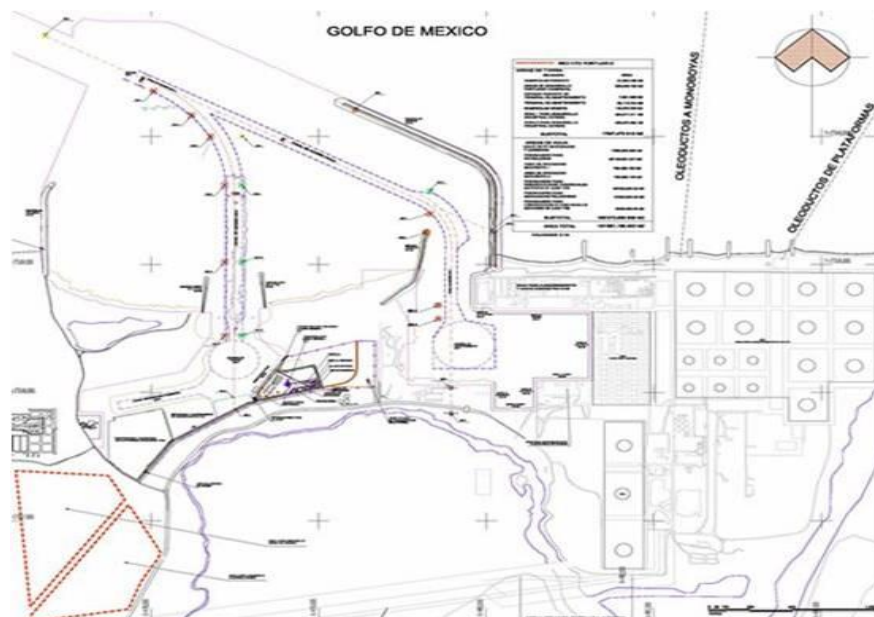


Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

⁵⁰ Administración Portuaria Integral, Dos Bocas, Tab. México, 2008.

- Localización estratégica en el Golfo de México.
- Terrenos disponibles para la instalación de terminales y áreas de almacenamiento.
- Servicios de calidad especializados para la industria petrolera.
- Cercanía a los pozos petroleros más productivos en el Golfo de México.
- Capacidad y distancia estratégica para el Desarrollo del Proyecto de Aguas Profundas de PEMEX.
- Cercanía a los principales centros de consumo del Sureste Mexicano.
- Cercanía a la frontera entre México y Centroamérica.
- Maniobras especializadas en la Terminal de Usos Múltiples.
- El puerto cumple con las regulaciones del Código PBIP.
- Comunicaciones eficientes.

Plano del puerto Dos Bocas



Fuente; APIDOSBOCAS, 2008

Localización.

El Puerto de Dos Bocas se localiza en el municipio de Paraíso, Tabasco, entre los 18° 20' de latitud Norte y los 93° 11' de longitud Oeste, en la llamada región del Grijalva que concentra el 85% de la población y el grueso, tanto de la

infraestructura urbana como de la actividad económica, agrícola, ganadera y petrolera de Tabasco, en localidades como Paraíso, Comalcalco, Cárdenas, Huimanguillo y a 95 kilómetros de Villahermosa, la ciudad más moderna y capital del estado.

Mapa de localización del puerto de Dos Bocas.



Fuente: APIDOSBOCAS, 2008.

Características Generales del Puerto:

Cuenta con un canal de acceso de 3 km. de longitud con 100 metros de plantilla y 10 metros de profundidad. Una dársena terminal de abastecimiento con una profundidad de 7 metros y 2,096 metros lineales de muelles y dos escolleras, la Oriente con 1880 metros y la Poniente con 600 metros de longitud.

Características del Área Comercial:

Canal de acceso a la Terminal de Usos Múltiples con 1.7 kilómetros lineales de longitud, un muelle comercial con 300 metros de longitud y una profundidad de 9 metros, dársena de ciaboga de 300 metros de longitud y 12 hectáreas de patios de maniobras.

Zona de influencia.

La zona de influencia del puerto de Dos Bocas se extiende a los estados de Tabasco, Campeche, Chiapas, Veracruz y el Norte de Centroamérica,

concentra el 85% de la industria petrolera de producción del país con una demanda diversa de insumos, productos, maquinaria y equipo necesarios para el desarrollo de las actividades de exploración, producción y transporte, que requieren de los servicios portuarios para su abastecimiento (API, 2008)⁵¹.

Asimismo, se desarrollan actividades agropecuarias que demandan insumos en sus procesos productivos, de donde se obtienen importantes volúmenes de producción que son comercializados en el mercado nacional e internacional.

Los principales productos de la zona son diesel, petróleo, aceites (fluidos), barita, grava, cemento, fertilizantes (granel mineral), maíz, trigo, soya y cacao (granel agrícola), carga contenerizada de frutos tropicales, productos perecederos como mariscos, poliuretano y carga general representada por: tubería, varilla, equipo petrolero, madera, acero, válvulas, etc., y otros como automóviles.

Mapa: Zona de Influencia al puerto de Dos Bocas



Fuente: APIDOSBOCAS, 2008.

⁵¹ Administración Portuaria Integral, Dos Bocas, Tab. México, 2008.

Conectividad.

Principales ejes carreteros. Conducen a la red carretera hacia los principales centros de consumo y producción.

Aeropuerto Internacional de Villahermosa. A tan solo 88 km del puerto, con vuelos diarios a los principales destinos y conexiones a todo el mundo.

Mapa: Conectividad puerto Dos Bocas



Fuente: APIDOSBOCAS, 2008

Incorporar al puerto de Dos Bocas el acceso del ferrocarril hasta el muelle, representa un proyecto que tiene como objetivo principal, elevar su competitividad con el fin de disminuir los costes en el valor del flete total, y cristalizar una ruta de Chontalpa al puerto de Dos Bocas de 70 kms.

Mapa. Ejes Carreteros, Dos Bocas.



Fuente: APIDOSBOCAS, 2008.

Foreland.

El área de influencia externa del puerto o foreland, para el caso de la actividad petrolera, se considera el Golfo de México, la costa Este de los Estados Unidos de Norte América, el Caribe, Europa y Norte de África, zonas a las cuales se envía el petróleo que México exporta a través de Dos Bocas.

En lo referente a las actividades derivadas de los otros sectores de la economía, como es el caso de los productos tropicales de las zonas geográficas de comercialización, se localizan también en la costa Este de Estados Unidos, Canadá, Europa del Este y los Países de Medio Oriente (API, 2008)⁵².

3.2.2.7. Puerto de Progreso. Se encuentra al extremo Oriente de la costa del Golfo de México en la Península de Yucatán a 21° 14' 30'' de latitud Norte, y 89° 40' 00'' de longitud Oeste (API, 2008)⁵³.

Vista aérea del puerto de Progreso

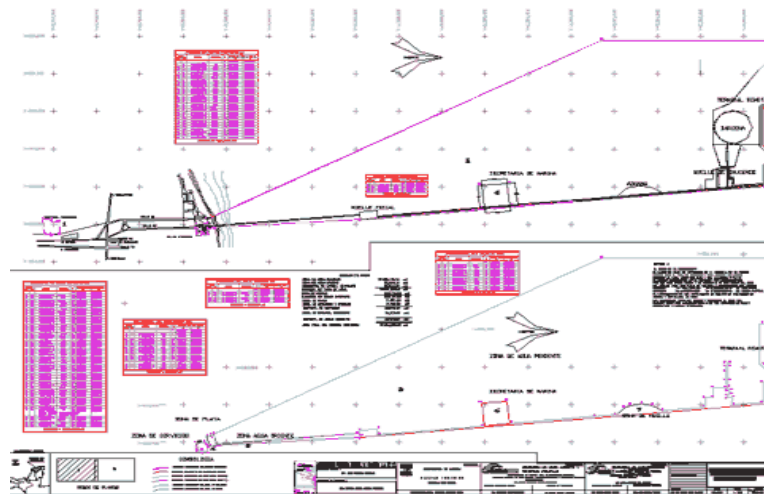


Fuente: Configuración propia a partir del Google Earth, 2009.

⁵² Administración Portuaria Integral, Dos Bocas, Tab. México, 2008.

⁵³ Idem.

Plano del puerto de Progreso

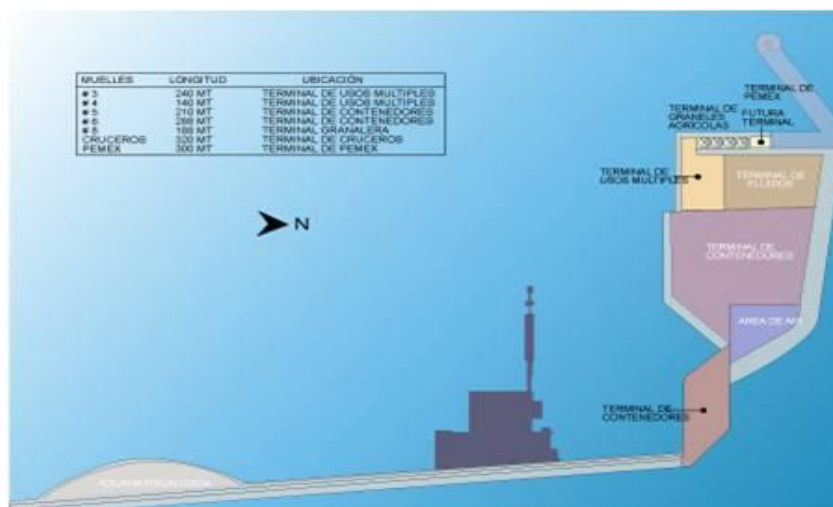


Fuente: APIPROGRESO, 2009.

Constituye un enlace turístico y una frontera abierta al intercambio comercial con el Golfo de México, el mar Caribe y el Océano Atlántico, pero además, una puerta a una amplia gama de servicios como carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, muelles, atraque, almacenamiento, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, servicio de comunicación, báscula, fumigación, reparaciones, lanchaje y remolque.

Para la atención de las operaciones propias, cuenta con muelles para recibir embarcaciones de carga y cruceros, además de los buques petroleros.

Mapa: Plano del puerto de Progreso.



Fuente: APIPROGRESO, 2009.

Progreso sirve a la Península de Yucatán y se relaciona con los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, así como al resto del país a través de carreteras y ferrocarril, que lo unen con las principales ciudades del estado y del Sur y Centro de México. Cuenta con un aeropuerto que se encuentra a 40 kilómetros.

Zona de Influencia (Hinterland).

Su zona de influencia es el propio estado de Yucatán y en segundo lugar, los estados de Quintana Roo, Campeche, Chiapas y Tabasco.

Mapa: Zona de Influencia al puerto



Fuente: APIPROGRESO, 2009.

Conectividad

Es una entidad bien comunicada, tiene una red carretera bien distribuida, la longitud de carreteras es de 8,947.80 km, con una densidad de 22.56 kms. por cada 100 km². Las vías de ferrocarril tienen una extensión de 605 kms., reforzando la buena comunicación terrestre con respecto a la comunicación

aérea, en la entidad se ubica un aeropuerto y cuatro aeródromos; su principal puerto es Progreso.

Mapa de Conectividad, Progreso



Fuente: APIPROGRESO, 2009.

Carreteras.- En Mérida convergen varias arterias viales destacando la carretera federal 180, que viene de Campeche y sale del estado hacia Cancún, Q. Roo., en Kantunil se inicia la autopista que enlaza a la entidad con la ciudad de Cancún, con un trazo similar al de la carretera 180. Hasta la ciudad de Progreso llega la carretera federal 261, la 295 se ubica en la porción oriental, con una orientación Sur a Norte, comunica Valladolid, Tizimín y termina en Río Lagartos. En la cabecera municipal de Muna se enlaza la carretera federal 184, que viene de Felipe Carrillo Puerto, Q.Roo. Otra carretera que cruza por Mérida es la 281, que inicia en la localidad de Celestún, para llegar a Dzilam, González. Además, la entidad tiene una buena red de carreteras estatales y terracerías (API, 2008)⁵⁴.

Ferrocarriles.- Todas las vías férreas convergen en la ciudad de Mérida, la línea que viene de la ciudad de Campeche corre paralelamente a la carretera federal 180, entra a la entidad por el Suroeste en la estación Halachó y después

⁵⁴ Administración Portuaria Integral, Progreso, Yuc. México, 2008.

de llegar a la ciudad de Mérida, se enfila hacia el Norte para comunicar a Progreso. Hacia el Poniente de Mérida salen tres líneas férreas, la primera se dirige a Valladolid, enlazando en su trayecto un número importante de poblaciones. La segunda que sale de Mérida se dirige hacia Tixpéual y se une a la primera vía en la comunidad de Tixkokob. La tercera vía llega hasta Peto Peto (API, 2008)⁵⁵.

Foreland

El puerto tiene acceso a las costas Este de Canadá y Estados Unidos, Caribe, Centro y Sudamérica, así como Europa. Las modernas instalaciones de Progreso, al igual que los sectores productivos y comerciales de la región, dan garantía y seguridad a la importación y exportación de mercancías entre estos países.

Mapa Foreland, puerto de Progreso



Fuente: APIPROGRESO, 2009.

Cabe mencionar que a sólo cuatro kilómetros del Puerto de Progreso, se encuentra el puerto de abrigo de Yukalpetén, utilizado por la flota pesquera y embarcaciones deportivas, las cuales encuentran todos los servicios en cualesquiera de sus tres marinas.

⁵⁵ Administración Portuaria Integral, Progreso, Yuc. México, 2008.

Los principales productos que se manejan son entre otros: graneles agrícolas, productos maquilados principalmente textiles, productos congelados, mieles, manufacturas de henequén, cítricos, madera, pescado y mariscos, cerveza, papel, maquinaria, cantera, turbosina, gasolina y diesel.

Dentro de sus ventajas sobresale su localización geográfica, ya que se encuentra localizado a 32 kilómetros de la capital del estado, además de disponer de enlaces carreteros con las ciudades más importantes del país, constituye el principal punto de intercambio comercial marítimo de su zona de influencia.

Cabe mencionar que Progreso, es el puerto mexicano más cercano al estado de Florida y a 320 kilómetros de Cancún, zona de desarrollo turístico de cruceros. Se ubica en un punto de cruce de las rutas marítimas Norte-Sur en el continente, así como en las principales rutas de cruceros del Caribe.

3.3. Conclusiones.

Nuestro país enfrenta grandes retos y oportunidades en lo que se refiere a los más de 11,000 kilómetros de litorales que representan 3,149,920 km² de zona económica exclusiva, así como islas, y dos millones de hectáreas de lagunas costeras, puertos y zonas marinas, localizadas a todo lo largo del territorio nacional. Todas estas áreas bien explotadas, podrán constituir una importante palanca que favorezca el comercio nacional e internacional, con los beneficios derivados del transporte (marítimo, carretero y ferroviario), el turismo, la explotación petrolera y la pesca, además desde luego de su enorme importancia como fuente alimentaria y recursos naturales.

Como fue comentado al inicio del capítulo, México, por su localización geográfica entre los océanos Pacífico y el Atlántico, no determina sus fronteras en las costas, sino que capitalizando los beneficios de su ubicación, los extiende hasta donde las comunicaciones por mar lo permiten, y hacia el interior de la república mexicana, con un visionario plan estratégico, podrá definir el sistema de conectividad requerido para apoyar las actividades vinculadas con el comercio internacional. Estos cambios proyectarán en nuestro Sistema Portuario Nacional, nuevas y variadas expectativas como “país-puerto” y expandir su intercambio comercial a otras regiones del mundo.

Desde luego que para alcanzar los objetivos trazados, a través de planes estratégicos, es necesario contar con una política marítima nacional que contemple acciones determinantes para el impulso y desarrollo de una marina mercante nacional fuerte, como resultado de inversiones de connacionales comprometidos con su país. Estas acciones además de generar importantes fuentes de trabajo, cancelarían las fugas de divisas por conceptos de fletes y rentas de embarcaciones con los correspondientes beneficios que ello supondrá hacia el interior de nuestra economía.

Por otro lado, estamos convencidos de que la situación política que priva en el transporte marítimo y la explotación de puertos nacionales, constituyen uno de los factores de mayor peso e importancia en el país. Pero de igual manera podemos decir que la nueva geografía juega un papel fundamental a nivel mundial, al conjugar factores humanos, históricos, sociológicos, económicos, geográficos y estratégicos, en la búsqueda de las mejores opciones a favor de nuestros puertos. Por todo ello, es obligatorio identificar las mejores decisiones para posicionarnos en este nuevo entorno con mayores ventajas, dentro de un marco de respeto a nuestro medio ambiente.

Sin embargo, no podemos tampoco pasar por alto la importancia social que los puertos tienen en la generación de empleos (directos e indirectos), y sus correspondientes impactos en las actividades comerciales y de servicios, desarrolladas en las instalaciones portuarias. Así como también, su importancia económica para el impulso de una economía que explote sustentablemente recursos como la pesca, dispersos en nuestros litorales, y sujetos a una sobreexplotación por la falta de mejores oportunidades, capacitación y educación de muchas de las poblaciones, localizadas en los litorales de nuestro país.

No podemos soslayar tampoco las obligaciones adquiridas por México, en relación con el cumplimiento a lo dispuesto en materia de seguridad por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, que a partir del mes de diciembre de 2002, adoptaron un régimen normativo para enfrentar el accionar terrorista, y asegurar que el transporte marítimo siga sirviendo al

comercio y al turismo internacional. Las enmiendas al convenio SOLAS, dieron origen al Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de Instalaciones Portuarias (P.B.I.P.), que entró en vigor el primero de julio de 2001 y cuya aplicación conlleva una ardua tarea preparatoria, para alcanzar y mantener nuevos estándares de protección marítimo portuaria.

Pero con tantas costas ¿tenemos una marina mercante capaz de responder y de participar en este cambiante escenario mundial? la respuesta es no, toda vez que la caída sostenida de la participación de la marina mercante nacional, en los fletes marítimos generados por nuestro comercio exterior durante los últimos años, es una clara consecuencia de la casi nula presencia de una marina mercante mexicana, que al no capitalizar los beneficios del comercio marítimo internacional, no evita que empresarios nacionales y el propio gobierno, acudan frecuentemente al mercado para la contratación de buques graneleros extranjeros, con el fin de importar maíz, frijol, sorgo, trigo, entre otros, además del fletamento de embarcaciones petroleras para el desplazamiento del hidrocarburo, que representan pingües fugas de divisas para el país.

Es muy claro que somos un país que depende del comercio de productos básicos, pero también es cierto que tenemos la infraestructura portuaria, y solo faltaría impulsar la inversión en este rubro, promoviendo para ello, las facilidades que requiere el inversionista nacional, convencidos de que un plan de esta naturaleza, permitirá en el mediano plazo, captar las divisas que hoy se fugan por concepto de fletes y que podrían tener nuevos destinos en la economía de México.

Por lo tanto, resulta urgente llevar a cabo una revisión del actual marco jurídico en relación con la actividad mercante en el país, ya que la falta de armadores nacionales hace inexplicable la existencia de las escuelas náuticas de Veracruz, Tampico y Mazatlán, que a la fecha ofertan empleados para muchas de las empresas extranjeras que trabajan en costas mexicanas para Petróleos Mexicanos, compañías de dragado o remolcadores entre otras, con salarios que si bien son competitivos a nivel internacional por ser más bajos, no corresponden a tabuladores internacionales en razón directa al tipo de trabajo desempeñado.