

MODERNIZACIÓN Y AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE VERACRUZ Y SU IMPACTO EN LA ECONOMÍA MEXICANA

Sofía Ortíz Jiménez*

Resumen

A través del tiempo, los puertos que van a la vanguardia en el comercio internacional se distinguen por estar dotados de la infraestructura requerida por los barcos y mercancías especiales,¹ de manera que se ha sumado a su función natural de resguardar del mar y viento las embarcaciones, su tripulación, mercancías y pasajeros, la de realizar con eficiencia, eficacia y seguridad las operaciones necesarias para el embarque y desembarque de viajeros y de los bienes, lo que contribuye a mejorar tanto el modo de transporte marítimo comercial, como la actividad portuaria que se encuentra en una permanente competencia internacional y también coadyuva a agregar valor a la producción de los países en donde se hallan enclavados. En ese sentido, desde hace 20 años el gobierno mexicano pone en marcha el sistema portuario vigente con el propósito de que los puertos sean competitivos internacionalmente. Ello trajo consigo la reestructuración del puerto de Veracruz para satisfacer las necesidades de nacionales y extranjeros que trafican sus mercancías por esta vía, la que de paso valga decir que en el entorno histórico, movimiento de mercancías y competitividad es muy importante en México. Por ello el interés de plasmar que el otrora puerto natural del siglo XVI de difícil acceso por su fuerte oleaje y viento, ahora es un puerto de altura artificial que se encuentra en una nueva etapa de modernización y también ampliación de ciertas instalaciones portuarias, al amparo del Programa Maestro de Desarrollo del puerto de Veracruz,² el cual contempla metas puntuales y significativas sobre inversión de mediano y largo plazo para alcanzar sus objetivos de productividad, seguridad y competitividad en la medida que se efectúen acciones en cada etapa de operación del citado Programa.

Este artículo es síntesis de una investigación para tesis doctoral sobre el impacto económico del puerto de Veracruz, de la que acertadamente es director el Dr. Eduard Berenguer i Comas

* Docente de la Facultad de Administración de la Universidad Veracruzana, Campus Veracruz (México), perfil básico licenciatura en Economía, con Mtría. en Administración y Candidata a Doctor en Economía de la Universidad de Barcelona (España).

¹ Martín Mallofre, Agustín (1997): Contribución al método de evaluación del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas por mar como base de gestión marítima y portuaria. Tesis doctoral, Ciencia e Ingeniería Náutica. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona (España), Págs.2-3.

² Elaborado por la Administración Portuaria Integral de Veracruz y aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

profesor-investigador del programa de doctorado en Economía, adscrito al departamento de Teoría Económica de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Barcelona (España) y la cual en esencia consiste en identificar el valor de los indicadores económicos: empleo, ingresos por servicios portuarios, sueldos y salarios, excedente bruto de explotación, impuestos y valor agregado bruto, en su *hinterland* y área de influencia primaria y que son fundamentales en la aplicación y adecuación del análisis matricial input – output y por ende, de manera cuantitativa y con conclusiones objetivas lograr determinar el impacto económico del puerto de Veracruz.

Palabras clave: Puerto, inversión, movimiento de carga, *hinterland*, *foreland*, impacto económico.

Introducción

La función del puerto más que un punto de la travesía marítima de mercancías y pasajeros, es un lugar continental que por participar dentro de un sistema de transporte aporta valor agregado a la economía doméstica por su operatividad, su administración, su función aduanera y por su influencia en sus zonas definidas como *foreland* e *hinterland*.

La modernización del transporte marítimo y obviamente de los puertos, es resultado de la variedad de las mercancías objeto de comercio exterior y tráfico marítimo. En el primer caso, se han incorporado de acuerdo a las necesidades y tecnología existente, barcos especiales para transportar ciertos productos que requieren de una determinada infraestructura.³ En cuanto al segundo punto, hacer alusión a la modernización de un puerto, además de la ampliación de las instalaciones existentes, implica realizar inversión productiva, bien sea del sector público y/o privado; significa un nuevo concepto, características, funciones, infraestructura y logística acorde a los diferentes tipos de barcos.

La inversión productiva trae consigo impactos de naturaleza económica y social. En analogía, conforme la inversión para modernizar y ampliar el puerto de Veracruz se materializa e incorpora a su operación, se generan más y mejores actividades por parte de las personas y organizaciones involucradas de manera directa e indirecta en el recinto portuario en cuestión, lo que lleva al incremento del movimiento de carga. Esos logros operacionales⁴ traen consigo impactos como más ingresos y empleos en las empresas del puerto, entre otras variables económicas y por ende, entre los puertos mexicanos, Veracruz se mantiene en el liderato por el tráfico de mercancías y por ende, su importancia en la economía nacional.

³ Martín Mallofre, Agustín (1997): Contribución al método de evaluación del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas por mar como base de gestión marítima y portuaria. Tesis doctoral, Ciencia e Ingeniería Náutica. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona (España), Págs.2-3.

⁴ ONU (1984) en Cohen y Franco (1992): Evaluación de proyectos sociales. 1ª Edición en español. ED. Siglo veintiuno editores. México

Antecedentes

Las alianzas de carácter militar que se dieron en la época moderna –como la Unión Europea Occidental, alianza defensiva contra el bloque soviético que se constituyó en 1955- fueron relevantes en los vínculos estratégicos entre algunos países que terminaron con una integración económica en las siguientes décadas del siglo XX.

Desde el momento en que se suscitó entre los países europeos potencialmente industrializados ese proceso de integración sustentado en el modelo económico de libre mercado, lo aprobaron y adoptaron el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. Por tal razón, los citados organismos financieros internacionales inducen entre las autoridades de los países miembros -con algunos, lo manejan como condicionante para otorgar préstamos- a que en su respectivo territorio dispongan de la estructura legal y promuevan la propiedad privada sobre los objetos y medios de trabajo, el libre intercambio de mercancías, la inversión extranjera directa, la adhesión a la nueva tecnología –por ejemplo de información y telecomunicaciones- e innovaciones tecnológicas; lo que precisamente, conlleva en el contexto económico al proceso de mundialización a partir de mercados comerciales libres de derechos aduanales y flujo de capitales en regiones, que resulta obvio, rebasan las fronteras geopolíticas.

Debido a que el 90 por ciento aproximadamente⁵ del transporte de carga de las mercancías negociadas en el comercio internacional se mueve por aguas oceánicas, se hizo ineludible un sistema de transporte marítimo y portuario acorde a las características propias de los bienes desplazados. Por ese motivo, desde las últimas cinco décadas del siglo pasado surgieron nuevas embarcaciones de mayor capacidad y para el transporte de carga especial como el petróleo, automóviles, graneleros y contenedores, por citar algunos.

A partir de entonces, fue unánime el clamor de las navieras, del Fondo Monetario Internacional, del Banco Mundial, políticos y legítimos defensores del libre comercio, por modernizar los puertos a través de (a) sistemas mundiales de transporte, (b) sistema de privatización de las empresas que constituyen la industria portuaria, (c) implementación de nuevas compañías denominadas operadores de terminales mundiales; lo que trae consigo la incorporación de nuevo capital físico –mueble e inmueble- y humano portuarios. Esto último, lleva a una intensa renovación de las instalaciones portuarias y en la contratación de la mano de obra para el movimiento de las mercancías.

El panorama anterior y aunado a ello, los extraordinarios avances en la tecnología de la información y comunicación, motivó a las empresas competitivas con convicción de garantizar el éxito en la penetración y desarrollo del posicionamiento de un mercado de dimensión espacial mundial, a efectuar contratos de venta o establecer filiales en diferentes países con los que preexisten las relaciones económicas idóneas y tratados comerciales; así se forman y consolidan las empresas exitosas del siglo XXI.

⁵ ORILLAC, Rogelio (2006): Infraestructura Portuaria, Factor esencial para el desarrollo de una plataforma logística. Conferencia en el I Foro de Global de Logística y Comercio Internacional. Panamá (Panamá)

De las empresas que han surgido como operadores de terminales mundiales de contenedores, vale la pena mencionar que algunas han crecido de manera extraordinaria y en consecuencia destacan por su presencia en el mundo, es el caso de PSA Corp., compañía perteneciente al sector público, originaria de Singapur y que realiza sus actividades en terminales de 26 puertos ubicados en 15 países. También destaca la empresa danesa APM *Terminals*, que tiene aproximadamente 50 terminales de contenedores en igual cantidad de puertos en 28 países. Con el objetivo de mantener servicio de clase mundial en sus operadores de terminales se ha hecho a la tarea de mantener una relación armoniosa con las principales 60 líneas navieras del mundo, con las autoridades gubernamentales, dirigentes de los modos de transporte terrestre y con la comunidad en general de los lugares donde están situadas sus compañías portuarias. Por ello, la concesión de *Containerisation International Magazine*, les otorgó el reconocimiento como mejor operador de terminal global en el año 2006.⁶

Otras empresas se han convertido en operadores multimodales, por el hecho que han emprendido y dominado otras actividades correspondientes o conexas a la industria portuaria y también a los sistemas de información y telecomunicación, principalmente, entre esas está la corporación China *Hutchison Whampoa Limited* (HWL) que posee negocios de diferente giro como en el ramo de la hotelería, energía, infraestructura, telecomunicaciones y de servicios portuarios -operadores de terminales de contenedores y servicios relacionados- que a través de su subsidiaria *Hutchison Port Holdings Group* (HPH), es de los inversionistas portuarios que cuenta con las terminales de contenedores más grandes del mundo y con otros negocios conexos en 46 puertos, que se localizan en 23 naciones -pertenecientes a los continentes de América, África, Asia, Europa y Oriente Medio.⁷

La formación de regiones comerciales, de alianzas empresariales y con la incorporación al Acuerdo General de Aranceles y Comercio en 1985, motivó al gobierno de Estados Unidos Mexicanos (México) a llevar a cabo una serie de reformas estructurales que sirvieron de plataforma para suscribir tratados comerciales; entre ellos, destaca el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica con Estados Unidos de Norteamérica (Estados Unidos) y Canadá que en enero de 1994 se puso en marcha. Ese escenario contribuyó a que los hombres de negocio de esa región e inclusive empresarios mexicanos con sus análogos del resto del mundo, consumaran alianzas empresariales -en el ramo de alimentos, hotelería, restaurantes de comida rápida e internacional, ropa, tecnología y financieras, principalmente- y operaciones de compra y venta, en mercados internacionales.

El Sistema Portuario Mexicano

Desde la óptica anterior, en la última década del siglo XX, el gobierno mexicano consideró necesario disponer de instalaciones para el arribo de barcos modernos, para el embarque, desembarque, transbordo del flujo mercancías transportadas por modo

⁶ www.apmterminals.com. Consultado en enero de 2007.

⁷ www.hutchison-whampoa.com. Consultado en enero de 2007.

marítimo. Así inició el proceso de modernización y ampliación de los puertos, lo que previamente requirió de una reestructuración jurídica y administrativa de su sistema portuario.

Las disposiciones establecidas en la Ley de Puertos y su Reglamento (1993) de manera preponderante así como otras relativas como la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley Aduanera, Ley Federal del Trabajo, la Ley del Instituto Mexicano del Seguro Social, Ley Federal sobre Metrología y Normalización, todas ellas al amparo de la Carta Magna, (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos), constituyen el esquema jurídico de las sociedades anónimas de capital variable concesionadas. Con el nombre de Administración Portuaria Integral (API) el Gobierno Federal otorgó la concesión para administrar el recinto portuario a mismo número de sociedades mercantiles, en los 16 puertos de altura dedicados al tráfico de mercancías que se describen en la tabla siguiente.

Tabla N°1. Puertos de altura que cuentan con API'S

Localización de los Puertos			
Océano Pacífico	Fecha de concesión	Océano Atlántico (Golfo de México)	Fecha de concesión
Ensenada, Baja California	30 jun/1994	Altamira, Tamaulipas	13 ene/1994
Guaymas, Sonora	30 jun/1994	Tampico, Tamaulipas	30 jun/1994
Topolobampo, Sinaloa	26 jul/1994	Tuxpan, Veracruz	22 jul/1994
Mazatlán, Sinaloa	22 jun/1994	Veracruz, Veracruz	1 feb/1994
Puerto Vallarta, Jalisco	22 jun/1994	Coatzacoalcos, Veracruz	25 jul/1994
Manzanillo, Colima	2 feb/1994	Dos Bocas, Tabasco	12 agto/1999
Lázaro Cárdenas, Michoacán	6 may/1994	Progreso, Yucatán	17 mar/1994
Salinas Cruz, Oaxaca	25 jul/1994		
Puerto Chiapas, Chiapas	15 Jun/1994		

Fuente: Elaboración propia en base a Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México.

En el marco de un programa de desarrollo y de un programa operativo anual, la Administración Portuaria Integral de cada puerto de altura (API'S) que presta servicio para el tráfico de mercancías negociadas en el comercio internacional, es responsable de la planeación, programación y realización de inversiones con recursos propios para la modernización y ampliación de los puertos; en el mismo programa de desarrollo que se menciona al inicio de este párrafo, se debe describir la utilización y modo de explotación del recinto portuario.⁸

También las API'S tienen la facultad de celebrar contratos de cesión de derechos con terceros y por ende, propiciar la privatización de determinadas actividades necesarias en la prestación de los servicios portuarios; son autónomas en su gestión tanto administrativa como operativa, de manera que es primordial la eficiencia en la explotación del recinto y en el servicio al cliente-usuario pues así han logrado contar con los recursos monetarios suficientes para cumplir con sus gastos corrientes, el mantenimiento de sus instalaciones y con reservas para mejoras adyacentes e imprevistos; pagan al gobierno renta por la explotación de instalaciones y otros bienes de propiedad pública, por el aprovechamiento del suelo y aguas federales, también pagan impuestos y no reciben subsidios. Dicho lo anterior, es obvio que son organismos autosuficientes. En lo referente a puertos eminentemente turísticos, se constituyeron dos API'S federales dependientes de Fondo Nacional de Turismo en Cabo San Lucas (Baja California Sur) y Huatulco (Oaxaca), en Acapulco (Guerrero) se creó una API privada, en tanto que en el puerto de Cozumel (Quintana Roo) se formó una Administración Costera Integral Sustentable (ACIS); además, los Gobiernos Estatales otorgaron en concesión el recinto de aquellos puertos dedicados a la actividad pesquera o turística de influencia regional, con el objetivo de vincular de manera eficiente y eficaz el puerto con la actividad económica del área a la que sirven, así es como en la actualidad existen API'S estatales en Baja California Sur, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Tamaulipas. En conjunto, forman el sistema portuario nacional.⁹

Caracterización general del puerto de Veracruz

En el estado de Veracruz se localizan tres puertos comerciales de altura: Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos; cinco puertos marítimos de cabotaje: Tecolutla, Nautla, Alvarado, Minatitlán y Nanchital; además, un puerto especializado en el tráfico de productos petroquímicos que es Pajaritos.

Entre los puertos mexicanos, Veracruz destaca por su historia y movimiento de mercancías. El municipio de Veracruz cuenta con una superficie territorial de 241 kilómetros cuadrados, su litoral es de 29 kilómetros y una población de 477,357 habitantes, con una densidad de población de 1898 hab/km². Se constituye de 87 localidades rurales y seis urbanas; de estas últimas, socioeconómicamente la más

⁸ Tesis personal para obtención de grado de doctor en Economía, Universidad de Barcelona (España), págs. 215 - 217.

⁹ Tesis personal para obtención de grado doctoral en Universidad de Barcelona (España), págs. 219 y 220.

importante, es la ciudad de Veracruz, localizada a un costado del puerto de mismo nombre.¹⁰

En el incipiente siglo XXI, Veracruz es reconocido históricamente por ser: a) el primer puerto marítimo que como tal se puso en marcha en el territorio mexicano, b) la puerta de México para el comercio, cultura, religión y viajero-inmigrante proveniente principalmente de España. c) La entrada de las ordenanzas de dominio territorial, d) de una nueva estructura de gobierno y gobernantes para la otrora Nueva España, y más aún, e) laureada cuatro veces por la heroica defensa de la libertad y soberanía de México.

Figura N° 1. Puerto de Veracruz, México



Fuente: Elaboración propia en base a INEGI.

Su ubicación continental y marítima tiene una preeminencia geopolítica, y al agregar las condiciones de la infraestructura en el recinto portuario y las vías de comunicación carreteras y ferroviarias con que dispone al discurrir los primeros años del siglo XXI, lo han convertido en un enclave estratégico o nodo principal de un transporte multimodal; de la misma manera, el citado recinto destaca por el valor monetario y diversidad de las mercancías que por el mismo se mueven.

Su ubicación continental lo ha favorecido, pues el 80 por ciento del total de carga que mueve, entra (mercancía exportada) o sale (bienes importados) al Distrito Federal y a los estados de México, Puebla, Tlaxcala y obviamente Veracruz, donde los cuatro primero mencionados, que constituyen su principal *hinterland*, forman una región que concentra a las entidades productivas, industriales y comerciales más importantes del País; también se mueven mercancías que tienen como origen o destino los estados de Guanajuato, Jalisco, San Luis Potosí, Hidalgo, Chiapas, Morelos, Oaxaca, Querétaro y Tabasco. Es oportuno señalar que cuando este artículo se escribía (PMDPVER; 2009,

¹⁰ INEGI. Censo de Población y Vivienda año 2000.

pág.98) su área de influencia o *hinterland* lo formaban en total 15 estados de la República Mexicana.

Ahora bien, la transportación de los productos por la costa interoceánica del Atlántico, le permite tener "relaciones comerciales con 107 naciones, de éstos son 20 en los que se concentran las negociaciones"¹¹ y las rutas marítimas más importantes en el tráfico de altura que se lleva a cabo por esa costa Este, son Veracruz-Nueva Orleans y Veracruz-Houston. El 59.70 por ciento del tráfico de mercancías por el puerto mexicano en estudio, corresponde a operaciones con Estados Unidos de Norteamérica, 19.54 por ciento con varios países de Europa, 13.55 por ciento con distintas naciones de América del Sur y el restante 7.21 por ciento son rutas que lo comunican con puertos localizados en Asia, África, América del Centro y el Caribe.¹² Por lo tanto, para la transportación marítima de mercancías exportadas e importadas en la República Mexicana, es clave en la travesía por los puertos que se mencionan en la tabla N° 2, mismos que constituyen su *foreland*.

Tabla N° 2. *Foreland* primario del puerto de Veracruz

Con servicio regular	
Amberes, Bélgica	La Spezia, Italia
Barcelona, España	Le Havre, Francia
Barranquilla, Colombia	Miami, Estados Unidos
Bilbao, España	Nueva Orleans, Estados Unidos
Bremen, Alemania	Puerto Cabello, Colombia
Bremerhaven, Alemania	Puerto Limón, Colombia
Buenos Aires, Argentina	Róterdam, Holanda
Cartagena, Colombia	San Juan, Puerto Rico
Dublín, Irlanda	Santos, Brasil
Galveston, Estados Unidos	Thamesport, Inglaterra
Génova, Italia	Tampa, Estados Unidos
Houston, Estados Unidos	Valencia, España

Fuente: Elaboración propia en base al Programa Maestro de Desarrollo del puerto de Veracruz.

Modernización e inversiones en el puerto de Veracruz a partir del año 2000

Con la constitución de la Administración Portuaria Integral de Veracruz (1994) y con la participación de las empresas que por medio de contrato les otorgó cesión parcial de derechos, se pone en marcha la modernización y ampliación de este recinto portuario. Este escenario en su momento provocó un impacto social y económico en el puerto –reemplazo de empresas, cambios radicales en la prestación de servicios y en la contratación de la fuerza laboral del puerto- y la ciudad de Veracruz, disminución de ingreso per cápita entre un número considerable de la población económicamente

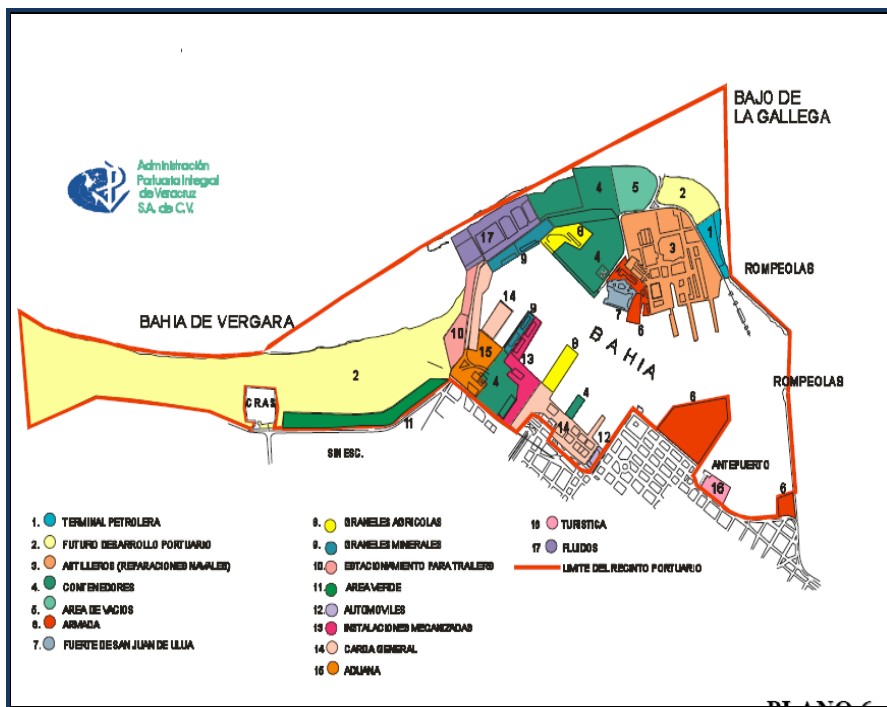
¹¹ APIVER (2009): Programa Maestro de Desarrollo del puerto de Veracruz 2006-2015 (Modificado 2009), Veracruz (México), pág. 101.

¹² Ídem, pág. 98.

activa de la localidad y lugares aledaños y efecto económico en el resto de las actividades productivas. Sin embargo, era necesario pues el puerto era poco competitivo ya que prevalecía la inseguridad y se limitaba a una línea de atraque que estaba en pésimas condiciones por falta de mantenimiento.

En el puerto no había inversión de la iniciativa privada, ni capacitación para los operadores del poco equipo perteneciente a los sindicatos, prevalecían las operaciones no especializadas con bajos rendimientos y su infraestructura, que se presenta en la figura N° 2, era equivalente a una capacidad instalada para atender una carga de 4 millones de toneladas al año, misma que se encontraba saturada.

Figura N° 2. Situación del puerto de Veracruz en el año 1993



Fuente: Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz, S.A. de C.V.

En el contexto de política portuaria, ello significó iniciar la reestructuración de su utilización, aprovechamiento y explotación, para ofrecer en el mediano y largo plazo servicios comparables con los que proporcionan los principales puertos del mundo e incorporar ese recinto portuario en los términos referentes a la modernización de los puertos que reclaman las instancias descritas en la primera página de este trabajo.

A escasos dieciséis años, la Administración Portuaria de Veracruz, con sus recursos monetarios, esfuerzo propio, y gracias a que ha sumado el de empresas privadas pertenecientes directa e indirectamente a la industria portuaria, viene cumpliendo con sus metas sobre inversión en infraestructura para el arribo y atraque de embarcaciones. Se cuenta con equipo innovador para el manejo, instalación y

operación de sistemas que garantizan la seguridad de las mercancías, la protección de los buques e instalaciones portuarias y con una política de calidad sustentada por la certificación de las Normas ISO 9001 : 2000, ISO 14001 : 2004 y códigos de seguridad PBIP e ISPS; asimismo, en un mediano plazo se han instalado organizaciones de contenedores de terminales semiespecializadas y una especializada, otras realizan las actividades de embarque, desembarque, movimiento, almacenamiento, despacho de mercancías y las conexas a los servicios portuarios.

El puerto tiene una zona de fondeo de 6000 hectáreas en forma de un rectángulo; un antepuerto que atenúa el flujo de oleaje y protege de arena por el arrastre litoral, para que los buques aguarden su entrada, fondear en espera de salir o refugiarse. Su canal de acceso tiene 14 metros de profundidad y 500 metros de diámetro. La profundidad de su dársena de ciaboga es de 15 metros y de 14 metros la del canal de acceso interior.

Sus obras de protección -los rompeolas Noreste, Sureste y Noroeste- abrigan las áreas de navegación, el interior del puerto y sus muelles. Para las operaciones portuarias cuenta con ocho muelles cuyas longitudes fluctúan de 220 a 381 metros. El muelle de cementos tiene una longitud de 243 m. Existen también un muelle para contenedores, un muelle turístico, muelles de la empresa cesionaria Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V. (TNG) y muelles de la paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX) especiales para ductos.

Se cuenta con amplias áreas de patios y almacenes equipo moderno, seguro y suficiente para el movimiento abordo y en tierra, carga, pesaje, almacenaje y despacho de la mercancía. La Aduana Marítima es la única en su tipo del País, pues realiza la revisión de mercancías con equipos de Rayos Gamma, Rayos X y tiene control de accesos y cámaras de circuito cerrado. El resultado de la inversión productiva no móvil y móvil en el Puerto, se observa en la siguiente figura.

Para la prestación de servicios existen 21 empresas cesionarias (disponen de un área en particular para prestar servicios especializados relacionados con la actividad portuaria), 30 prestadores de servicios portuarios, 41 prestadores de servicios conexos, 26 líneas navieras. Dan en el puerto servicio 17 agencias navieras, 300 agencias aduanales y un gran número de líneas de transporte carretero.

Se ha avanzado en el modo de transporte terrestre al conectar el recinto portuario con la autopista Veracruz-Cardel-Xalapa-México y la zona industrial de la ciudad. Asimismo, está muy avanzado un libramiento ferroviario. Se ha mejorado el transporte intermodal del puerto de Veracruz a su *hinterland*.¹³

¹³ Tesis personal pendiente de defensa para obtención de grado de doctor en Economía, Universidad de Barcelona (España), págs. 224 - 227.

ofrece a sus clientes-usuarios¹⁷ y no sólo ello, sino por añadidura arriban buques con carga especial y de diferentes dimensiones como los de 5ª Generación, llamados así por tener una capacidad de transportar hasta 7598 TEU's (*Twenty-foot Equivalent Unit*- lo que refiere que un TEU's normal mide 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura); dichos barcos ingresan y fondean sin problema.

Veracruz, así como Lázaro Cárdenas y Progreso, son los únicos puertos que mueven mercancías que corresponden a las siete grandes categorías y con la participación que se presenta en la tabla N° 3. Esa diversificación en el manejo de carga constituye una ventaja en el sentido que minimiza los riesgos de paro de la actividad portuaria a causa de mover sólo un tipo de producto, como suele suceder en puertos especializados.

Tabla N° 3. Participación en el movimiento de carga nacional

Tipo de carga	Veracruz (%)	Lázaro Cárdenas (%)	Progreso (%)
General suelta	26.51	29.45	0.41
General Contenerizada	20.90	12.36	1.41
Granel agrícola	48.54	1.96	15.28
Granel mineral	10.74	34.18	2.33
Petróleo y derivados	0.10	1.15	0.14
Otros fluidos	11.18	3.87	0.28
Automóviles	70	13	0

Fuente: Elaboración propia en base a Anuario Estadístico de los Puertos de México 2008.

Es interesante resaltar que el Puerto de Veracruz ocupa los primeros lugares nacionales en cuanto al manejo de carga, pues es el número uno en el movimiento de granel agrícola y de automóviles, Tiene el segundo lugar en carga general suelta (después de Lázaro Cárdenas) y carga contenerizada (que con el 45.6 por ciento ocupa el primer lugar Manzanillo). En otros fluidos le anteceden Altamira (que maneja el 59.13 por ciento) y Coatzacoalcos (21.04 por ciento); en cuanto a granel mineral

¹⁷ Lo que implica programar las actividades, eficacia en el movimiento de la carga, descongestión del puerto, disminución de los costos tanto para atraque de los barcos como en el movimiento y control de las mercancías, disminución en la evasión de impuestos aduaneros, combate al contrabando, riesgos y robo de mercancías, también coadyuva a la disminución en los precios de productos importados.

figura en el cuarto lugar del país. Sólo en la categoría correspondiente a petróleo y sus derivados es mínima su participación, misma que corresponde a importaciones de combustible.

De acuerdo a declaraciones de fuente oficial (APIVER, 2008), los porcentajes de participación en el movimiento de carga del puerto de Veracruz que se describen en la tabla anterior, son parecidos desde que inició su etapa de modernización y ampliación.

Como se muestra en la gráfica N° 1, históricamente el movimiento de mercancías tiene una tendencia creciente, sobre todo a partir del año 1994 que el gobierno mexicano reestructura el sistema portuario del País y por ello, ese mismo año se constituye la Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER), el puerto cada vez es más accesible, eficiente y seguro para sus clientes-usuarios.

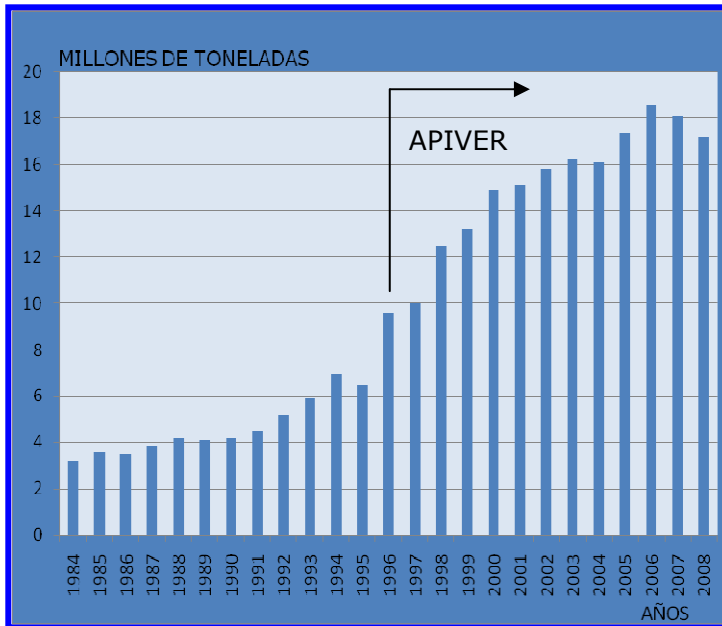
Sin embargo, esa trayectoria de incremento sostenido en el tráfico de mercancías, se interrumpe cuando se vive una crisis económica. De manera que la actividad en el puerto muestra de modo elocuente como esas crisis repercuten directamente en el comercio internacional de México. En la misma gráfica se observa que el movimiento de carga disminuyó en el año de 1995 como resultado de la crisis financiera de 1994-1995 que se desencadenó por problemas sociales (levantamiento de un grupo marginado en el estado de Chiapas), políticos (asesinato de políticos de primer nivel) y económicos, entre ellos el déficit en la cuenta corriente de la balanza de pagos y sobrevaluación de la moneda nacional.

De igual forma, en el año 2004, decrecieron las negociaciones internacionales, y por ende, se contrajo el movimiento de mercancías, esos eventos fueron parte del impacto económico de la crisis originada por el desplome de la extracción de petróleo y las manifestaciones de inconformidad de la clase laboral.

En los años 2007 y 2008, registró el movimiento de bienes en el recinto portuario de Veracruz una trayectoria descendente. En el 2007, el movimiento total de carga disminuyó 4.8 por ciento debido a que por este puerto se redujo (-5.3 por ciento) el tráfico de automóviles, aparentemente debido a la crisis económica mundial y en particular la que registra la industria automotriz. El movimiento de granel agrícola, granel mineral y fluidos disminuyó. Lo que aumentó en relación con el año 2006 fue la carga contenerizada, en 17.5 por ciento.

Al analizar el año 2008, se percibió el mismo comportamiento que en el año anterior inmediato (-4.8 por ciento), debido a que bajó en 1.5 por ciento la carga general contenerizada, en 6.6 por ciento granel mineral y se desplomó en 17.7 por ciento el movimiento de la carga a granel agrícola. Tal como en el año 2007, la trayectoria del movimiento de unidades automotores también disminuyó en poco más de 5 por ciento. De la carga que se mueve, sólo hubo incremento en la carga general suelta (de 25.5 por ciento) y de 13.4 por ciento en los fluidos.

Gráfica N°1. Trayectoria histórica del movimiento de mercancías en el Puerto de Veracruz



Fuente: Elaboración propia en base a información de Anuario Estadístico de los Puertos de México 2008.

En lo referente a su conexión con su *foreland*, el Puerto mueve mercancías de valor monetario mayor que los demás puertos de altura del litoral mexicano. En la tabla N° 4 se muestra la tendencia ascendente de los ingresos de la Administración Portuaria de Veracruz (APIVER) por concepto de cesiones parciales de derechos, por almacenamiento, atraque, muellaje, otros servicios, renta de equipos y en general, la infraestructura instalada en el puerto.

Tabla N° 4. Ingresos de las Administradoras Portuarias Integral (Pesos corrientes)

API	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Dos Bocas	63,708	106,236	104,597	128,021	109,885	113,762	124,402
Ensenada	53,095	48,899	50,856	59,184	76,555	78,352	106,909
Mazatlán	57,458	86,659	89,405	116,773	128,717	135,633	147,970
Progreso	64,318	90,903	52,190	79,306	94,880	148,422	128,870
Puerto Vallarta	27,720	31,586	41,360	59,482	57,776	75,424	104,306
Topolobampo	81,562	75,638	84,978	95,783	72,488	99,390	99,995
Tuxpan	77,297	85,229	93,092	120,657	97,960	114,637	119,473
Altamira	252,205	310,883	246,927	347,282	382,385	388,674	621,872
Guaymas	60,653	81,039	78,067	92,755	63,980	69,711	83,569
Lázaro Cárdenas	119,543	201,216	148,604	229,140	272,298	541,880	417,248
Manzanillo	291,423	286,057	349,984	413,788	404,578	519,647	544,240
Puerto Madero	3,153	2,032	2,274	5,050	2,156	2,311	3,027
Tampico	112,132	120,272	128,094	113,788	715,175	140,316	153,423
Veracruz	526,144	575,528	640,035	746,653	716,275	843,568	886,051
Coatzacoalcos	139,031	147,118	148,862	169,486	147,827	161,349	176,269
Salina Cruz	79,423	90,878	69,070	55,450	41,644	50,511	51,492
Total	2,008,866	2,340,173	2,328,396	2,832,598	3,384,578	3,483,588	3,769,115

Fuente: Dirección General de Administración y Fomento Portuario

Los ingresos de APIVER traen consigo efectos positivos, pues el Puerto es autofinanciable en sus gastos administrativos, costos de operación, obras, mantenimiento. También la Administración Portuaria realiza desembolsos por concepto de contraprestación al Gobierno Federal debido a la concesión otorgada para la administración y aprovechamiento del recinto; es oportuno comentar que otorga recursos a los tres niveles de gobierno (Municipal, Estatal y Federal) para efectuar infraestructura de tipo urbano y social.

De la propia actividad portuaria obtiene la autoridad gubernamental ingresos fiscales a través de la Aduana Marítima del Puerto de Veracruz. Por lo descrito en las líneas anteriores, es obvio que de todas las Aduanas existentes en los puertos comerciales de México, es la que aporta el mayor monto de ingreso tributario por concepto de exportación e importación de mercancías por el modo de transporte marítimo.

Además, las empresas que forman parte de la industria portuaria¹⁸ son clave en el movimiento de mercancía y en la generación de ingresos. Parte de las rentas que resultan de la actividad portuaria, se canalizan en forma de remuneraciones a aquellos miembros de la sociedad que colaboran en la Administración Portuaria Integral de Veracruz y en las otras empresas que forman la industria portuaria del puerto en cuestión. El hecho que en conjunto generen 8,553 empleos directos y 5,937 indirectos (tabla N° 5), queda de manifiesto que miles de ciudadanos dependen económicamente de esta actividad.

Conclusiones

El constante incremento en la inversión móvil y no móvil de mediano y largo plazo, asociado con acciones de seguridad y cuidado del medio ambiente, ha dado por resultado el incremento en el movimiento de bienes, lo que aunado a la ventaja de manejar carga heterogénea de mercancías, sin lugar a equivocación, coloca al puerto de Veracruz en el termómetro del comercio internacional de México y por ende de los negocios internacionales consumados.

Se ha logrado mejorar su productividad y competitividad. Además, entre los puertos mexicanos, registra el mayor valor monetario del tráfico de mercancías exportadas e importadas, hecho que trae efectos favorables en el empleo, en los ingresos de las empresas que participan de manera directa e indirecta en la prestación de servicios portuarios, en ingresos para el gobierno, y en rentas para 14,490 empleados.

También es causa de externalidades positivas en las empresas comerciales y servicios de la localidad, de las empresas exportadoras e importadoras que forman su *hinterland*. En consecuencia, el puerto de Veracruz, es número uno de México tanto por su antigüedad como por su importancia, pues simboliza la primer puerta de conexión con el mundo, comercio, religión, mestizaje y de la aculturación;

¹⁸ Como ya se mencionó, hay 21 empresas cesionarias, 30 prestadoras de servicios portuarios, 41 de servicios conexos, 26 líneas navieras, 17 agencias navieras y 300 agencias aduanales, dos líneas ferroviarias, un número considerable de líneas de autotransporte, etc.

actualmente, con el Programa de Modernización y Ampliación que se puso en marcha en el año 2000, mantiene su liderato por su impacto en la economía mexicana

Tabla N° 5. Empleos directos e indirectos.

Empleadores	Número empresas	Empleos directos	Empleos indirectos	Total
APIVER (incluye plazas de seguridad y en obras)	1	210	3,181	3,391
Capitanía de Puerto	1	110		110
Prestadores de Servicios Portuarios	30	305	71	376
Prestadores de Servicios Conexos	41	322	87	409
Aduana Marítima	1	159		159
Agentes Aduanales	206	3,708		3,708
Agentes Navieros	37	444		444
Auto transportistas	77	770		770
Cesionarios	21	2,525	2,598	5,123
Total de Empleos		8,553	5,937	14,490

Fuente: Administración Portuaria Integral de Veracruz. 2007

Observaciones

Aunado al programa de inversiones es importante tener un programa de mantenimiento preventivo ambicioso de la infraestructura existente e identificar y mejorar las condiciones operativas de los servicios portuarios con el propósito de crear nuevos esquemas de negocios que conlleven al aprovechamiento óptimo de la zona de actividades logísticas (ZAL) en proyecto y en general del puerto.

Es importante fortalecer las relaciones ante las instancias correspondientes para consolidar y ampliar la conexión del puerto de Veracruz con otros modos de transporte, con el propósito de reforzar su sistema de transporte intermodal y ampliar su *hinterland*.

Detectar áreas de oportunidad encauzadas a incrementar el movimiento de mercancías y arribo de barcos, pues ello trae efectos positivos en las rentas, empleo y en otras variables económicas; lo que repercute en la economía mexicana con impacto económico positivo.