

ALCANCE TERRITORIAL DEL PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA, MÉXICO: ARTICULACIONES DE SU MOVIMIENTO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

LILIA SUSANA PADILLA Y SOTELO* Y ALICIA DÍAZ TORRES**

Recibido: 02-02-10. Aceptado: 24-06-10. BIBLID [0210-5462 (2010-1); 46: 181-207].

PALABRAS CLAVE: alcance territorial, puerto, conurbación, conexiones y competitividad.
KEYWORDS: reach territorial, port, conurbation, connections and competitiveness.
MOTS-CLÉS: territorial de la portée, port, conurbation, rapports et compétitivité.

RESUMEN

Altamira, es uno de los cuatro principales puertos de México junto con Manzanillo, Lázaro Cárdenas, y Veracruz. Ubicado en el Golfo de México registra un importante movimiento comercial. Se conecta con el este de Estados Unidos, con Europa y América del Sur. Forma parte de una zona metropolitana, cuenta con un parque industrial de primer nivel en un corredor industrial que abarca tres localidades en una conurbación. A partir de estas connotaciones el objetivo del trabajo es conocer su alcance territorial para lo que se consideran: su localización geográfica que le confiere carácter estratégico; la perspectiva de análisis para orientar el estudio; los factores que dieron lugar a su desarrollo; su zona de influencia a través de los países con los que tiene contacto por su actividad de importación y exportación, y por último su competitividad a escala global.

ABSTRACT

Altamira is one of the four main ports of Mexico together with Manzanillo, Lázaro Cárdenas and Veracruz. Located in the Gulf of Mexico it registers important commercial movement. It is connected with the east of United States, with Europe and America of the South. It is part of a metropolitan area; it has an industrial park of first level in an industrial corridor that embraces three towns in a conurbation. Starting from these connotations the objective of the work is to know its territorial reach. With this end they are considered: the geographical localization that confers him strategic character; the analysis perspective to guide the study; the factors that gave place to their development; their influence area through the countries with those that has contact for their import activity and export, what allows to know their territorial reach and for I finish their competitiveness in the global scale.

RÉSUMÉ

Altamira un des quatre ports principaux de Mexique avec Manzanill, Lázaro Cárdenas et Veracruz. Localisé dans le Golfe de Mexique il enregistre le mouvement commercial important. Il est relié avec l'est d'États-Unis, avec l'Europe et l'Amérique du Sud. Il fait partie d'une

*. Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México. lisupa@yahoo.com

***. Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México. a_diaztorres@yahoo.com.mx

région métropolitaine, il a un parc industriel de premier niveau dans un couloir industriel qui embrasse trois villes dans une conurbation. Commencer de ces connotations l'objectif du travail est savoir sa portée territoriale. Avec cette fin ils sont considérés: la localisation géographique qui le confère caractère stratégique; la perspective de l'analyse guider l'étude; les facteurs qui ont donné place à leur développement; leur région de l'influence à travers les pays avec ceux qui ont contact pour leur activité de l'importance et exportent, ce qui autorise à savoir leur portée territoriale et car je finis leur compétitivité dans l'échelle globale.

1. INTRODUCCIÓN

El desarrollo urbano en México muestra una fuerte dinámica demográfica y económica en ciudades costeras debido al crecimiento de las actividades portuarias y turísticas. Las expectativas de mayor crecimiento y concentración y los nuevos proyectos en las costas del país, obliga a analizar estos espacios con el fin de proporcionar elementos que coadyuven a los gobiernos, los sectores sociales y los expertos en desarrollo urbano y medio ambiente a revisar estrategias y aportar alternativas para los asentamientos ubicados en la zona costera.

Los puertos de México se dividen de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2004) en función de las actividades que se desarrollan en cada uno, en cuatro orientaciones principales: turística, comercial, industrial y petrolera.

Los principales puertos de México están concesionados a lo que se denomina Administraciones Portuarias Integrales (APIs), de las cuales existen 25, son sociedades mercantiles con una concesión para el manejo completo de las actividades de los puertos del país¹, Altamira constituye una de estas administraciones portuarias.

México cuenta con dos litorales uno en el Océano Pacífico al Oeste y otro en el Golfo de México y el Mar Caribe al Este. La importancia de los puertos es trascendental para el desarrollo económico del país, ya que incorporan oportunidades de inversión que impulsan el crecimiento de la economía y favorecen la creación de empleos en las localidades en donde se ubican.

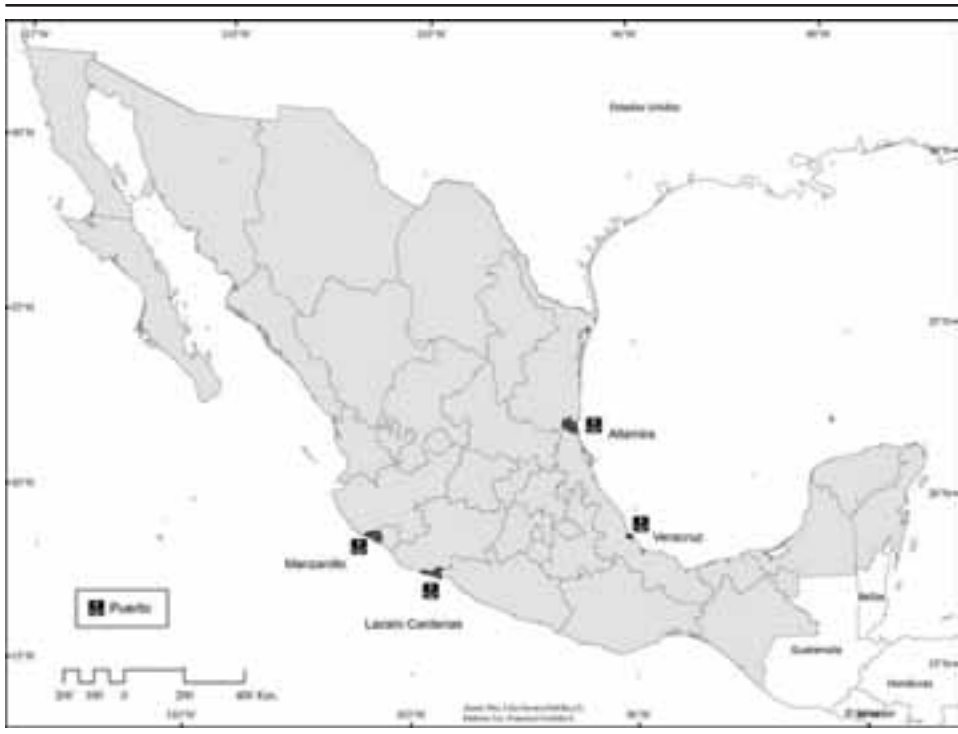
Los puertos constituyen la mejor opción para manejar grandes volúmenes de carga, por lo que movilizan más del 80%, de las exportaciones y el 50% de las importaciones del país. Los más relevantes son Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el litoral del Pacífico y Altamira, Tampico y Veracruz en el litoral del Golfo de México (Figura 1).

El interés sobre el puerto de Altamira se encuentra en el desarrollo emergente que ha tenido al ser el único puerto industrial en el Golfo de México.

Desde 1985 comienza a configurarse el corredor petroquímico en el área de influencia de la contigua Ciudad Madero. Con la privatización de algunos puertos en 1993, año en que se funda la Administración Portuaria Integral de Altamira (API) y

1. La Legislación Portuaria señala que existirá Administración Portuaria Integral (APIs) cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios. Existen 16 federales, 5 estatales, 1 privada y 3 a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).

Figura 1: Localización geográfica de los cuatro principales puertos de México: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz



Fuente: elaboración propia a partir de Padilla S y otros 2009.

después con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN en 1994) se concreta su desarrollo como puerto y el complejo industrial de Altamira.

La emergencia del desarrollo portuario de Altamira se deriva de la privilegiada posición geográfica y sus posibilidades como punto de conexión con el interior del país mediante las redes de carreteras y ferroviarias con que contaba la zona, ventaja antecedente que ha sido sobrepasada por las posibilidades de la infraestructura portuaria creada en los últimos veinticinco años que incrementa las conexiones territoriales a escala mundial y que le ha permitido insertarse más intensamente en el proceso de globalización y la economía de mercado.

Las mejoras continuas de su infraestructura, la certificación de procesos de calidad, el cumplimiento de estándares internacionales de seguridad con equipos de alta tecnología logística para la revisión de mercancías, atiende a la demanda de las empresas instaladas en su parque industrial y a las de los clientes nacionales y extranjeros de éstas. De manera, que el puerto de Altamira representa actualmente un enclave para la movilización y almacenaje de mercancías en una economía globalizada.

A partir de estas consideraciones se realiza el presente estudio, cuyo objetivo central es dar a conocer el alcance territorial del Puerto Industrial de Altamira a través de sus conexiones con diferentes países en sus operaciones de importación y exportación.

2. PERSPECTIVA DE ANÁLISIS

El desarrollo de funciones portuarias en ciudades origina múltiples consecuencias en los aspectos espaciales, urbanísticos, culturales y económicos, lo cual incide en ocasiones de forma negativa en la organización y la naturaleza de las ciudades portuarias. Ante este panorama, los elementos involucrados deberían reaccionar progresivamente para transformar sistemas y estructuras obsoletas e introducir esquemas novedosos para la ordenación y organización del territorio, para dar respuesta a los diferentes retos que enfrentan (HERNÁNDEZ E. y otros 2008).

Asentamientos humanos locales pueden ocupar espacios pequeños, como es el caso que aquí atañe, y constituyen un conjunto que se conecta mediante individuos que involucran la estructura del mismo espacio; su historia y las redes que les relacionan, contribuyen a la dinámica espacio temporal a través del crecimiento, actividades económicas y migración de su población. El tiempo demuestra que las poblaciones distan en su estabilidad, algunas perduran, otras van modificando su estructura funcional y las redes sociales de los individuos y grupos de su población. La explicación del desarrollo de los lugares en su contexto actual y en su evolución «deriva del *eje de las sucesiones y del eje de las coexistencias*» (VALENZUELA C. 2004), estas situaciones están implícitas en los puertos.

Como afirma MARTNER C. (1999^a) el puerto no es sólo frontera física, constituye frontera tecnológica y cultural que puede obstaculizar o favorecer la integración del ámbito económico local con el ámbito internacional. Las implicaciones espaciales y temporales del rol asumido por los puertos en la articulación de redes de producción-distribución, que redefinen los vínculos entre lo local y lo global; consideran conceptos como «*espacio de flujos*», «*territorio de redes*» y «*espacio-tiempo simultáneo*» de la globalización.

El concepto de espacio-tiempo simultáneo (HIERNAUX D.1995) definido como posibilidad de incidir al mismo tiempo en procesos que se desarrollan en diferentes lugares, hace posible la apropiación del espacio sin estar forzosamente en él. Los agentes capitalistas, apoyados en las innovaciones tecnológicas de las comunicaciones y transportes, están posibilitando controlar procesos fragmentados territorialmente e influir, en tiempo real, en las actividades y el desarrollo de diversos espacios locales a partir de los espacios globales y sus redes. El espacio-tiempo simultáneo es una expresión clara de la articulación de lo local con lo global; en ese contexto el puerto aparece como un lugar de confluencia de estos ámbitos, con características de nodo de vinculación espacial, y también con las conflictivas que se hacen presentes en su interacción dinámica.

De acuerdo a su estructura funcional los puertos constituyen el lugar de enlace y articulación entre fragmentos territoriales interiores y el ámbito global, en la medida

en que, desarrollan redes de transporte integrado. El fortalecimiento del puerto como lugar en las relaciones globales lo convierte potencialmente en elemento estructurado del territorio, clave en la demanda creciente de servicios por parte de las empresas en todos los sectores económicos.

Los puertos, son lugares estratégicos de intercambio de mercancías y, de vínculo entre culturas y personas; punto de ruptura, a la vez que lugar de encuentro, intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso. En ellos, características y funciones evolucionan en la medida en que las formaciones económico-sociales y las regulaciones interiores de los países se modifican (MARTNER C. 1999b).

La dinámica del puerto de Altamira como polo de desarrollo basado en la actividad comercial portuaria como un lugar en que el espacio es campo de fuerzas, arguyendo que el desarrollo ocurriría primero en lugares clave, a partir de los cuales se ampliaba a otros puntos. (HERNÁNDEZ y otros 2008).

En esa dinámica se desarrolló la zona de estudio, a mediados del siglo XX, no se preveía que el puerto de Altamira, se convertiría en punto neurálgico de la industria y el comercio mexicanos para mercados nacional y extranjero, dadas las contradicciones que aparecen en su entorno actual.

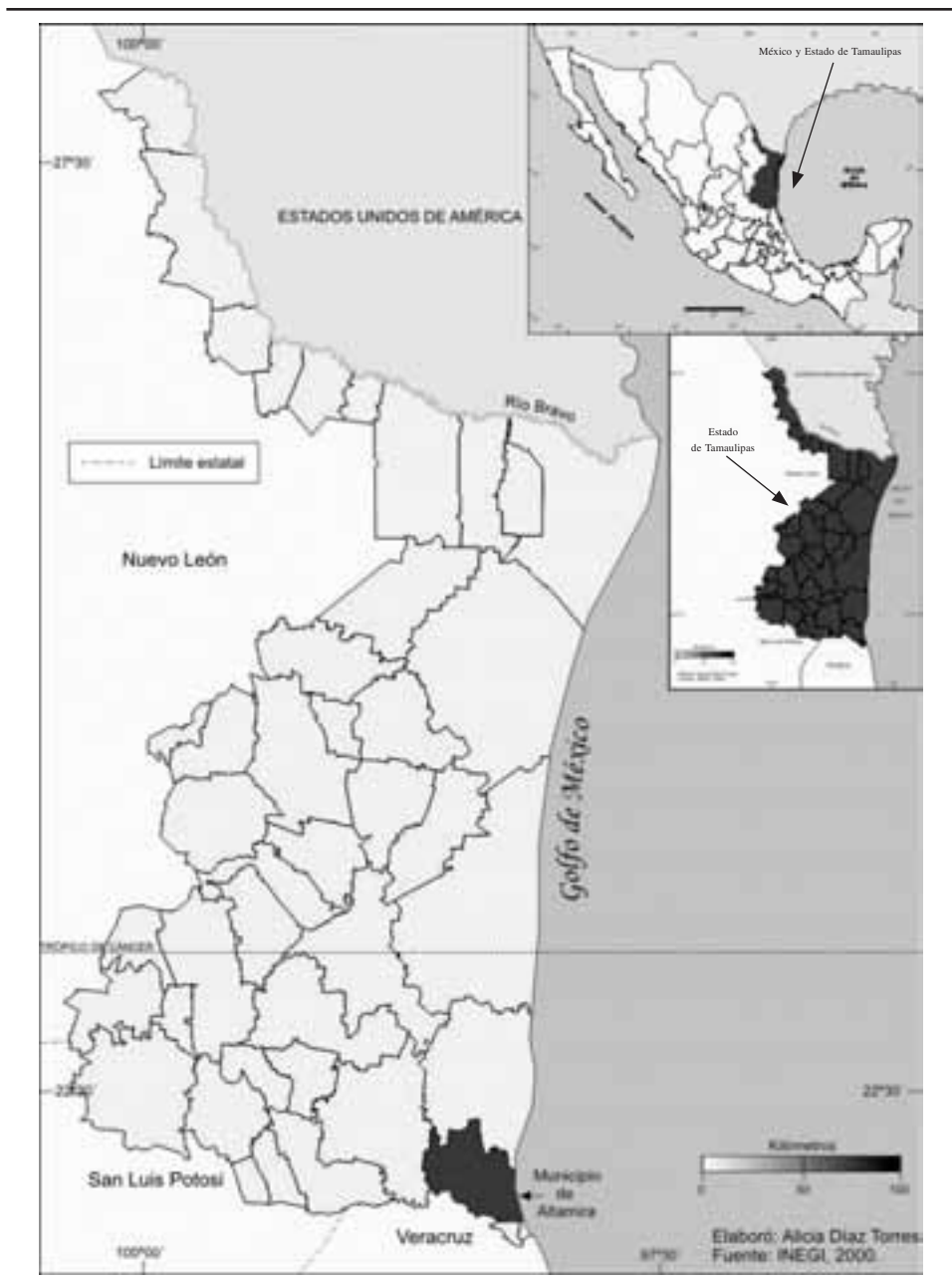
3. DESARROLLO DEL PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA EN EL CONTEXTO DE LA ZONA METROPOLITANA DE TAMPICO, CIUDAD MADERO, ALTAMIRA

El puerto Industrial de Altamira se sitúa en el estado Tamaulipas, en la parte noreste de la República Mexicana entidad entre los 22° 12' 31" y los 27° 40' 52" de latitud Norte; y los 97° 08' 38" y los 100° 08' 51" de longitud Oeste; su localización en ese estado fronterizo con Estados Unidos de Norte América, favorece las relaciones económicas y las transacciones comerciales con México. Específicamente el Puerto de Altamira, localizado en el municipio de igual nombre registra como coordenadas 22° 29' 32" de latitud norte y 97° 71' 45" de longitud oeste. Lo cual le confiere un emplazamiento estratégico, al pertenecer a una entidad fronteriza con Estados Unidos de Norte América lo que posibilita las relaciones económicas y las transacciones comerciales con México

El estado de Tamaulipas limita al Sur con los Estados de Veracruz y San Luis Potosí; al Oeste con el Estado de Nuevo León y al Este con el Golfo de México, lo que favorece la instalación portuaria. (Figura 2). Muy cercano al puerto de Altamira se encuentra el tradicional puerto de Tampico, ubicado en la margen izquierda del río Pánuco a 10 Kilómetros de su desembocadura en el Golfo de México, ha servido tradicionalmente de entrada y salida para diversos productos constituyendo también, una Administración Portuaria Integral.

En contraste, el puerto de Altamira es un puerto artificial fomentado como parte de un Programa Nacional de Desarrollo de Puertos Industriales, con los objetivos de establecer contactos de comercio exterior con estados del centro y norte de México,

Figura 2: Localización del municipio de Altamira en los contextos estatal, nacional y municipal



Fuente: Elaboración propia a partir de información de INEGI, 2000 y API Altamira, 2009.

y para cubrir la demanda de servicios portuarios y áreas industriales de una significativa industria petroquímica instalada en el sur de Tamaulipas² y ha sido detonador del desarrollo de la localidad y municipio de igual nombre a los que pertenece (HERNÁNDEZ C. y otros 2008).

El Puerto Industrial de Altamira, se ubica en la Zona Metropolitana del sur de Tamaulipas (Figura 3) compuesta de tres núcleos principales de asentamientos humanos, Tampico-Ciudad Madero-Altamira³; conurbación que en conjunto tiene diversos usos y funciones: urbanos, portuarios, comerciales, residenciales y turísticos; la mancha urbana cubre casi la totalidad de los municipios de Tampico y Madero⁴, inclusive ha rebasado sus límites con excepción de las zonas pantanosas y lagunas y ríos que abundan en la zona.

Dicha conurbación cuenta con significativa infraestructura portuaria, industrial y de comunicaciones, entre otras características que le confieren un carácter geoestratégico: un puerto comercial y un aeropuerto internacional en la ciudad de Tampico; una importante refinería de Petróleos Mexicanos (PEMEX) en Ciudad Madero y una agrupación de empresas especializadas en actividades tanto industriales como portuarias que le da las características de *cluster*⁵ parque industrial en donde se localiza el centro petroquímico más grande del país, que opera una gran cantidad de los petroquímicos de uso en la iniciativa privada, así como una termoeléctrica en la ciudad de Altamira.

En su conjunto el tejido industrial hace de la zona una de las más dinámicas del país, lo que ha generado una fuerte reactivación socioeconómica que excede a los municipios a los que pertenece la conurbación e influye en las formas de vida de sus habitantes, algunos de los cuales han alcanzado una mejor calidad de vida en comparación con otras localidades del mismo estado y del país. Espacio que ha logrado una integración regional gracias a la consolidación de las funciones y diversificación de sus sectores productivos. Sin embargo, la falta de planificación territorial ha propiciado un desigual

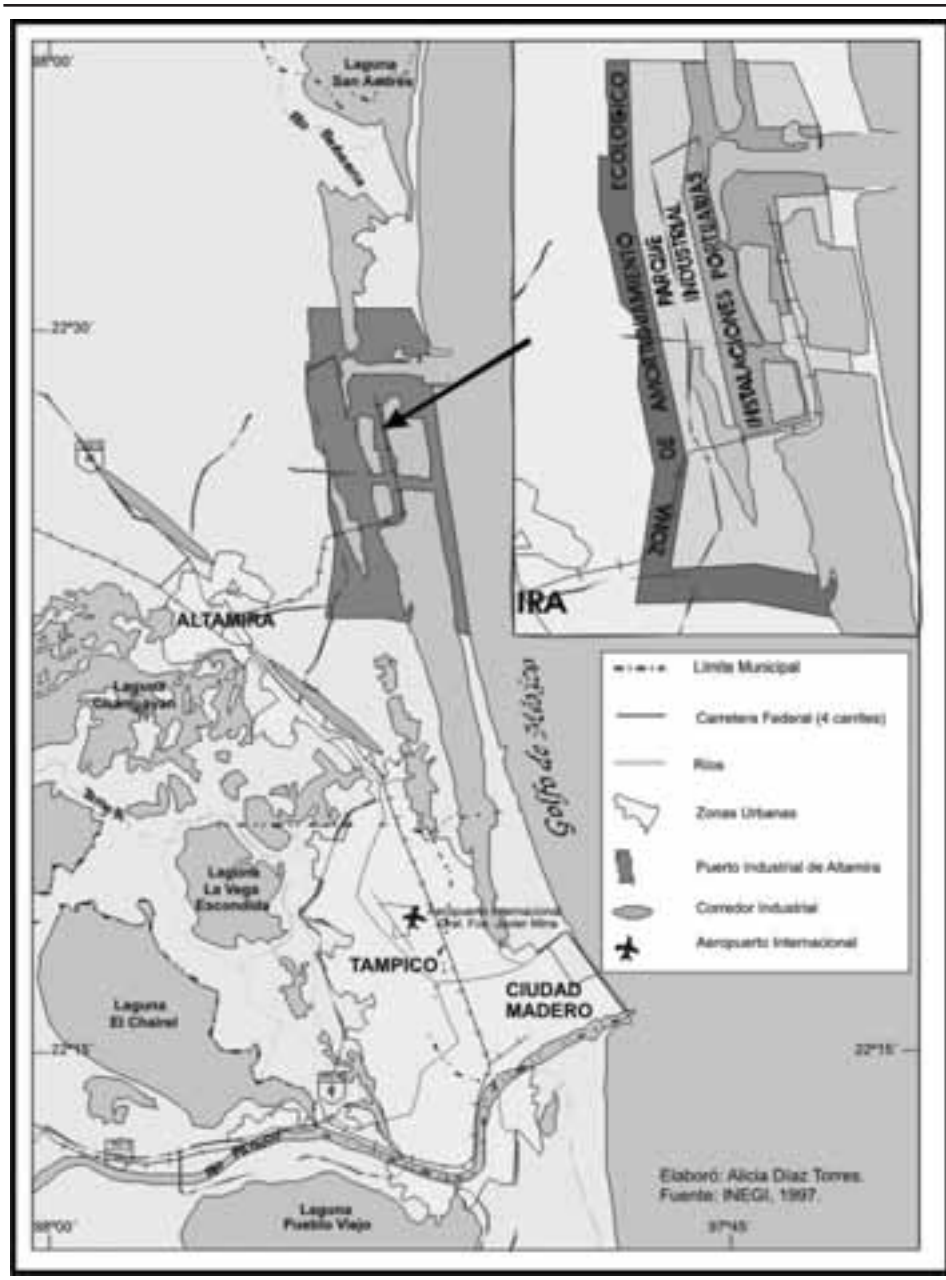
2. El crecimiento demográfico observado en la zona sur de Tamaulipas a partir de la década de 1980, se explica por el «efecto llamada» con la apertura y desarrollo del polo de desarrollo del puerto de Altamira. La ubicación de empresas nacionales e internacionales propició desarrollo urbano y cambios en los usos del suelo de la zona de influencia, principalmente en el municipio de Altamira. Los cambios espaciales afectaron al suelo, ampliando la superficie residencial por demandas generadas por el crecimiento demográfico; surgieron nuevas urbanizaciones, crecieron los núcleos siguiendo los ejes viales de comunicación, sobrepasando los límites urbanos. Las transformaciones en usos del suelo se dieron al pasar de ocupación agraria a urbana, para destino industrial o terciario (superficies comerciales, estacionamientos, etc.); como residencial (urbanizaciones) u otros usos (infraestructuras de comunicación y transporte, electrificación, gaseoductos, ejes viales, pasos a desnivel, etc.). Esto ha ocasionado el desarrollo anárquico de colonias populares que, entre otros problemas, enfrentan el de los asentamientos irregulares, carentes de la más elemental infraestructura urbana. (API ALTAMIRA, 2009).

3. Dicha zona cuenta con una superficie de 1 492.70 Km², que representa el 22% de la región Tamaulipeca; el municipio de Altamira dispone de 1 361.73 Km², el municipio de Madero tiene una superficie territorial de 62.86 Km², y el municipio de Tampico posee 68.10 Km².

4. Las zonas pantanosas costeras y las lagunas costeras que allí se localizan, Puerto Viejo, San Andrés.

5. PORTER M., 1990:35 considera que la agrupación de empresas y su correspondiente especialización en determinadas actividades productivas contribuye a la competitividad —especialización competitiva— cluster empresarial.

Figura 3: Localización del puerto industrial de Altamira en el contexto de la zona metropolitana de Tampico, Ciudad Madero Altamira



Fuente: Elaboración propia a partir de información de INEGI, 1997 y 2000 y API Altamira, 2009.

crecimiento urbano e industrial y está provocando desequilibrios socio demográficos y medio ambientales. En consecuencia se trata de un territorio conurbado con una estrecha relación funcional y con gran complejidad por la concentración de diversas actividades económicas, además de su creciente desarrollo económico y demográfico, este último que origina severos problemas

Las actividades económicas más importantes en esta zona metropolitana están orientadas a la producción en las industrias petrolera y petroquímica, la manufactura metal-mecánica, el comercio internacional, los servicios portuarios, el turismo, la agroindustria y la pesca. Las dos últimas actividades económicas han experimentado un retroceso que está motivando un menor peso del sector primario en beneficio de los sectores secundario y terciario.

Mencionar al puerto de Altamira hace imprescindible referirse al de Tampico de formación natural, ubicado en la margen izquierda del río Pánuco a 10 Kilómetros de su desembocadura en el Golfo de México, que sirve de entrada y salida para diversos productos y es también, como ya se mencionó, una Administración Portuaria Integral. En contraste el puerto de Altamira es un puerto artificial, nace dentro de un Programa Nacional de Desarrollo de Puertos Industriales, con los objetivos de establecer contactos de comercio exterior para estados del centro y norte de México, y para cubrir la demanda de servicios portuarios y áreas industriales de una significativa industria petroquímica instalada en el sur de Tamaulipas⁶ y ha sido detonador del desarrollo de la localidad y municipio de igual nombre a los que pertenece (HERNÁNDEZ C. y otros 2008). Ambos localizados en la zona metropolitana mencionada anteriormente.

4. INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA

Los factores locacionales físico geográficos⁷ en conjunción con la situación geoestratégica dada por su ubicación en un estado fronterizo con los Estados Unidos favorecieron la localización del complejo industrial portuario (Figura 4).

6. El crecimiento demográfico observado en la zona sur de Tamaulipas a partir de la década de 1980, se explica por el «efecto llamada» con la apertura y desarrollo del polo de desarrollo del puerto de Altamira. La ubicación de empresas nacionales e internacionales propició desarrollo urbano y cambios en los usos del suelo de la zona de influencia, principalmente en el municipio de Altamira. Los cambios espaciales afectaron al suelo, ampliando la superficie residencial por demandas generadas por el crecimiento demográfico; surgieron nuevas urbanizaciones, crecieron los núcleos siguiendo los ejes viales de comunicación, sobrepasando los límites urbanos. Las transformaciones en usos del suelo se dieron al pasar de ocupación agraria a urbana, para destino industrial o terciario (superficies comerciales, estacionamientos, etc.); como residencial (urbanizaciones) u otros usos (infraestructuras de comunicación y transporte, electrificación, gaseoductos, ejes viales, pasos a desnivel, etc.). Esto ha ocasionado el desarrollo anárquico de colonias populares que, entre otros problemas, enfrentan el de los asentamientos irregulares, carentes de la más elemental infraestructura urbana. (API Altamira, 2009).

7. Localizada en la planicie costera del Golfo de México, topográficamente no presenta graves problemas, ya que registra pendientes menores a los 10° y la altitud oscila entre los 0 m y los 60 m sobre el nivel del mar.

Figura 4: Croquis de ubicación del puerto industrial portuario de Altamira en el corredor industrial de la zona metropolitana Tampico Ciudad Madero Altamira



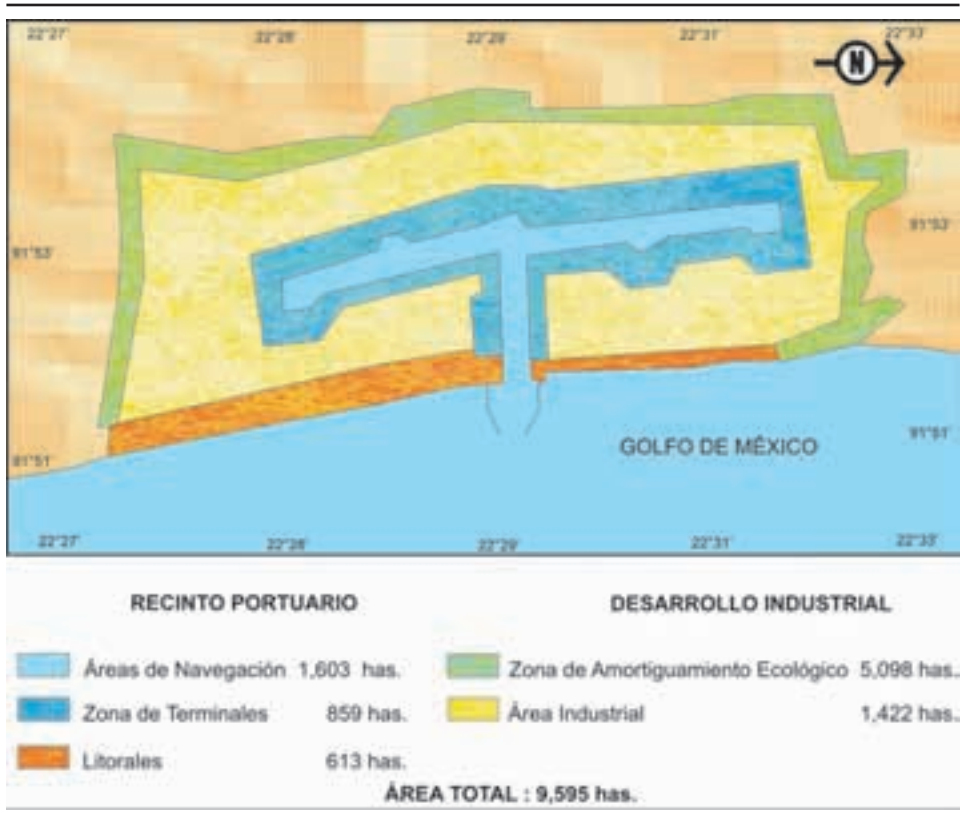
Fuente: API Altamira (2009).

El complejo industrial portuario se compone de un recinto portuario, un parque industrial, un corredor petroquímico y un cordón ecológico; con un potencial de crecimiento de 90 posiciones de atraque en el futuro. Actualmente operan once terminales marítimas de diversos tipos y especialidades, así como más de un centenar de empresas de servicios portuarios, aduaneros y logísticos, aspectos relevantes para sus intereses productivos y comerciales (Figura 5). Ofrece servicios a la navegación, a las embarcaciones, a la carga y/o mercancía.

Entre esas terminales están las de usos múltiples: Altamira Terminal Portuaria e Infraestructura Portuaria Mexicana; ambas suman 900 metros de muelles, operan cinco grúas para manejo de contenedores y carga general, con moderno equipo para minimizar los tiempos de estadía de los buques.

La Terminal Vopak, especialista en almacenamiento y manejo de aceites, gases, químicos, petróleo y sus derivados y Operadora de Terminales Marítimas, ofrece servicios de carga, descarga, almacenamiento y logística de productos líquidos, se encuentran entre las más modernas en su tipo. Dos terminales especializadas en manejo

Figura 5: Croquis de componentes del puerto industrial de Altamira



Fuente: API Altamira (2009).

de carga a granel, Cooper T. Smith —que dispone de infraestructura y equipo para atender buques hasta de 60 mil toneladas— y la Terminal Marítima de Altamira, que brinda servicios para el manejo de productos a granel agrícolas y minerales y tiene capacidad para embarcaciones de 55 mil toneladas.

Dentro del puerto opera la Terminal de Automóviles de Altamira, que sirve a la industria automotriz, con un estacionamiento de 22 hectáreas y capacidad para atender la recepción, inspección, acondicionamiento y embarque de 200 mil vehículos al año. Asimismo operan las empresas Container Care, Altamira Terminal Multimodal DA Hinojosa y SYS Exporta, Intermodal Transfer de Altamira y Possehl, con infraestructura de primer nivel para prestar servicios de logística (CORS A. 2009).

El Corredor Industrial se ha consolidado como el productor de 30% de químicos y petroquímicos del país, de resinas termoplásticas con liderazgo en la producción de negro de humo y dióxido de titanio, además de fabricar 80% del total de resinas producidas en México.

En el puerto de Altamira la construcción de infraestructura de clase mundial es una constante, ya que es considerado como la imagen comercial de México para Europa y el este de Estados Unidos. En el 2008 acumuló unos 2.500 millones de pesos, alrededor de 200 millones de USD según la tasa de cambio corriente para ese año⁸, en inversión privada. Genera más de 18.000 empleos, que sumado a los indirectos se acerca a 30.000 empleos entre el puerto de Altamira y su parque industrial, factores que demuestran su dinamismo.

En el mismo sentido a partir del desarrollo industrial se observa un crecimiento de las instalaciones portuarias, e industriales y la creación de fuentes de trabajo, que atraen a la población y se ha detectado la demanda de vivienda, lo que ha traído consigo aleatoriamente que se esté activando la industria de la construcción, que en muchos puntos del país ha estado parada desde hace más de un lustro.

5. CONEXIONES TERRITORIALES DEL PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA: IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

En base al planteamiento de que cada puerto encuentre su «hinterland» el puerto de Altamira configura su área de influencia *su hinterland* en un entorno global cada vez más complejo y competitivo y se especializa en cargas de comercio exterior, en el manejo de fluidos químicos y petroquímicos.

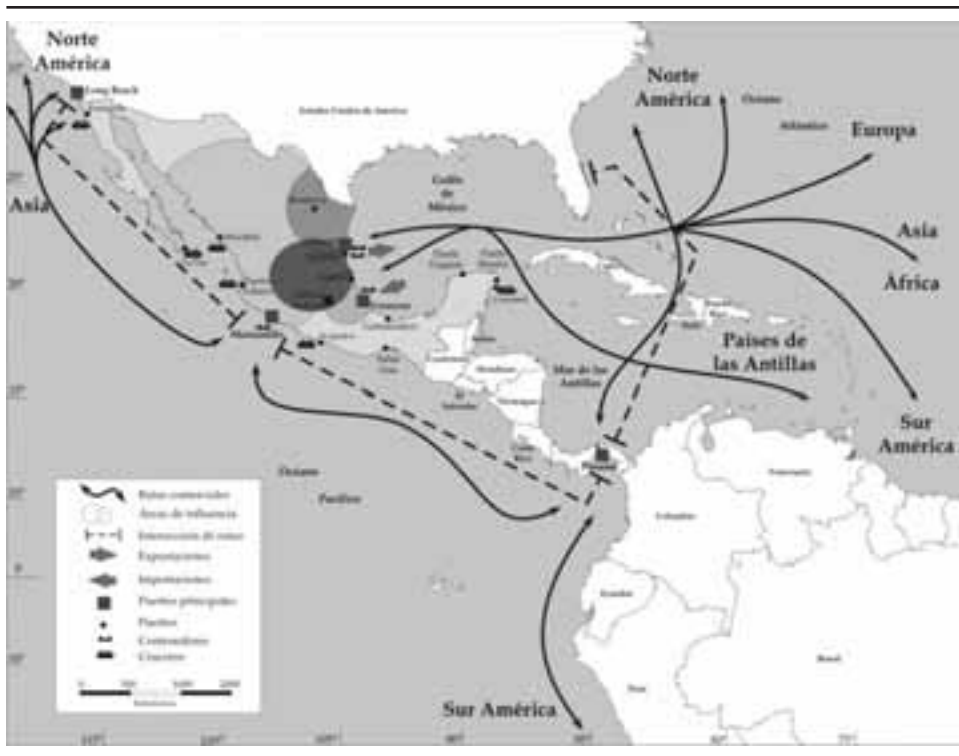
Sin embargo, presenta un problema interno en cuanto a la conectividad y la integración modal, que tiene que ver con el mal estado y las dimensiones poco adecuadas de algunas carreteras que se conectan desde el centro del país con el puerto; como las de México-Poza Rica-Altamira y la Ciudad Valles-Tampico-Altamira, entre otras. Las condiciones de estas vías limitan la operación de contenedores *High Cube*⁹ indispensables para mejorar ciertas cadenas de transporte y distribución, por lo que los productos en estos contenedores se trasladan hacia el noreste del país o a Estados Unidos de Norte América. También encuentra problemas en cuanto a la red ferroviaria, ya que en Altamira no se han aprovechado las ventajas en costos para la cadena de transporte y distribución que supone la integración del ferrocarril en la interfase multimodal marítimo-terrestre del puerto (MARTNER C. y otros 1999 b). De manera, que lo que se conoce como *inland* o conexiones terrestres, presenta serias deficiencias.

En México el movimiento de las exportaciones e importaciones ha crecido de manera dinámica en el marco del Tratado de Libre Comercio (TLCAN) y por la ampliación de mercados internacionales como Japón y Medio Oriente. El movimiento de los puertos se ha reactivado, ayudado por esquemas que tienen mayor eficiencia y que llevan a movilizar más mercancía comercial por las Administraciones Portuarias

8. El peso mexicano osciló entre valores de 12.5390 y 12.84 a finales del 2008 periódico La Jornada <http://www.jornada.unam.mx/2008/10/09/index.php?section=economia&article=026n1eco> y «*Tras una depreciación importante*» según afirmaba Gerardo Esquivel en un artículo en el periódico El Universal.

9. De cubo alto, especialmente para carga voluminosa y no pesada, así como carga con una sobre altura de hasta máximo 2.70 m (8'10¼").

Figura 6: Áreas de influencia nacional y direcciones de contacto de los cuatro principales puertos de México



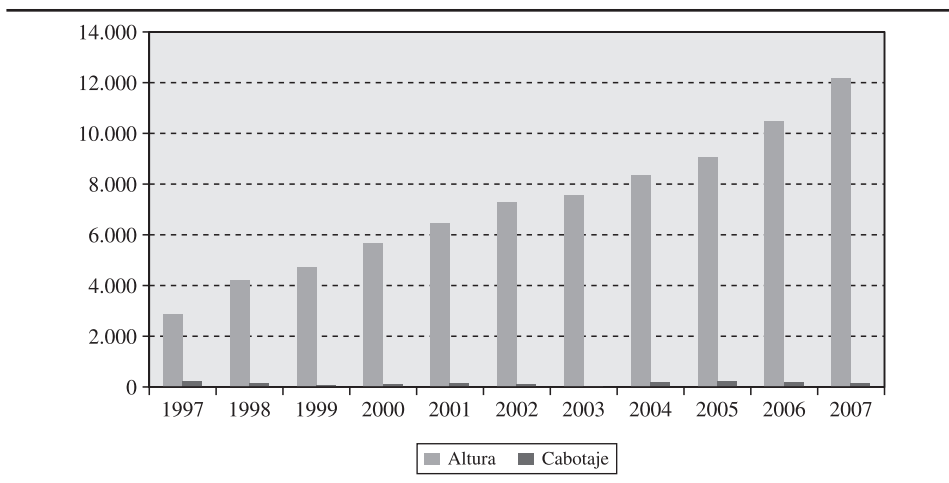
Fuente: Padilla, 2006.

Integrales (APIs). Manejan carga unitaria mediante contenedores y carga petrolera principalmente; pero su dinámica la da el movimiento comercial vía contenedores. La estructura de las importaciones de México por país de origen es sustancialmente más diversificada que la correspondiente a las exportaciones.

Las relaciones del Puerto Industrial de Altamira en el contexto nacional es una cuestión de gran importancia. Desde el año 2000 se comprometieron más de 2.200 millones de dólares de inversión privada industrial, con el fin de que la Asociación Portuaria Integral se integrara con entidades y empresas cercanas en el uso y contratación de las instalaciones portuarias y en el consumo de producciones nacionales. (Figura 6).

Se aprecian en el mapa las áreas de influencia de los principales puertos de México representadas por círculos, observándose que el puerto de Altamira (círculo superior derecho) al interior del país, si bien no cuenta con una proporción muy amplia debido a las dificultades de las carreteras y vías férreas, no obstante se extiende hasta Estados Unidos.

Gráfica 1: *Serie histórica del movimiento de carga del puerto industrial de Altamira. 1997-2004*



Fuente: SCT 2004.

El puerto de Altamira, con orientación industrial, tiene un espacio de relaciones internacionales que comprenden el Caribe y la costa este de Estados Unidos, Canadá, el istmo centroamericano y América del Sur, así como algunos puntos de Europa Asia y África e incluso con Australia. Su terminal especializada en el manejo de contenedores le permite acceder a conexiones con todo el mundo, ya que cuenta con infraestructura para tal efecto, que permite instalar y mover los contenedores de acuerdo al tonelaje. Debido a ello el movimiento de carga especialmente de altura que realiza se ha incrementado continuamente al recibir barcos de gran calado (Gráfica 1).

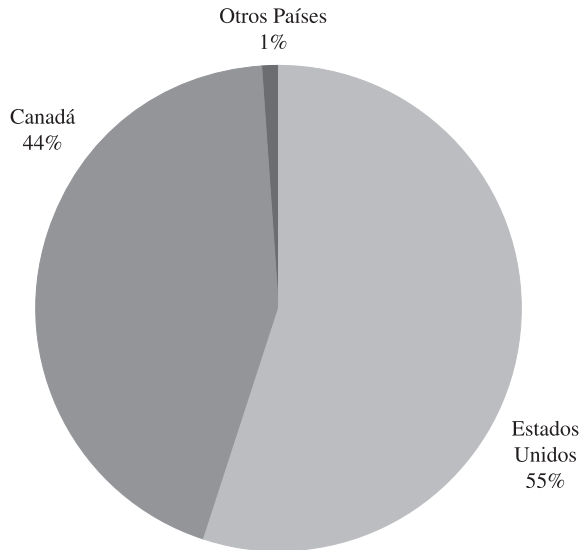
Para el desarrollo de importaciones y exportaciones Altamira realiza transacciones de acuerdo a los Términos de Comercio Internacional (INCOTERMS por sus siglas en inglés International Commercial Terms) que definen y reparten obligaciones, gastos y riesgos del transporte internacional y del seguro, tanto entre el exportador como el importador¹⁰.

5.1. Importaciones

La evolución de las importaciones del Puerto de Altamira se explica por el crecimiento de la economía de México, hasta antes de la crisis económica mundial del 2008-2009. Sus principales conexiones se producen con Estados Unidos en orden de

10. Son reconocidos como estándares internacionales por las autoridades aduaneras y las cortes en todos los países establecidos por la Cámara de Comercio Internacional que establecen las condiciones de compraventa internacional. Su objetivo es regular la entrega de mercancías, la transmisión de riesgos, la distribución de los costos, los trámites de documentos.

Gráfica 2: Principales zonas de importación en conexión con el puerto de Altamira, 2004



Fuente: SCT, 2004 Anuario Estadístico de Puertos Mexicanos.

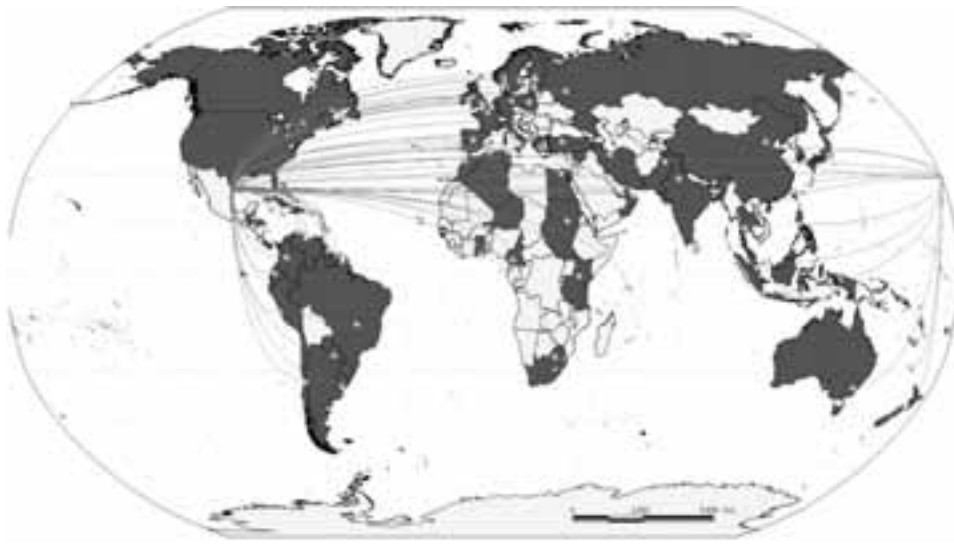
importancia con los estados de Texas, Luisiana, Nueva York y Massachusetts y en menor escala con Carolina del Norte, Carolina del Sur, Florida, Maryland, Mississippi Rhode Island; y con Canadá en las zonas de Quebec, British Columbia y Nova Scotia (Gráfica 2).

Asimismo, las cifras estadísticas disponibles muestran que registra contacto de importaciones, según datos oficiales del Anuario Estadístico de los Puertos de México 2004 con 64 países (Figura 7) se advierte claramente la importancia de las conexiones que tiene con países de Europa, Oriente y el norte de África y algunos de América del Sur; situación que en visita directa a la API se corrobora que continua hasta la fecha.

Destaca la relación correspondiente con Estados Unidos de Norte América con 3.047099 toneladas anuales de productos importados (Tabla1) en donde muy por debajo de las cifras que registra con aquel país, sobresalen las que realiza con Brasil con 629.571 toneladas, que representan el doble del siguiente país en la lista, Australia con 304.684 toneladas. En contraste las menores proporciones de intercambio comercial, las realiza en cifras redondeadas con Dinamarca 15.000 toneladas, con estados de la antes Yugoslavia con 13.000 toneladas (que se seguía manejando en las estadísticas con el nombre conocido tradicionalmente, aunque como se sabe ya no es el original territorio) y el menor intercambio se realiza con Pakistán con solo 9.000 toneladas.

El Puerto Industrial de Altamira incrementó en un 20% su importación de granel mineral entre enero y septiembre de 2008, lo que representó importantes volúmenes de carga en relación a 2007, al manejar 3.4 millones de toneladas.

Figura 7: Alcance territorial de las importaciones y países de destino del puerto de Altamira



Fuente: Elaboración propia a partir de SCT 2004.

Los productos de importación manejados en este tipo de carga son principalmente minerales como coque de petróleo, proveniente de Estados Unidos, el cual se utiliza como combustible. Entre otros productos están el mineral de hierro originario de Brasil y Venezuela para la fabricación de acero, carbón de Estados Unidos y Colombia, también materia prima para la industria acerera, así como mineral de manganeso y urea para fertilizantes.

La primordial importación en contenedores del puerto son autopartes, maquinaria, madera y papel, provenientes de países como Brasil, Bélgica, España, Alemania, entre otros países.

Los principales productos de importación siguen siendo las autopartes, la maquinaria y la madera. Así como también el coque de petróleo y carbón, con destino final en el interior de país (El Financiero, 2008).

Cabe destacar, que en el primer trimestre de 2009 en importaciones el rubro que más descendió, fue el de vehículos, ya que de 900 que ingresaron en el mismo periodo de 2008, en el de 2009 solo ingresaron 120, significa una caída de más del 90% (El Financiero, 2008).

El alcance territorial de las importaciones incluye múltiples países con los que el puerto de Altamira se relaciona, como se puede apreciar en la figura 6 en donde se muestran aquellos con los que registra contactos comerciales, se advierte claramente la importancia de las conexiones que tiene con países de Europa, Oriente y el norte de África y algunos de América del Sur; debido a la forma en que fue planeado le permite desarrollar el comercio de importaciones a gran escala

Tabla 1: *Conexiones territoriales de países de origen de las importaciones que ingresan a México por el puerto*

<i>País</i>	<i>Toneladas</i>	<i>País</i>	<i>Toneladas</i>
Estados Unidos	Más de 3 millones de toneladas 3.047.099	Turquía	7.508
Brasil	629.571	Ecuador	5.181
Australia	304.684	Isla de Malta	4.219
Colombia	208.149	Cuba	Entre mil y 10 mil toneladas 3.642
Bélgica	192.463	Arabia Saudita	3.001
España	Más de 100 mil toneladas 144.841	India	2.677
Venezuela	126.579	Rep. Dominicana	2.313
Argentina	117.504	Costa Rica	1.788
China Popular	108.831	Antigua y Barbuda	1.357
Trinidad y Tobago	102.571	Finlandia	911
Francia	100.975	Grecia	874
Holanda	95.211	Suecia	755
Alemania	94.455	Congo	584
Bahamas	Entre 100 y 50 mil toneladas 82.837	Bulgaria	443
Italia	75.219	Singapur	347
Ucrania	60.409	Irán	316
Rusia	51.411	Israel	303
Sudáfrica	48.287	Eslovenia	276
Panamá	44.181	Lituania	226
Reino Unido	35.386	Senegal	214
Uruguay	34.406	Islas Vírgenes	Menos de mil toneladas 109
Portugal	34.382	Polonia	101
Vietnam	27.203	Sri Lanka	78
Antillas Holandesas	26.907	Guatemala	50
Chile	23.621	Croacia	45
Puerto Rico	16.838	Perú	43
Gabón	13.521	Egipto	40
Jamaica	12.936	Nigeria	38
Honduras	11.694	Siria	25
Corea del Sur	10.573	Dinamarca	15
		Yugoslavia	13
		Omán	12
		Paquistán	9

Fuente: SCT, 2004 Anuario Estadístico de Puertos Mexicanos.

En visita a las instalaciones portuarias las autoridades mostraron la zona de ampliación lo cual permitirá continuar con su crecimiento y estar acorde con los requerimientos actuales del Sistema Portuario Nacional con el reto de ser sustentable

y ampliar sus relaciones al exterior del país. Esto se debe en gran medida a que las empresas dentro del complejo petroquímico, han mostrado una significativa mejoría en operaciones de comercio exterior.

De acuerdo a los datos del cuadro 1 se aprecia por los volúmenes de importaciones que se manejan que en cuanto conexiones, después de Estados Unidos se encuentran en los niveles más altos varios países de Europa, en consecuencia las principales importaciones provienen de esta región.

5.2. Exportaciones

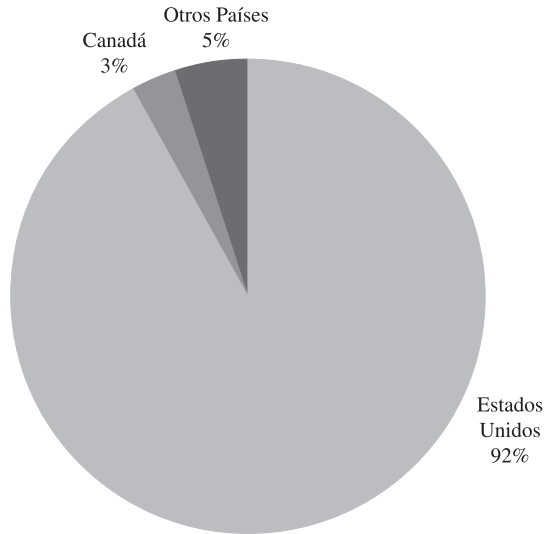
En México, las exportaciones se han desarrollado en función de la economía mundial y, en especial de los países con los que se tienen tratados de libre comercio. La Administración Portuaria Integral de Altamira dio a conocer que de enero a julio de 2008 se manejaron 7.9 millones de toneladas, lo que representa un 7% más comparado con el mismo periodo del 2007. Más de 80% de los productos elaborados en el Corredor Petroquímico de Altamira se destina a la exportación, destacando entre ellos el ácido tereftálico, el dimetil tereftalato, el dióxido de titanio, el Poli Etilén Tereftalato (PET) y el policloruro de vinilo (PVC) entre otros productos de origen mexicano que son embarcados para su traslado a diversas naciones. En lo que se refiere al granel mineral son tres los productos sobresalientes: coque de petróleo, mineral de hierro y fluorita formando parte del total de las 2.5 millones de toneladas que de enero 2008 a la fecha fueron movilizadas en este rubro con un crecimiento del 12% en comparación al 2007.

Hay que señalar la importante participación que ha tenido México a través del Puerto de Altamira como exportador de fluorita procedente del estado de San Luis Potosí y destinada a Europa, Asia y el resto de América, como la carga más importante; misma que se emplea en los procesos de producción de vidrio, ácido fluorhídrico y como fundente en la industria del acero. En cuanto al movimiento de fluidos petroquímicos continúa con el puesto número uno a nivel nacional como lo venía haciendo desde 1994, por tanto, se sigue manteniendo como líder nacional con un total de 3.6 toneladas al mes de septiembre de 2008, arrojando un crecimiento del 8% comparado con el año anterior ((El Financiero, 2008).

El principal contacto en exportaciones del puerto de Altamira continúa actualmente siendo con Estados Unidos (Gráfica 3) con puertos de los estados de Carolina del Sur, Luisiana, California, Texas, Florida y Nueva York y con Canadá con puertos en Ontario principalmente y en proporción marcadamente menor con Quebec.

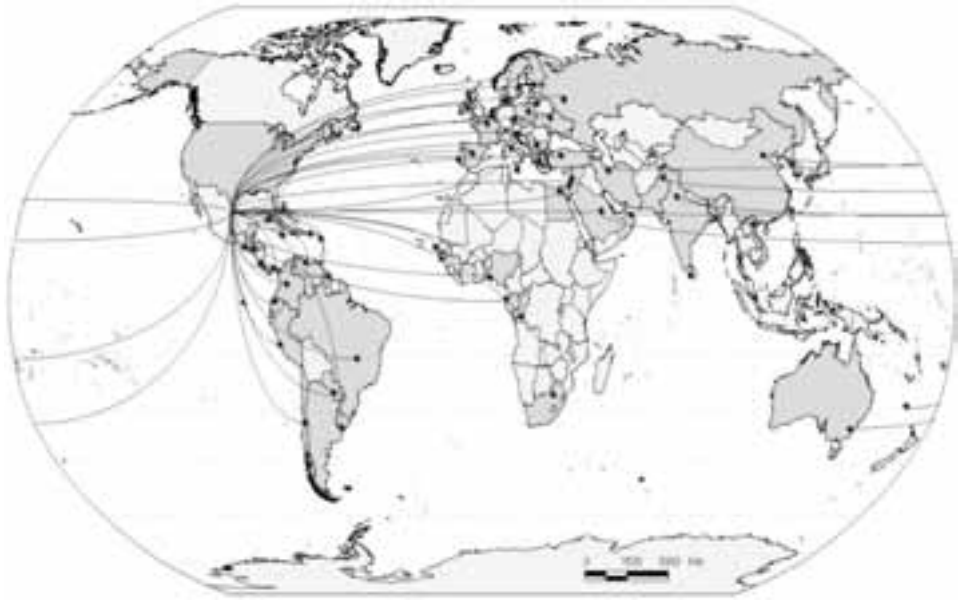
Si bien la mayor proporción de exportaciones se realiza con Estados Unidos (Figura 8), en el mapa se representan los países con los que el Puerto de Altamira tiene conexiones comerciales, no se registran las magnitudes de las mismas, se observa que se conecta con países de Europa, Oriente Medio y América del Sur. Sin embargo en lo que va del 2009 ya hay cifras de una reducción del 10% en el movimiento de carga y descarga sobre todo en exportaciones que podría ascender a un 20 % en el siguiente trimestre.

Gráfica 3: Principales Zonas de Exportación en conexión con el Puerto de Altamira, 2004



Fuente: SCT, 2004 Anuario Estadístico de Puertos Mexicanos.

Figura 8: Alcance territorial de las exportaciones y países de origen del puerto de Altamira



Fuente: Elaboración propia a partir de SCT 2004.

Tabla 2: *Conexiones Territoriales de Países de Destino de las Exportaciones que Egresan a México por el Puerto de Altamira, 2004*

País	Miles Toneladas	País	Miles Toneladas
Brasil	227.985	Haití	932
Colombia	181.108	Suecia	870
Bélgica	179.861	Paraguay	812
Venezuela	137.999	Israel	744
Canadá	120.993	Guyana	690
Italia	117.314	Martinique	682
EUA	110.299	Kenia	582
Japón	92.433	Rusia	545
Holanda	82.557	Kuwait	458
Panamá	73.277	Indonesia	437
Cuba	65.701	Aruba	374
España	63.041	Polonia	339
Puerto Rico	58.929	Antillas Holandesas	285
Reino Unido	55.996	Taiwán	251
Costa Rica	53.479	Líbano	223
Argentina	52.931	Sudan	221
Guatemala	40.358	Malasia	209
Rep. Dominicana	33.993	Tailandia	198
Alemania	31.811	Finlandia	197
Túnez	27.776	Barbados	197
Chile	22.609	Argelia	151
Honduras	22.115	Irlanda	142
Ecuador	19.227	Corea del Sur	134
Francia	14.478	Islas Caimán	107
Isla de Malta	13.962	Tanzania	104
Trinidad y Tobago	12.171	Marruecos	99
Perú	11.687	Islas Granada	95
China Popular	9.836	Djibout	94
Irán	9.823	Letonia	89
Sudáfrica	8.071	Sta. Lucia	77
Hong Kong	7.626	Nva Zelanda	74
Uruguay	5.169	Noruega	57
Turquía	4.614	Egipto	55
Arabia Saudita	3.598	Dominica	54
Australia	3.521	Ghana	39
Grecia	3.397	Eslovenia	35
Lituania	2.825	Filipinas	33
India	2.774	Antigua y Barbuda	25
Islas Bahamas	2.681	Camerún	21
Portugal	2.144	Dinamarca	18
Paquistán	2.141	Bahréin	16
Surinam	1.499	Chipre	14
Jamaica	1.284	Estonia	13
Nigeria	1.127	Islas Vírgenes	11
Emiratos Árabes	1.034	Omán	10
Singapur	1.025	Vietnam	3
Siria	1.014		

Fuente: SCT, 2004 Anuario Estadístico de Puertos Mexicanos

Las conexiones que el Puerto de Altamira tiene en cuanto a exportaciones, incluyen del mismo modo que las importaciones, considerable número de países, incluso el número de estos con que se contacta es mayor al de las importaciones (Tabla2) ya que asciende a 93, aunque en este caso en proporciones de volúmenes más reducidos. Resalta que si bien los mayores flujos de exportaciones son hacia Estados Unidos, las proporciones del tonelaje que se envían no son las más significativas, así sobresale Brasil con 227.985 toneladas, Colombia con 181.108, Bélgica con 179.861, Venezuela con 137.999, Canadá con 120.993, Italia con 117.314 y Estados Unidos con 110.299. En el caso contrario se encuentra Omán con 10.000 y Vietnam con solo 3.000 toneladas.

En México en función de la reestructuración portuaria, que va acompañada de innovación tecnológica en transporte y comunicaciones, ha sido evidente la modificación de los puertos, y su zona de influencia territorial de acuerdo con MARTNER C. (2004) quien dice ...

[...] el desarrollo de infraestructura hacia puntos selectos del litoral y la creación de redes integradas de transporte, en la que intervienen agentes sociales con presencia global, propician la desaparición de los *hinterland* cautivos y modifica la importancia relativa de los puertos. Los litorales mexicanos no son ajenos a tales procesos. En los albores del siglo XXI, en el Golfo y Caribe de México se observa una concentración importante de los flujos en puertos como Veracruz y Altamira...

Asimismo desde la perspectiva de análisis de este trabajo se advierte que en la actualidad los puertos pueden o no estar integrados a su espacio inmediato, ha ocurrido que se tienen vínculos económicos y territoriales, tanto con regiones interiores del país como con otras distantes fuera del mismo. El puerto de Altamira, junto con los de Veracruz (en el Golfo de México) y Manzanillo (en el Pacífico) registran esta situación generada por el proceso de globalización, se han convertido en un *territorio-red*, por lo que su alcance territorial es global en función de las articulaciones de sus nexos comerciales. Ámbito que puede ser difuso, discontinuo y fragmentado, pero a la vez integrado, aun a considerables distancias, con el soporte de las innovaciones tecnológicas. En consecuencia la cercanía y las relaciones directas, pierden relevancia en puertos como Altamira que han logrado insertarse a las cadenas productivas globales. Paradójicamente su ámbito de influencia nacional no está acorde con el internacional.

6. COMPETITIVIDAD DE ALTAMIRA EN EL CONTEXTO DE LA GLOBALIZACIÓN

Por su infraestructura petrolera, la mejor del país, sus funciones y el movimiento de importaciones y exportaciones, el puerto de Altamira sobresale entre los del Golfo de México ya que han ingresado numerosas líneas navieras de carga en contenedores en servicio regular, aunque en menor proporción que en Veracruz.

Cabe señalar que el Puerto de Altamira tiene una relación estrecha en cuanto a competitividad con el de Veracruz por su situación geográfica. Ambos resaltan junto con los ya citados puertos de de Lázaro Cárdenas y Manzanillo (Ver Figura 8). Estos puertos son de alcance global, destacan por su orientación múltiple y conexiones internacionales, tienen en común contar con terminales especializadas en el manejo de contenedores.

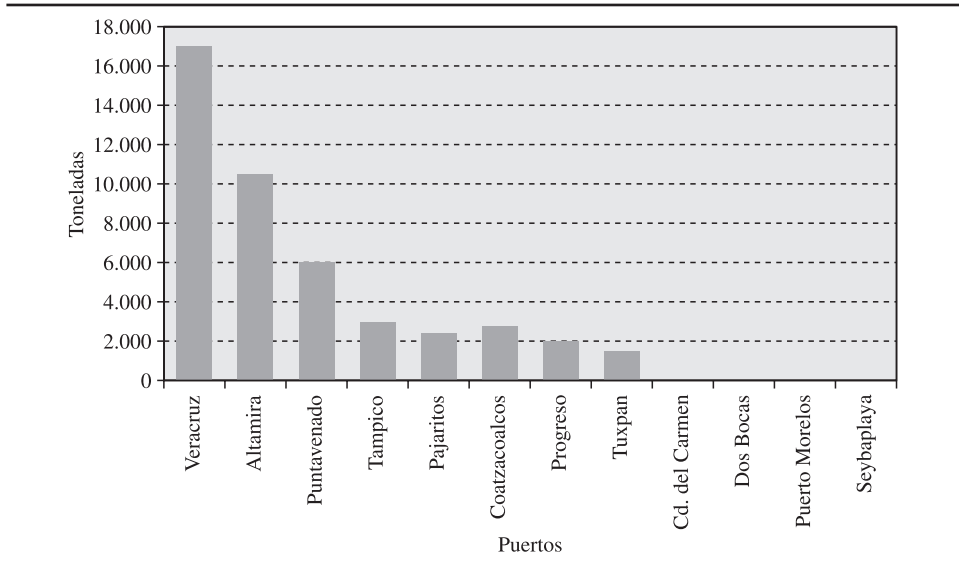
Al hacer un comparativo de los cuatro más importantes puertos de México de acuerdo al movimiento de carga general que registran, el puerto más importante del país es *Veracruz*, con un perfil básicamente comercial, cuenta con un campo de actividad que se extiende a la región central mexicana, la Cuenca del Caribe y las costas atlánticas de América, Europa y África, aunque destaca en las vocaciones turística y la pesquera. Le sigue *Lázaro Cárdenas* que es eminentemente industrial, aunque cuenta con las orientaciones comercial y pesquera, su radio de acción abarca el centro del país y la costa oeste de Estados Unidos, Canadá, el istmo centroamericano y América del Sur, así como el resto de la Cuenca del Pacífico. Después está *Manzanillo*, con las cuatro especializaciones económicas que caracterizan a un puerto: comercial, industrial, turística y pesquera, vincula el intercambio de la región centro occidental del país y la Cuenca del Pacífico en general; actualmente es el recinto portuario más importante en movimiento de carga de contenedores del país, y desempeña un trascendental papel en la zona de la Cuenca del Pacífico. Por último *Altamira* con orientación predominantemente industrial, tiene un espacio de influencia que comprende la parte noreste de México, el Caribe y la costa este de Estados Unidos, Canadá, el istmo centroamericano y América del Sur, así como algunos puntos de Europa y África, cuenta con encadenamiento vertical que utiliza las instalaciones portuarias y consume o produce los insumos de la zona; sobresale también en la orientación pesquera (Padilla S. y otros, 2009)

Con el fin de tener una comparación del Puerto de Altamira, con sus homólogos del país, se presentan las gráficas 4 y 5, en las que se muestra el movimiento de carga, a través de las cuales se puede corroborar la importancia que tienen los cuatro principales puertos del país, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, muy por arriba del resto de los que existen en el territorio nacional..

En este mismo sentido Altamira entre los cuatro puertos más importantes en México se distingue por su capacidad de atraer industria y por las capacidades de su parque industrial, y está más desarrollado en comparación de quien pudiera ser su contraparte en el Pacífico que es Lázaro Cárdenas, en lo que se refiere al traslado de carga, Altamira es el cuarto puerto de México, que en lo que se refiere a inversión es el puerto que registra la mayor inversión industrial y portuaria privada, los niveles de inversión que se observan en Altamira no se detectan en los demás, dada esta integración de puerto con parque industrial, esto es lo que lo hace atractivo, en función del desarrollo que presentan las instalaciones portuarias y las industriales que en el caso de Lázaro Cárdenas que tiene oportunidades similares, no se ha visto tan favorecido como Altamira (Milenio:2009).

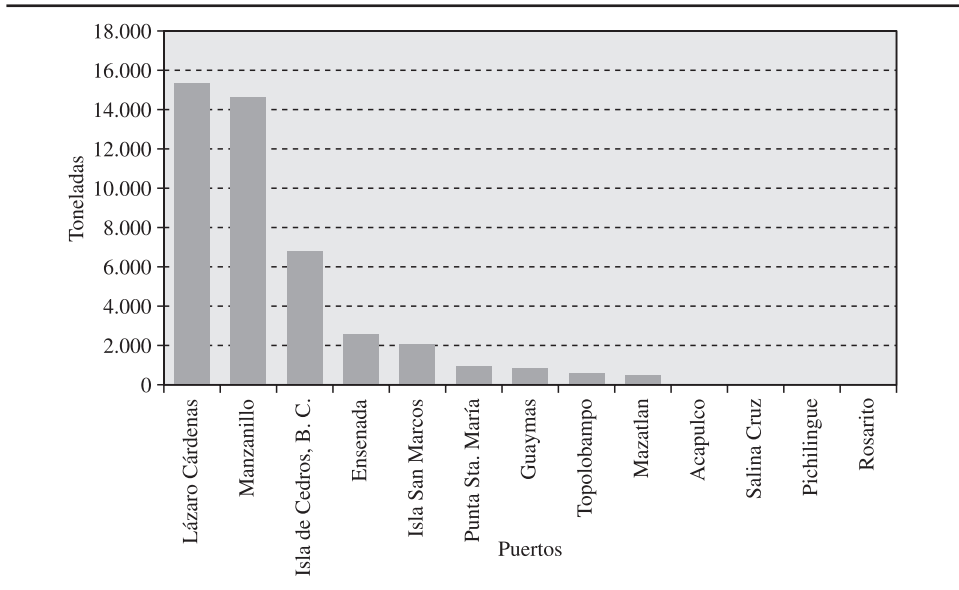
El puerto de Altamira al igual que el de Veracruz, está situado al interior del Golfo de México, de manera que al no localizarse directamente en las principales rutas

Grafica 4: *Movimiento de carga general en puertos del litoral del Golfo de México*



Fuente: SCT, 2004 Anuario Estadístico de Puertos Mexicanos.

Grafica 5: *Movimiento de carga general en puertos del litoral del Golfo de México*



Fuente: SCT, 2004 Anuario Estadístico de Puertos Mexicanos.

marítimas este-oeste del Atlántico Norte¹¹ o troncales, que comunican a los países de Europa con los del norte de América, algunas embarcaciones no ingresan al Golfo de México, por el desvío que tienen que realizar, por lo que el potencial de Altamira y Veracruz se ha fundamentado en la expansión de su zona de influencia territorial, con la captación de flujos de contenedores desde y hacia el interior del país con sus conexiones intermodales (MARTNER C. 2001).

Sin embargo, como ya se mencionó, Altamira tiene problemas en las conexiones carreteras con el interior de país, situación que se ha tratado de mejorar, por lo que en 2009 se construyó un libramiento en este puerto, que conduce directamente a la carretera a Matamoros, con paso por Soto La Marina, lo cual facilita el traslado de productos hacia Estados Unidos.

Derivado de lo anterior el puerto de Altamira junto con el de Veracruz han llegado a acuerdos y ofrecen determinados servicios que atienden conjuntamente, como el de ser articuladores de las denominadas «rutas troncales» del Atlántico Norte con los mercados finales, recibiendo buques procedentes de puertos *hub* o megapuertos próximos.

Esto ha generado que arriben embarcaciones cada vez más grandes¹², por lo que este servicio de las rutas indirectas o alimentadoras en Veracruz y Altamira ha ido incrementándose. Las más extendidas vinculan la costa este de los Estados Unidos con la costa este de América del Sur, haciendo escala en los puertos mexicanos del Golfo de México. Lo cual refleja las ventajas competitivas que ofrece el puerto de Altamira y lo hace uno de los más importantes del país.

Este servicio es utilizado por alianzas estratégicas de navieras brasileñas, europeas y norteamericanas, que mueven buques cuya capacidad fluctúa alrededor de los 1 500 TEU¹³. Estos grupos navieros tienen conexiones hacia Europa, Asia y África en los pivotes de transbordo de la costa este de los Estados Unidos y en algunos puertos pivote del Caribe, por lo que se consideran indirectos o alimentadores. Ambos puertos se han agregado al eje o corredor marítimo Norteamérica-Europa con esa característica (MARTNER C. 2002).

Entre ambos puertos hay el acuerdo de que las embarcaciones arriben en primera instancia en Veracruz para abastecer a la ciudad de México y su zona metropolitana. Mientras tanto en Altamira las mercancías predominan en el flujo de exportaciones; y al interior se enfoca hacia zonas productoras de bienes manufacturados, como las maquiladoras, en el estado Nuevo León en donde se localiza la ciudad industrial más importante de México, Monterrey (ver figura 5); así como también abastece al propio

11. Que se inician en Inglaterra y terminan en el litoral Atlántico de Estados Unidos y Canadá, y otras que lo hacen en sentido contrario navegando entre los 40 y 65 grados de latitud norte, cubriendo distancias de recorrido entre 5 000 y 9 000 km. En esta zona del Atlántico Norte se localiza el mayor número de rutas marítimas, ya que también llegan cargas que proceden de los océanos Pacífico e Índico

12. A finales del 2009 y en base a las características del puerto, proveniente de la Terminal de Ras Laffan del puerto de Qatar, Emiratos Árabes arribo al Puerto de Altamira el buque tipo Q-Flex de nombre «Onaiza» el cual realiza su primer arribo a un puerto mexicano; con una capacidad de carga de 217.330m³, significativamente más grande que la mayor parte de la flota actual de buques de gas natural licuado, cuyo promedio está por debajo de los 300 metros de eslora y la capacidad de carga regular es de 122,000 m³.

13. TEU Twenty-foot Equivalent Unit Unidades equivalentes a veinte pies.

corredor industrial Tampico-Altamira, en el estado de Tamaulipas al que pertenece el puerto de Altamira.

Las líneas navieras con las que tiene conexión regular con el Puerto de Altamira en rutas semanales son: Agnamex Group, Costa Container Lines, Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI-AGUNSA), China Shipping Container Line, Cma Cgm Mexico, Hapag Lloyd, H. Stinnes Lines, Navemar Internacional, S.A. De C.V. (Galbor), American Presiden Line (APL), Hamburg SudCompañía Sudamericana de Vapores (CSAV), Mitsui Osaka Line, Mediterranean Shipping Company Mexico Sa De Cv (MSC), Hatsu Marine Melfi Marine. Sin embargo recibe algunas otras con frecuencia indefinida (API Altamira, 2009).

En el mismo orden de ideas el Puerto de Altamira recibo en 2006, 38 líneas navieras, en comparación con los principales puertos, Veracruz recibió 44, Manzanillo 22 y Lázaro Cárdenas sólo 5.

En el 2009 de acuerdo a información directa en las instalaciones de la API Altamira, se mencionó que termino la primera plataforma marina fabricada totalmente en dichas instalaciones portuarias.

De manera que el Puerto de Altamira ha logrado un posicionamiento ante el mercado mundial como competitivo, con servicios e infraestructura de primer nivel. Aunado a esto consolida su crecimiento y la importancia económica que tiene en el ámbito, regional, nacional e internacional.

7. CONCLUSIONES

Determinar el alcance territorial del Puerto de Altamira facilitó reconocer tanto la compleja red de relaciones que se derivan de las conexiones que registra con diferentes países como destino final de los productos de exportación, como la variedad de lugares de procedencia de los productos de importación.

El puerto de Altamira, por su localización estratégica en las costas del Golfo de México, en el sur del estado de Tamaulipas en México, permite tener rápido y fácil acceso a cualquier mercado del mundo, además de estar cercano al mayor mercado del planeta: Estados Unidos de Norte América, así como de los principales centros económicos de México.

Este puerto padece problemas en la cadena de transporte y distribución en cuanto a carreteras y ferrocarril a pesar de que algunas de las características de las mercancías manejadas son altamente demandadas por este tipo de transporte; ya que presenta deficiencias en su integración modal y regional, por lo que el predominio de la carga en contenedores no se puede distribuir adecuadamente en ocasiones por problemas con la integración terrestre. En este mismo sentido ha estrechando sus relaciones con el sector industrial de la zona noreste del país

No obstante como se prevé que crecerá tanto por los flujos provenientes de las regiones interiores, como por el asentamiento de industrias manufactureras que siguen instalándose en el corredor y puerto industrial, esta dinámica aplicará presiones sobre los sistemas de transporte y sobre la integración modal que de no ser solventado afectará su competitividad.

Debe destacarse la estratégica planeación del Complejo Industrial Portuario que permite la importación de materias primas a gran escala a través del Puerto de Altamira para proveer a la industria instalada y consigue la distribución nacional e internacional de los productos terminados con atractivos costos logísticos.

El puerto de Altamira es catalizador de la economía regional y ha generado una importante actividad comercial en la zona conurbada en donde se localiza y en los espacios circundantes pertenecientes a la localidad y municipio del mismo nombre del puerto, e incluso en estados y regiones cercanas con quien tiene relaciones en cuanto a la distribución de importaciones y salida de exportaciones.

Todo lo anterior ha afectado el aspecto poblacional, ya que la zona conurbada ha ido creciendo de manera irregular, precisamente hacia el territorio del municipio de Altamira, afectando predios ejidales agrícolas y registrando problemas ambientales por el cambio de uso del suelo, ya que al pertenecer a la zona conurbada, que por razones naturales no puede extenderse más que al territorio del municipio de Altamira, se detectan problemáticas severas en diferentes rubros.

Se requiere por tanto, tener en cuenta el importante potencial que representa el Puerto Industrial de Altamira para enfocar políticas de población hacia esa zona por ser espacio clave en la economía en las escalas nacional e internacional.

8. BIBLIOGRAFÍA

- CORS, A., (2009): *Puertos de México: Altamira enlace productivo para el comercio internacional*. [<http://cgmm.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/revista/numerotres/altamira.pdf>] Consulta 20 noviembre 2009.
- EL FINANCIERO en línea (2008): Entrevista a Director General del La Administración Portuaria Integral de Altamira. Sección Negocios - 14 de octubre de 2008. [<http://www.elfinanciero.com.mx/ElFinanciero/Portal/cfpages/contentmgr.cfm?docId=149989&docTipo=1&orderBy=docid&sortby=ASC>] Consulta 28 de agosto de 2009.
- EL UNIVERSAL en línea (2008): Gerardo Esquivel «El futuro del peso mexicano» Sección Negocios 9 de octubre del 2008. [<http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/66986.html>] Consulta 24 de marzo de 2010.
- HERNÁNDEZ, R, BARRIENTOS J. y GARZA F., (2008): «El desarrollo generado por los puertos de la zona sur de Tamaulipas, México y su impacto en el Territorio» *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica Diez Años de cambios en el mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales*, Barcelona España 1999-2008 26-30 de mayo de 2008, Universidad de Barcelona.
- HIERNAUX, D. (1995): «La región insoslayable» *Revista Eure*, Vol. XXI, N.º 63, Junio. Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos. PUC. Santiago de Chile.
- INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI) (2001): *Censo General de Población y Vivienda*, 2000. México.
- LA JORNADA en línea (2008): Juan Antonio Zúñiga «La intervención del Banco de México frenó la especulación que llevó al dólar hasta \$14». Sección Negocios 9 de octubre de 2008. [<http://www.jornada.unam.mx/2008/10/09/index.php?section=economia&article=026n1eco>] Consulta 24 de marzo de 2010.
- MARTNER, C. (1999): «El puerto y la vinculación entre lo local y lo global» en *EURE (Santiago)*, Set. Vol.25, No.75, pags.103-120. ISSN 0250-7161.: Chile. [<http://www.scielo.cl/>]

- scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071611999007500005&lng=es&nrm=iso] Consulta 14 de septiembre de 2009.
- MARTNER, C., HERNÁNDEZ, S. y REYES, S. (1999b): «Integración modal y regional en el sistema portuario Altamira» en *Publicación Técnica N.º 135* Sanfandila, Querétaro, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, México. ISSN0188-7297.
- MARTNER, C. y MORENO, M., (2001): «Tendencias Recientes en el transporte marítimo Internacional y su impacto en los Puertos Mexicanos» *Publicación Técnica* No. 162 Sanfandila, Qro, México. 2001 Secretaría de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte.
- MARTNER, C. (2002): «Puertos Pivotes en México: límites y Posibilidades» *Revista de la CEPAL*, Abril 2002, N.º 76, 2002, pags. 123-141, ISSN 1682-0908.
- , (2004): «Articulación territorial de los puertos mexicanos en el contexto de cadenas productivas globalizadas» *Diseño y Sociedad*, México. Otoño de 2004. N.º 17 Universidad Autónoma Metropolitana.
- MILENIO en línea (2008): Entrevista a Alejandro Gochicoa Matienzo Director del puerto de Altamira, Sección Locales 19 de diciembre de 2008. [<http://impreso.milenio.com/node/8510888>] Consulta 24 de marzo de 2010.
- PADILLA, S. (2006): «Espacios Preferenciales de México vinculados al sistema mundial» *GeoEcon* Boletín Virtual de Geografía Económica, Año 1 Número 1. «Espacios Preferenciales de México vinculados al sistema mundial» *GeoEcon Buenos Aires, Argentina*, Año 1 Número 1 ISSN 1850-9908. [www.geocon.centrohumboldt.org.ar] Consulta 12 marzo 2009.
- PADILLA, S., JÚAREZ, C., PROPIN, E. y GALINDO, C. (2009): *Población y Economía en la Región Costera de México*, Colección Temas Selectos, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, ISBN (Obra General)968-36-8090-9. ISBN978-607-02-0947.
- PORTER, M. (1990): *The Competitive Advantage of Nations*, New York, Free Press.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRASPORTES (2004): *Anuario Estadístico de los Puertos de México* (2004), Secretaría de Comunicaciones y Transportes Dirección General de Puertos, México. [http://www.caaarem.org.mx/web_caaarem/AnuarioM04/archivos/compilador.htm] Consulta 22 de marzo de 2010.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRASPORTES (SCT) (2009a): «Puertos México». [<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/puertos-de-mexico/puertos>] Consulta 22 de marzo de 2010.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRASPORTES (2009b): «Puertos de México Administración Portuaria Integral de Altamira» [<http://www.puertoaltamira.com.mx/>] Consulta 23 de marzo de 2010.
- VALENZUELA, C. (2004): «Reflexiones sobre la Dialéctica de Escalas en el Examen de los Procesos de Desarrollo Geográfico Desigual». En *Biblio 3W* Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, (Serie documental de Geo Crítica). Universidad de Barcelona. Volumen IX. Número 552. 15 de diciembre. ISSN: 1138-9796. [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-552.htm>] Consulta 22 de marzo de 2010.